SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginvaltuusto pöytäkirja 22.05.2023

Pöytäkirjan kansilehti ... 1
1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus ... 4
2 § Pöytäkirjan tarkastaminen ... 5
3 § Vuoden 2022 arviointikertomus ... 6
- Arviointikertomus 2022 (pdf) ... 8
4 § Vantaan kaupungin tilinpäätös 2022 ... 136
- Vantaan kaupungin tilinpäätös 2022 ... 144
- Vuoden 2022 tilintarkastuskertomus ... 422
5 § Vantaan ratikan rakentaminen ... 424
- Vantaan ratikan hankesuunnitelma ... 438
- Vantaan ratikan rakentaminen, ryhmäpuheenvuorot kv 22.5.2023 § 5 ... 540
- Pirjo Luokkala eriävä mielipide kv 22.5.2023 § 5 ... 553
- Äänestysraportit kv 22.5.2023 § 5 ... 558
6 § Ratikan kaavarunko YK0049 ... 570
- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023 ... 579
- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset, 17.1.2023 ... 580
- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II) ... 603
- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti, 17.1.2023 ... 704
- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023_peitetty ... 753
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023 ... 824
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi, 8.12.2022 ... 864
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset, 2.9.2022 ... 1001
7 § Asemakaavamuutos 002485 ja tonttijaon muutos, 64 Kuninkaala / Vantaan ratikka: Pelto-oja ... 1035
- 002485 asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023 Vantaan ratikka Pelto-oja_allek ... 1042
- 002485 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, Vantaan ratikka: Pelto-oja ... 1043
- 002485 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Pelto-oja ... 1090
8 § Asemakaavan muutos 002452 ja tonttijaon muutos, 94 Hakunila / Vantaan ratikka: Hakunilanmäki ... 1107
- 002452 asemakaavan muutosehdotus 18.4.2023 Vantaan ratikka Hakunilanmäki_allek ... 1114
- 002452 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, Vantaan ratikka: Hakunilanmäki ... 1115
- 002452 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Hakunilanmäki ... 1174
9 § Asemakaavan muutos 002458 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola ... 1185
- 002458 Asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023, Vantaan ratikka: Viertola ... 1194
- 002458 selostus, asemakaavamuutos 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023, Vantaan ratikka_Viertola ... 1195
- 002458 Muistutukset ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Viertola, ei sis. henkilötietoja ... 1255
- 002458 Lausunnot ja vastineet 18.4.2023, Vantaan ratikka: Viertola ... 1260
10 § Taloussuunnitelman 2024-2027 lähetekeskustelu ... 1277
- Taloussuunnitelman 2024–2027 lähetekeskustelu, ryhmäpuheenvuorot 22.5.2023 ... 1278

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginvaltuusto pöytäkirja 22.05.2023

11 § Keskustan valtuustoryhmän ja 24 muun valtuutetun aloite vantaalaisille kouluille on palautettava työrauha 1292

- Keskustan valtuustoryhmän ja 24 muun valtuutetun aloite vantaalaisille kouluille on palautettava työrauha 1293

12 § Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 6 muun valtuutetun aloite Vantaalle sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamista lisäävä seurantaohjelma 1294

- Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 6 muun valtuutetun aloite Vantaalle sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamista lisäävä seurantaohjelma 1296

13 § Manav Phullin ja 17 muun valtuutetun aloite sisarkaupungin etsiminen maailman suurimmasta demokratiasta, Intiasta 1298

- Manav Phullin ja 17 muun aloite sisarkaupungin etsiminen maailman suurimmasta demokratiasta, Intiasta 1299

14 § Paula Lehmuskallion ja 2 muun valtuutetun aloite koulun saamiseksi Vaaralaan 1300

- Paula Lehmuskallion ja 2 muun valtuutetun aloite koulun saamiseksi Vaaralaan 1301

15 § Kokouksen päättäminen 1302

Muutoksenhakuohje 1. Valitusosoitus 1303

Muutoksenhakuohje 2. Valituskielto 1305

Muutoksenhakuohje 3. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 1306

Kaupunginvaltuuston kokous

Aika 22.5.2023 klo 18.00–23.58
Paikka **Kaupungintalo, Tikkurila**

Osallistujat

Jäsenet	Läsnä	Jäsenet	Läsnä
Lindtman Antti, puheenjohtaja	x	Luokkala Pirjo	x
Kaira Lauri, I varapuheenjohtaja	x (pj. § 5, klo 19.40–20.00, 22.00–22.45)	Multala Sari	x
Veltheim Erika, II varapuheenjohtaja	x	Niikko Mika	x (§:t 3–15, klo 18.08–23.58)
Abdi Faysal	x	Norrena Vaula	x (§:t 1–5*, klo 18.00–23.33)
Ahokas Siri	x (etäyhteydellä)	Norres Lasse	x
Aidanjuuri Tanja	x	Nummela Nina	x
Aura Anssi	x	Orlando Carita	x
Dehghan Milad	x	Orpana Anitta	x
Demiri Funda	x	Phull Manav	x (§:t 1–5, klo 18.00–23.48)
Eerola Antero	x	Raja-Aho Maarit	x
Eklund Tarja	x	Rautavaara Maija	-
Friman Reija	x	Rokkanen Sakari	x
Hakala Heli	x	Rämö Eve	x
Hall Anu	x	Räsänen Minna	x
Hartikainen Janne	x	Saimen Tuukka	-
Iivarinen Oskari	x	Sainio Jari	-
el Issaoui Naima	x	Saramo Jussi	-
Järä Juha	x	Sillanpää Minttu	x
Jääskeläinen Jouko	x	Siniketo-Pietilä Katja	x
Kaiju Susanna	x	Stirkkinen Matilda	-
Kaimio Tuire	x	Suoniemi Juha	x
Kanerva Sami	-	Särkelä Jussi	x
Karhu Suvi	x	al-Taee Hussein	x
Karlsson Patrik	x	Tahvanainen Säde	x
Kasonen Mika	x	Tamminen Ida	x
Kaukola Ulla	x	Tawasoli Eva	x
Kauppinen Sirpa	x	Tikkanen Eeva	x
Kiljunen Kimmo	x (§:t 3–15, klo 18.15–23.58)	Tuomela Tiina	x
Kivimäki Otso	x	Vacker Marjo	x
Kähärä Sirkka-Liisa	x	Valtanen Hanna	x
Kärki Niilo	x	Weckman Markku	x
Lehmuskallio Paula	x	Viilo Mikko	x
Letto Pirkko	x	Åstrand Stefan	x
Lundell Kai-Ari	x		

*Poistui ensimmäisen äänestyksen jälkeen			
Varajäsenet		**Läsnä**	
Minna Erkkilä		x	
Tuomas Mutanen		x	
Ranbir Sodhi		x	
Mari Hynninen		x	
Jari Jääskeläinen		x	
Pekka Virkamäki		x	
Tia Seppänen		x (§:t 5*–15, klo 23.33–23.58)	
*Tuli paikalle ensimmäisen äänestyksen jälkeen			
Kaupunginhallituksen jäsenet		**Läsnä**	
Karinen Ville		x	
Tammi Visa		x	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Nuorisovaltuuston varaedustaja**	
Anni Juulia Tuomainen	x		

Muut osallistujat	**Läsnä**
Viljanen Ritva, kaupunginjohtaja	x
Kalske Katri, apulaiskaupunginjohtaja	x
Åstrand Riikka, apulaiskaupunginjohtaja	x
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja	x
Ruusula Matti, talous- ja strategiajohtaja	x
Tolvanen Kaisu, vs. viestintäjohtaja	x
Pennanen Sari-Anna, kaupunginlakimies	x
Kolju Niina, lakimies	x (§ 5, klo 19.55–21.00)
Takala Matias, tekninen sihteeri, vastaava hallintoasiantuntija	x
Lentämäki Tiina, tekninen sihteeri, hallintosihteeri	x
Toivonen Janne, pöytäkirjanpitäjä	x

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja	Antti Lindtman	Lauri Kaira
Pöytäkirjanpitäjä	Janne Toivonen	

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka	29.5.2023, sähköisesti	
	Maarit Raja-Aho	Sakari Rokkanen

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

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

1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kuulutus valtuuston kokouksesta on julkaistu kaupungin internetsivuilla 15.5.2023 ja jokaiselle valtuutetulle on lähetetty sähköpostitse henkilökohtainen kokouskutsu.

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 1

Esitys:
a) todetaan läsnä olevat valtuutetut ja
b) todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Käsittely:
Puheenjohtaja totesi, että valtuutetut Sami Kanerva, Maija Rautavaara, Matilda Stirkkinen, Jari Sainio, Jussi Saramo ja Tuukka Saimen ovat pyytäneet vapautusta valtuuston tästä kokouksesta työ-, matkaesteen tai henkilökohtaisen syyn vuoksi.

Heidän tilalleen on kutsuttu samassa järjestyksessä Minna Erkkilä, Tuomas Mutanen, Ranbir Sodhi, Mari Hynninen, Jari Jääskeläinen ja Pekka Virkamäki.

Puheenjohtaja totesi, että paikalla on 65 valtuutettua.

Päätös:
Puheenjohtaja totesi kokouksen laillisesti koolle kutsutuksi, lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Kokouksen aikana puheenjohtaja totesi seuraavat muutokset kaupunginvaltuuston kokoonpanossa:

§:n 3 käsittelyn aikana klo 18.08 valtuutettu Mika Niikko saapui kokoukseen, minkä jälkeen paikalla oli 66 valtuutettua.

§:n 3 käsittelyn aikana klo 18.15 valtuutettu Kimmo Kiljunen saapui kokoukseen, minkä jälkeen paikalla oli 67 valtuutettua.

§:n 5 käsittelyn aikana klo 23.33 valtuutettu Vaula Norrena poistui kokouksesta henkilökohtaisen syyn vuoksi ja hänen tilalleen saapui varavaltuutettu Tia Seppänen, minkä jälkeen paikalla oli 67 valtuutettua.

§:n 5 käsittelyn aikana klo 23.48 valtuutettu Manav Phull poistui kokouksesta henkilökohtaisen syyn vuoksi, minkä jälkeen paikalla oli 66 valtuutettua.

2 § **Pöytäkirjan tarkastaminen**

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 2

Esitys:
Päätetään
a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisenä 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.

Päätös:
Päätettiin
a) valita Maarit Raja-aho ja Sakari Rokkanen pöytäkirjantarkastajiksi toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisenä 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 § Vuoden 2022 arviointikertomus

VD/10133/00.03.00.00/2020

SH/KS/JT

Tarkastuslautakunnan tulee kuntalain mukaan arvioida, ovatko valtuuston asettamat toiminnan ja talouden tavoitteet kunnassa ja kuntakonsernissa toteutuneet ja, onko toiminta järjestetty tuloksellisella ja tarkoituksenmukaisella tavalla. Lisäksi tarkastuslautakunnan tulee antaa valtuustolle kultakin vuodelta arviointikertomus, jossa esitetään arvioinnin tulokset. Arviointikertomus käsitellään valtuustossa tilinpäätöksen yhteydessä.

Tarkastuslautakunta on käsitellyt vuoden 2022 arviointikertomusta kokouksissaan 1.2., 8.3., 5.4., 19.4. ja 3.5.2023.

Tarkastuslautakunta 3.5.2023 § 5

Kaupunginreviisorin esitys:
Päätetään
a) hyväksyä arviointikertomus vuodelta 2022 ja todetaan yhteenveto esteellisyyksistä,
b) valtuuttaa kaupunginreviisori tekemään arviointikertomukseen vuodelta 2022 tarvittaessa teknisiä korjauksia,
c) esittää arviointikertomus vuodelta 2022 kaupunginvaltuustolle tiedoksi ja
d) esittää kaupunginvaltuustolle, että arviointikertomus lähetetään kaupunginhallitukselle toimenpiteitä varten.

Pöytäkirja tarkastetaan ja hyväksytään tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Merkittiin, että esteellisyyden vuoksi käsittelyyn ja päätöksentekoon eivät ole osallistuneet seuraavat jäsenet:
- Kaimio Tuire kaupunkikulttuurilautakunnan,
- Weckman Markku VAV-yhtymä Oy:n,
- Ahokas Siri kaupunkiympäristölautakunnan,
- Friman Reija sosiaali- ja terveyslautakunnan,
- Iivarinen Oskari kaupunkiympäristölautakunnan,
- el Issaoui Naima kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan ja VAV-yhtymä Oy:n,
- Phull Manav kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan,
- Suoniemi Juha Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n,
- Särkelä Jussi VAV-yhtymä Oy:n,
- al-Taee Hussein kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan,
- varajäsen Eerola Antero sosiaali- ja terveyslautakunnan,
- varajäsen Järä Juha kaupunkikulttuurilautakunnan,
- varajäsen Tarja Eklund kaupunkiympäristölautakunnan toiminnan osalta.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Pöytäkirja tarkastettiin ja hyväksyttiin tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 3

Tarkastuslautakunnan esitys:
Päätetään
a) merkitä arviointikertomus vuodelta 2022 tiedoksi, ja
b) lähettää arviointikertomus kaupunginhallitukselle toimenpiteitä varten.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Arviointikertomus 2022

Muutoksenhakuohje**:** 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:
kaupunginreviisori Sari Hännikäinen, puh. 050 302 6473, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI ARVIOINTIKERTOMUS 2022

TARKASTUSLAUTAKUNTA 3.5.2023

SISÄLLYSLUETTELO

TIIVISTELMÄ ... 3

1 KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO ... 6

1.1 TOIMINNALLISTEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN ... 6
1.1.1 Vuoden 2022 sitovien tavoitteiden toteutuminen emokaupungissa ... *6*
1.1.2 Kaupunginvaltuuston konserniyhtiöille asettamien tavoitteiden toteutuminen ... *17*
1.2 KAUPUNGIN TALOUS JA TALOUDEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN ... 19
1.2.1 Emokaupungin talous ja tilinpäätös ... *19*
1.2.2 Koko kaupunkikonsernin talous ... *27*
1.2.3 Investoinnit ... *31*
1.2.4 Suurten kaupunkien vertailua ... *33*
1.3 HENKILÖSTÖ ... 35

2 SOSIAALI- JA TERVEYDENHUOLTO ... 41

2.1 LASTENSUOJELU, ERITYISESTI HUOSTAANOTOT JA SIJOITUKSET KODIN ULKOPUOLELLE ... 41
2.2 PÄIHDE- JA MIELENTERVEYSPALVELUT ... 48

3 KAUPUNKIKULTTUURI ... 56

3.1 LIIKUNTAPALVELUT JA HYVINVOINNIN EDISTÄMINEN ... 56
3.2 KAUPUNKIKULTTUURILAUTAKUNNAN JAKAMAT AVUSTUKSET ... 63

4 KASVATUS JA OPPIMINEN ... 69

4.1 VARHAISKASVATUS ... 69
4.2 KOIVUKYLÄN PÄIVÄKOTI INVESTOINTIKOHTEENA ... 77
4.3 OPISKELIJOIDEN HYVINVOINNIN EDISTÄMINEN VANTAAN LUKIOISSA ... 79

5 KAUPUNKIYMPÄRISTÖ ... 86

5.1 KADUT JA PUISTOT -PALVELUALUE ... 86
5.2 KIINTEISTÖT JA TILAT -PALVELUALUE ... 94
5.3 YMPÄRISTÖKESKUS ... 100

6 VANTAAN ENERGIA OY ... 108

7 VUODEN 2021 ARVIOINTIKERTOMUSHAVAINTOJEN SEURANTA ... 115

8 TARKASTUSLAUTAKUNNAN TEHTÄVÄT JA TOIMINTA ... 120

LIITE 1 ... 125

VANTAAN KAUPUNKI

05/2023
Tarkastuslautakunta/ulkoinen tarkastus
Kansikuva: Vantaan Energia Oy

TIIVISTELMÄ

1. Tilinpäätöksen raportoinnin mukaan vuoden 2022 sitovista tavoitteista toteutui täysin 12 tavoitetta. Osittain toteutuneita tavoitteita oli 15 ja 11 tavoitetta ei toteutunut lainkaan. Tarkastuslautakunta oli eri mieltä kahden tavoitteen toteutumisesta ja kiinnitti lisäksi huomiota joidenkin tavoitteiden toteutumisen mittaamiseen. Selkeä mittarointi antaa hyvän lähtökohdan tavoitteiden arvioinnille ja tuo esiin sen, onko toiminta vienyt asioita toivottuun suuntaan.

2. Vantaan kaupungin taloudellinen tulos oli ylijäämäinen vuonna 2022. Myös lainakanta pieneni. Kaupunkikonserninkin tulos oli ylijäämäinen mutta konsernin lainakanta nousi hiukan. Kaupungin taloudellinen asema on viime vuosina parantunut ja talouden tasapainon ylläpidolla pystytään varautumaan taloustilanteen muutoksiin.

3. Ammattitaitoisen henkilöstön saatavuus on heikentynyt sekä julkisella että yksityisellä sektorilla viimeisten vuosien aikana. Vantaa panostaa henkilöstön saatavuuteen uudella saatavuusohjelmalla. Keskeisiä toimenpiteitä ovat muun muassa palkka ja palkitseminen, työnantajan tukema koulutus sekä lähijohtamiseen panostaminen. Lisäksi kehitetään hakijalähtöistä rekrytoinnin mallia. Uuteen henkilöstöhallintojärjestelmään siirtyminen toteutui kokonaisuutena sujuvasti laajan ennakkotestaamisen ja varautumisen ansiosta.

4. Lastensuojelun sosiaalityöntekijöiden saatavuudessa on valtakunnallisia haasteita. Henkilöstöpula ja palvelutarpeen kasvu ovat osaltaan Vantaalla vaikuttaneet lakisääteisten määräaikojen ylittymiseen palvelutarpeen arvioinnissa sekä lastensuojelulain mukaisen asiakasmitoituksen ylittymiseen. Etelä-Suomen aluehallintovirasto määräsi merkittävän uhkasakon tilanteen korjaamisen vauhdittamiseksi. Tilanteen seuranta ja kuntoon saattaminen jatkuvat hyvinvointialueen toimesta.

5. Päihde- ja mielenterveyspalvelujen käyttäjämäärät ovat nousseet koronarajoituksia edeltäneelle tasolle. Palveluyksikkö on saanut lisää resursseja, pyrkinyt parantamaan asiakasohjausta ja kehittänyt uusia palvelumuotoja. Palvelujen saatavuus on ollut melko hyvällä tasolla. Jatkossa on suositeltavaa hakea edelleen uusia keinoja, joilla voidaan tehostaa päihde- ja mielenterveyspalvelujen tavoitettavuutta.

6. Liikuntapalvelujen tarjonnassa on otettu huomioon eri ikäiset liikunnanharrastajat. Kouluissa ja oppilaitoksissa ehkäistään syrjäytymistä tukemalla mieluisan harrastuksen löytymistä. Tarjolla on myös maksuttomia harrastusmahdollisuuksia. Palvelutuotannossa pyritään mahdollisuuksien mukaan ottamaan huomioon asiakaskunnan moninaisuus, kuten monikulttuurisuus-, esteettömyys- ja sukupuolikysymykset.

7. Kaupunkikulttuurilautakunnan järjestöille ja yhteisöille jakamien avustusten avustusprosessia ohjaavat kaupunginhallituksen ja kaupunkikulttuurilautakunnan hyväksymät avustusten yleiset ja avustuslajikohtaiset myöntämisperiaatteet. Avustusten hakemisesta tiedotetaan eri kanavissa ja järjestöille pidetään myös infotilaisuuksia avustusasioista. Avustukset ovat järjestöille tärkeä tukimuoto ja sujuva avustusprosessi tukee osaltaan järjestöjen toimintaedellytyksiä.

8. Varhaiskasvatus kärsii vakavasta henkilöstövajeesta. Erityisesti tiukentuvat kelpoisuusehdot täyttävistä työntekijöistä on pulaa. Sairauspoissaolojen merkittävä lisääntyminen ja sijaisten heikko saatavuus lisäävät entisestään tilanteen haastavuutta. Kaupunki on muun muassa tukenut henkilöstön kouluttautumista ja pätevöitymistä tehtäviin. Myös eri kulttuureista tulevan henkilöstön saatavuuteen on kiinnitetty huomiota.

9. Koivukylän päiväkoti edustaa hienoa puurakentamista. Päiväkoti oli ensimmäinen rakennushanke, jossa hiilijalanjälki vaikutti tarjousten vertailuperusteissa. Vaikeasta maailmantilanteesta huolimatta päiväkoti valmistui lähes aikataulussaan alittaen samalla arvioidut kokonaiskustannukset.

10. Pääkaupunkiseudun kaupungit sekä Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri arvioivat yhdessä lasten ja nuorten hyvinvoinnin edistämistä. Vantaalla arviointi

kohdistui lukiolaisiin. Arvioinnin perusteella opiskelijoiden hyvinvointia on edistetty asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Haasteet erityisesti psykologien saatavuudessa sekä palvelutarpeen kasvu vaikeuttavat opiskeluhuollon palveluihin pääsyä. Opiskeluhuollossa kannatellaan osaa myös sellaisista opiskelijoista, joiden tilanne vaatisi hoidollisempia palveluja.

11. Kadut ja puistot palvelualueella suunnitellaan, rakennetaan ja ylläpidetään jokaiselle kuntalaiselle näkyvästi esillä olevaa kaupunki-infraa. Kyse on samalla kaupungin kannalta merkittävästä omaisuuserästä. Palvelualue on alkanut selvittää kaupunki-infran kasvavaa korjausvelkaa ja jatkossa on tärkeää saada selvityksen pohjalta aikaan suunnitelma korjausvelan hillitsemiseksi.

12. Vantaan kiinteistöomaisuuden korjausvelka ja perusparannustarve ovat olleet vuosia laskusuunnassa. Korjausvelkaa on hallittu kulumista vastaavin korjausinvestoinnein sekä myymällä ja purkamalla huonokuntoisia rakennuksia. Kiinteistöt ja tilat -palvelualueen henkilöstövaje on noin kymmenen prosenttia. Haasteina ovat koulutuspaikkojen vähäisyys ja ammattitaitoisen työvoiman vähäinen hakeutuminen avoimiin tehtäviin. Työssäoppimista on voitu yksittäistapauksissa hyödyntää rekrytoinnissa.

13. Ympäristökeskuksella on merkittävä rooli turvallisen elinympäristön turvaajana ja Vantaan strategiaan sisältyvän pitkän tähtäimen ympäristöohjelman, resurssiviisauden tiekartan, toimeenpanemisessa. Toimeenpanon resurssien riittävyyteen sekä toimenpiteiden viivästysten syihin ja viivästysten mahdollisiin seurauksiin on hyvä kiinnittää huomiota.

14. Vantaan Energia Oy joutui Ukrainan sodan vuoksi huoltovarmuussyistä jatkamaan vielä kivihiilen käyttöä energiantuotannossaan. Uusilla investoinneilla yhtiö tehostaa edelleen energiantuotantoaan ja laajentaa liiketoimintaansa. Samalla yhtiö etenee kohti tavoitteitaan luopua fossiilisten polttoaineiden käytöstä vuonna 2026 ja saada energiantuotantonsa hiilinegatiiviseksi vuonna 2030. Vantaan Energia Oy:n toiminta on ollut kaupungin edun mukaista ja yhtiön tavoitteet tukevat merkittävästi Vantaan kaupungin tavoitetta hiilineutraalisuuden saavuttamisesta vuoteen 2030 mennessä.

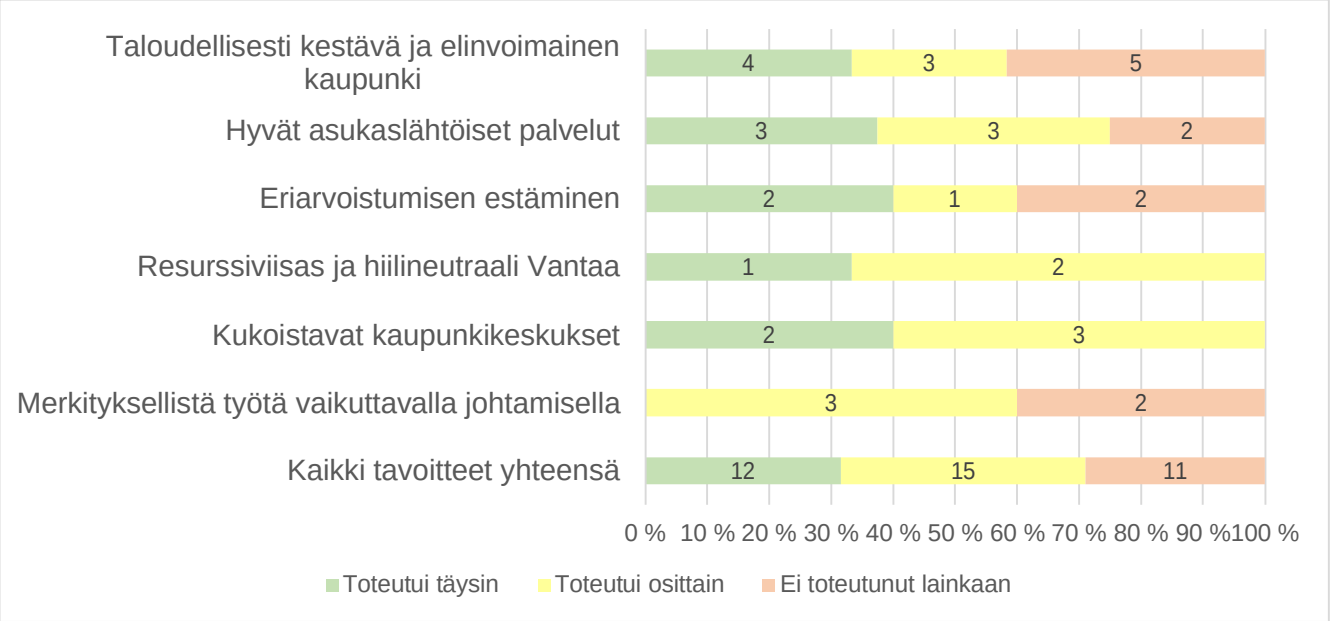
1 KAUPUNKISTRATEGIA JA JOHTO

1.1 Toiminnallisten tavoitteiden toteutuminen

1.1.1 Vuoden 2022 sitovien tavoitteiden toteutuminen emokaupungissa

Vuodelle 2022 oli asetettu 38 tavoitetta. Seuraavassa kuviossa esitetään lyhyesti tavoitteiden toteutuminen tilinpäätöksen raportoinnin mukaan. Kuviossa on tavoitteiden toteuma strategian painopistealueittain ja kokonaistoteuma.

Kuvio: Strategisten tavoitteiden raportoitu toteutuminen 2022



Tavoitteista kokonaan toteutuneeksi raportoitiin 32 prosenttia, osittain toteutuneeksi 39 prosenttia ja ei lainkaan toteutuneeksi 29 prosenttia.

Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki		
Sitova tavoite vuodelle 2022	Tilinpäätöksen raportointi	Tarkastuslautakunta
1. Hallittu käyttötalouden menokehitys	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	
2. Tuottavuus- ja kasvuohjelma toteutuu suunnitelman mukaisesti	Tavoite toteutui täysin.	
3. Kaupunki saa maanmyyntivoittoja, maanvuokratuloja ja sopimuskorvauksia yhteensä 45 miljoonaa euroa	Tavoite toteutui osittain.	

4. Vantaan maa- ja asuntopoliittinen ohjelma päivitetään	Tavoite toteutui täysin.	
5. Varmistetaan, että kaupunkikonsernin omistusten kokonaisuus on tarkoituksenmukainen ja kaupungin palvelutuotantoa tukeva	Tavoite toteutui täysin.	
6. Työmarkkinatuen kuntaosuus saadaan laskuun kuntakokeilun myötä	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	
7. Asiakkaiden työttömyysjaksot lyhenevät kuntakokeilussa	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	
8. Työttömyys vähenee	Tavoite toteutui osittain.	Huomio
9. Vantaa on vetovoimainen yritysympäristö	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	
10. Vantaalaisen työelämän vaatimuksiin vastaava ammatillinen koulutus	Tavoite toteutui täysin.	
11. Suunnitelma IB-jatkumon toteuttamiseksi osana oppimiskampusta	Tavoite toteutui osittain.	Ei toteutunut lainkaan
12. Vantaan maine ja vetovoima paranee	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	

Monta mittaria sisältävät tavoitteet

Strategisissa tavoitteissa oli monta tavoitetta, joilla oli useita mittareita. Jos vain osa mittareista toteutuu arviointia helpottaisi, jos raportoinnista kävisi selkeästi ilmi mitkä mittareista toteutuivat ja mitkä eivät. Alla esimerkki tavoitteesta 8.

Kohtaan mittarien toteuma on tässä jokaisen mittarin perään lisätty merkintä, toteutuiko mittari (T) vai ei (ET). Näin lukija näkee heti mitkä mittareista toteutuivat ja mitkä eivät.

Sitova tavoite 8. Työttömyys vähenee.

Mittari	*Mittarien tavoitetaso*	*Mittarien toteuma*	*Tavoitteen toteutuminen*
Pitkäaikaistyöttömien määrä	4 115	5 237 (**ET**)	Tavoite toteutui osittain.
Alle 30-vuotiaiden työttömien määrä	3 600	2 852 (**T**)	
Vieraskielisten työttömien määrä	6 000	5 885 (**T**)	

Sitova tavoite 11. Suunnitelma IB-jatkumon toteuttamiseksi osana oppimiskampusta.

Arviointikriteeri	Tilinpäätöksen raportointi	Tarkastuslautakunnan arvio
Suunnitelma laadittu.	Tavoite toteutui osittain.	Tavoite ei toteutunut lainkaan.

Sitovaan tavoitteeseen liittyvä mittari on yksiselitteinen on/off-mittari. Sen mukaan suunnitelma on joko valmistunut tai ei ole valmistunut. Raportoinnin mukaan suunnitelma on tehty tavoitteessa mainitsemattoman ohjelman osalta, mutta ei nimenomaisesti tavoitteeksi asetetun suunnitelman osalta. Tavoitteena olevan suunnitelman osalta suunnittelu on vasta aloitettu. Tavoite ei näin ollen toteutunut lainkaan.

Hyvät asukaslähtöiset palvelut		
Sitova tavoite vuodelle 2022	Tilinpäätöksen raportointi	Tarkastus-lautakunta
13. Terveysasemien vastaanotolle pääsy nopeutuu	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	
14. Kotona asuvien ikääntyneiden osuus pysyy saavutetulla tasolla hyvinvoinnin tasoa ylläpitäen	Tavoite toteutui täysin.	Huomio
15. Asiakas pääsee suun terveydenhuollon palveluihin paremmin ja tarpeen mukaisesti	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	
16. Laajennetaan lapsille ja nuorille suunnattua harrastustarjontaa ja parannetaan harrastusten saavutettavuutta	Tavoite toteutui osittain.	Huomio
17. Oppivelvollisuuden laajennuksen tarjoamat väylät tavoittavat vantaalaiset nuoret	Tavoite toteutui osittain.	
18. Kaupungin valmiussuunnittelun taso paranee	Tavoite toteutui täysin.	
19. Toimitilat ovat teknisesti kunnossa ja sisäilmaolosuhteet sekä esteettömyysvaatimukset ovat vaatimusten mukaisia ja sisäilmaoireilu hallinnassa	Tavoite toteutui osittain.	Huomio
20. Tehdään digitaalisen siirtymän kokonaisvaltainen toimenpideohjelma	Tavoite toteutui täysin.	

Sitova tavoite 14. Kotona asuvien ikääntyneiden osuus pysyy saavutetulla tasolla hyvinvoinnin tasoa ylläpitäen.

Tavoitteeseen liittyy yksi mittari:

- Omassa kodissa ilman palvelutarvetta tai kotona asumista tukevien palvelujen turvin asuvien 75 vuotta täyttäneiden osuus.

Mittariksi asetettu numeraalinen tavoite toteutui. Kuitenkin itse tavoitteessa todetaan, että ”kotona asuvien ikääntyneiden osuus pysyy saavutetulla tasolla hyvinvoinnin tasoa ylläpitäen”. Tavoitteesta puuttuu laadullinen mittari, jolla kotona asuvien 75-vuotta täyttäneiden hyvinvoinnin tasoa voisi arvioida. Tarkastuslautakunta joutuu jälleen toteamaan, että mittaroinnin kehittäminen on tärkeää, jotta kotona asumisen laatu tulee näkyväksi.

Sitova tavoite 16. Laajennetaan lapsille ja nuorille suunnattua harrastustoimintaa ja parannetaan harrastusmahdollisuuksia.

Tavoitteeseen liittyy kaksi mittaria:

- Harrastaa jotakin vähintään kerran viikossa, prosentti (Kouluterveyskyselyn osio kohdennetulle alueelle).
- Harrastusten Vantaa -hankkeeseen osallistuneet, joille kyseessä on ainoa harrastus, lukumäärä. (kysely osallistuvien perheille).

Ensimmäisen mittarin raportoinnissa todetaan, että vuonna 2022 tehdyn kohdennetun kyselyn tulokset eivät ole vertailukelpoisia tavoitearvoihin, jotka on saatu kouluterveyskyselystä. Koska toteuma-arvot eivät ole vertailukelpoisia tavoitearvoihin ei tavoitteen ensimmäisen mittarin toteutumista voi arvioida.

Tavoitteen toisessa mittarissa tarkasteltiin, miten suurelle osalle osallistujista kyseessä oli ainoa ohjattu harrastus. Lähtötaso oli 32 prosenttia ja tavoitetaso, että osuus kasvaa. Toteuma oli 34 prosenttia, joten tavoitteen toinen mittari toteutui. Tavoite voidaan katsoa osittain toteutuneeksi.

Sitova tavoite 19. Toimitilat ovat teknisesti kunnossa ja sisäilmaolosuhteet sekä esteettömyysvaatimukset ovat vaatimusten mukaisia ja sisäilmaoireilu hallinnassa.

Tavoitteeseen liittyy kaksi mittaria:

- Toimitilojen tekninen kunto ja sisäilmatilanne todetaan tarkastuksin säännöllisesti. Toimenpiteitä toteutetaan priorisoitujen huolto- ja korjaustyöohjelmien perusteella.
- Sisäilmaoireilu vähenee korjausten jälkeen.

Ensimmäisen mittarin kohdalla raportoidaan, että toimenpiteitä tehtiin suunnitelmallisesti ja kaikkiin sisäilmaselvityspyyntöihin vastattiin. Tavoitteessa mainittu toimitilojen teknisen kunnon ja sisäilmatilanteen säännöllinen toteaminen tarkastuksin jäi hieman epäselväksi. Tarkoittiko tämä, että kaikkien toimitilojen kuntoa seurataan säännöllisesti? Nyt raportoinnissa on mainittu, että osalle kiinteistöistä on käytössä digitaalinen olosuhdeseuranta, mutta ilmeisesti kaikkien toimitilojen teknisen kunnon ja sisäilmatilanteen säännöllinen seuranta ei vielä toteudu.

Toisen mittarin kohdalla raportoidaan, että ennen sisäilmakorjauksia on korjattavan tilan henkilöstölle tehty oireita kartoittava kysely. Korjausten jälkeistä kyselyä ei raportoinnin mukaan ole hyvinvointialueuudistuksesta johtuen saatu toteutettua. Tavoitteen toisen mittarin tavoitetason toteutumista, sisäilmaoireilun vähenemistä korjausten jälkeen, ei voi arvioida. Kokonaisuutena tavoite voidaan arvioida osittain toteutuneeksi.

Eriarvoistumisen estäminen		
Sitova tavoite vuodelle 2022	Tilinpäätöksen raportointi	Tarkastuslautakunta
21. Vantaalaiset kokevat osallisuutta ja yhteisöllisyyttä, yksinäiseksi itsensä kokevien osuus vähenee	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	Huomio
22. Nuorten mielenterveyttä tuetaan nopeuttamalla palvelujen piiriin pääsyä ja kehittämällä palveluita	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	Huomio
23. Lapsia ja lapsiperheitä tuetaan laadukkaalla palvelutarpeen arvioinnilla ja varhaisemman tuen palveluilla lastensuojeluntarpeen vähentämiseksi	Tavoite toteutui täysin.	Huomio
24. Alueellista eriarvoisuutta ehkäistään laajentamalla myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa	Tavoite toteutui täysin.	
25. Syrjäytymisen ja koulupudokkuuden vähentäminen	Tavoite toteutui osittain.	Huomio

Sitova tavoite 21. Vantaalaiset kokevat osallisuutta ja yhteisöllisyyttä, yksinäiseksi itsensä kokevien osuus vähenee.

Tavoitteeseen liittyy kaksi mittaria:

- Tuntee itsensä usein yksinäiseksi % (Kouluterveyskyselyn osio kohdennetulle alueelle).
- Osallisuusindikaattori (osallisuuskysely).

Ensimmäisen mittarin kohderyhmä on hyvin rajattu (kohdekoulujen 4. ja 5. -luokkalaiset sekä 8. ja 9. -luokkalaiset). Tarkastuslautakunta on huolissaan mittarin yksinäisiksi itsensä tuntevien määrästä. Toisen mittarin osallisuuskyselyn mukaan osallisuuden kokemukset olivat laskeneet vuoden 2022 alusta vuoden 2022 loppuun. Tarkastuslautakunta on huolissaan osallisuuden kokemuksen laskusuunnasta ja pitää tärkeänä, että tulokset analysoidaan.

Sitova tavoite 22. Nuorten mielenterveyttä tuetaan nopeuttamalla palvelujen piiriin pääsyä ja kehittämällä palveluita.

Tavoitteeseen liittyy kolme mittaria:

- Odotusaika opiskeluhuollon kuraattorien ja psykologien sekä nuortenkeskus Nupin palveluihin pääsyyn.
- Nuorten antama palaute palvelusta (esimerkiksi NPS).
- Koulupsykologien tehtävien täyttöaste.

Tavoitteen toteutumista mitataan kolmella laajalla mittarilla. Tarkastuslautakunta kiinnittää huomiota yhteen tavoitteeseen kohdistuvien mittarien suureen määrään ja mittareiden laajuuteen.

Sitova tavoite 23. Lapsia ja lapsiperheitä tuetaan laadukkaalla palvelutarpeen arvioinnilla ja varhaisemman tuen palveluilla lastensuojeluntarpeen vähentämiseksi.

Mittarina ollut lastensuojelun avohuollon asiakasmäärä toteutui tavoitetason mukaisena, joten tavoite toteutui täysin. Kuten lastensuojelun arvioinnin yhteydessä (kohta 2.1) todettiin, palvelualueella on ollut vaikeuksia toteuttaa palvelutarpeen arvioinnit

lakisääteisissä määräajoissa. Tarkastuslautakunta jäi pohtimaan, oliko tällä vaikutusta tavoitteen toteutumiseen.

Sitova tavoite 25. Syrjäytymisen ja koulupudokkuuden vähentäminen.

Tavoite sisälsi neljä mittaria, joista kahdessa mitattiin kahta asiaa. Kolmessa mittareista tavoitetaso saavutettiin osittain. Kiusaamisen vähentymiseen liittyvään mittariin ei ollut tavoitearvoja, joten kiusaamisen vähentymistä ei voitu arvioida.

Tarkastuslautakunta on huolissaan siitä, että reilusti yli puolet suomi toisena kielenä (S2) oppilaista kuuluu lukutaidossa suoritustasoltaan alimpaan viidennekseen. Mittari koskee 2. luokan oppilaita, mutta S2-oppilaiden kielenoppimiseen panostaminen on tärkeää kaikilla kouluasteilla.

Mittari	*Mittarien tavoitetaso*	*Mittarien toteuma*	*Tavoitteen toteutuminen*
Varian keskeyttämisprosentti, kaikki	Keskeyttämisprosentti enintään 10 %	11,3 % (**ET**)	Tavoite toteutui osittain.
Varian keskeyttämisprosentti, alle 20-vuotiaat	Keskeyttämisprosentti enintään 8 %	8,8 % (**ET**)	
Lukuseula, 2 luokat vakioituna S2-oppilaiden mukaan (suomi äidinkielenä ja suomi toisena kielenä)	Kaikissa 2. luokan oppilaissa suoritustasoltaan alimpaan viidennekseen kuuluvien joukko vähenee	Suomi äidinkielenä oppilaat (**ET**) Suomi toisena kielenä (**T**)	
School day -sovelluksen tuottama data oppilaiden hyvinvoinnista	Kokemus kiusaamisesta vähenee vuoden 2022 aikana (4. ja 7. -luokat)	School day -mittausten lähtötasotiedot saatu	

Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa		
Sitova tavoite vuodelle 2022	Tilinpäätöksen raportointi	Tarkastus-lautakunta
26. Edistetään päästövähennystoimia hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2030 (Hiilineutraali Vantaa 2030)	Tavoite toteutui osittain.	Huomio
27. Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa	Tavoite toteutui osittain.	Huomio
28. Kiertotaloutta edistetään	Tavoite toteutui täysin.	Huomio

Sitova tavoite 26. Edistetään päästövähennystoimia hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2030 (Hiilineutraali Vantaa 2030).

Tavoitteeseen liittyy neljä mittaria:

- Kasvihuonekaasut vähenevät. Laskennassa huomioidaan lämmön, sähkön, liikenteen, teollisuuden ja työkoneiden, jätteiden käsittelyn sekä maatalouden päästöt.
- Elinkeinoelämän ja kaupungin välinen ilmastoyhteistyö on käynnistynyt (ilmastokumppanuus).
- Luonnon monimuotoisuus lisätään uudeksi kaistaksi resurssiviisauden tiekarttaan. Kaista sisältää pitkän aikavälin strategian mittareineen lähiluonnon ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi.
- Ilmastobudjetoinnin käyttöönotto selvitetään.

Sitovaan tavoitteeseen liittyvän ensimmäisen mittarin raportoinnin mukaan vuoden 2022 päästötiedot saadaan kevään 2023 aikana. Vuoden 2022 toteuma ei vielä raportointihetkellä ole tiedossa. Vuoden 2021 raportointitietojen mukaan kokonaispäästöt eivät ole vähentyneet tavoitteiden mukaisesti.

Sitovaan tavoitteeseen liittyvän toisen mittarin raportoinnista voi päätellä, että ilmastotyötä yritysten suuntaan on kehitetty, mutta tavoitteen mukaisen ilmastoyhteistyön toteutuminen ei ole raportoinnista pääteltävissä.

Kolmas ja neljäs mittari (luonnon monimuotoisuuden lisääminen kaistaksi resurssiviisauden tiekarttaan ja ilmastobudjetoinnin käyttöönoton selvittäminen) toteutuivat ja tavoite voidaan katsoa osittain toteutuneeksi.

Sitova tavoite 27. Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa.

Tavoitteen mittari: joukkoliikenteen matkustajamäärätavoite 130 000 matkustajaa arkivuorokaudessa (toteuma 126 126) ja pyöräilyindeksitavoite 1 136 (toteuma 964) eivät toteutuneet. Kyseinen mittari ei suoraan kerro kestävien liikkumismuotojen osuuden muutoksesta.

Sitova tavoite 28. Kiertotaloutta edistetään.

Tavoitteeseen liittyy yksi mittari:

- Kiertotalous sisällytetty maankäytön ja rakentamisen ohjaamiseen sekä hankintojen kriteereihin.

Tavoitetason mukaan kiertotalouden huomioimiseksi on tullut luoda malli, joka ohjaa kaupungin omaa toimintaa. Raportoinnin mukaan kaupunki on osallistunut hankkeisiin, mutta mallin luominen on toteutunut vasta Aviapoliksen osalta. Tavoite voidaan katsoa toteutuneeksi. Tarkastuslautakunta jäi pohtimaan, miten kiertotalouden edistäminen toteutuu kaupungin toiminnassa laajemmin.

Kukoistavat kaupunkikeskukset		
Sitova tavoite vuodelle 2022	Tilinpäätöksen raportointi	Tarkastus-lautakunta
29. Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään	Tavoite toteutui osittain.	Huomio
30. MAL-tavoitteet toteutuvat	Tavoite toteutui osittain.	
31. Valmistuvien pientalojen määrä nousee 450 asuntoon	Tavoite toteutui täysin.	
32. Vantaan ratikkakaupungin suunnittelu etenee kokonais-valtaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti.	Tavoite toteutui osittain.	
33. Tapahtumien määrä Vantaalla lisääntyy	Tavoite toteutui täysin.	

Sitova tavoite 29. Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään.

Tavoitteeseen liittyy kolme mittaria:

- Keskustojen poikkihallinnollisten kehittämisohjelmien valmistelun ja toteuttamisen edistyminen.
- Keskustojen elinvoimalaskenta.
- Vantaan lähiöohjelman toteuttaminen.

Mittareista yksi (kehittämisohjelmien laadinta) ei toteutunut, yhdestä mittarista (keskustojen elinvoimalaskenta) ei ollut vuoden 2022 tietoa ja yksi mittari (lähiöohjelman hankkeiden toteutuminen) toteutui. Tavoite voidaan katsoa osittain toteutuneeksi.

Kaupunkikeskusten ja vanhojen lähiöiden kehittämisen onnistuneisuutta olisi hyvä mitata myös asukaskyselyillä.

Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella		
Sitova tavoite vuodelle 2022	Tilinpäätöksen raportointi	Tarkastus-lautakunta
34. Tikkurilan toimitilahanke etenee aikataulussa.	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	
35. Henkilöstön työhyvinvointi ja palautuminen työpäivän aiheuttamasta rasituksesta paranee	Tavoite toteutui osittain.	Ei toteutunut lainkaan
36. Esimiesten valmentavan johtamisen laatu paranee	Tavoite ei toteutunut lainkaan.	
37. Työyhteisöt ovat pito- ja vetovoimaisia	Tavoite toteutui osittain.	
38. Hallittu siirtymä hyvinvointialueelle	Tavoite toteutui osittain.	

Sitova tavoite 35. Henkilöstön työhyvinvointi ja palautuminen työpäivän aiheuttamasta rasituksesta paranee.

Tavoitteeseen liittyy kolme mittaria:

- Palautuu hyvin työpäivän aiheuttamasta rasituksesta (Kunta10).
- Työyhteisö on tavoitteellinen (Kunta10).
- Mielenterveysperusteiset sairauspoissaolot vähenevät (mielenterveysperusteinen sairauspoissaoloprosentti).

Tavoitteen kolmesta mittarista kaksi ei toteutunut lainkaan ja yhdessä mittarissa päästiin vain osittain tavoitearvoihin, näin ollen tavoite ei toteutunut lainkaan.

Johtopäätökset:

Tarkastuslautakunta oli eri mieltä kahden tavoitteen toteumasta. Lisäksi lautakunta huomautti kahdeksan tavoitteen mittarista. Huomautukset liittyivät mittarien tavoitearvojen tai toteuma-arvojen puuttumiseen kokonaan, ajantasaisten vuoden 2022 tilannetta kuvaavien toteuma-arvojen puuttumiseen, laadullisen mittarin puuttumiseen, laajoihin mittareihin ja siihen että mittari ei vastaa täysin tavoitteeseen. Lisäksi lautakunta nosti yhden tavoitteen osalta esille palveluun pääsyyn liittyvät vaikeudet, jotka mahdollisesti olivat vaikuttaneet siihen, että palvelun asiakasmäärät olivat pysyneet

tavoitteeksi asetetussa määrässä. Yleisenä toiveena lautakunta esitti, että monta mittaria sisältävissä tavoitteissa olisi selkeästi merkitty, mitkä mittareista toteutuivat ja mitkä eivät.

Tavoiteraportoinnista saadun tiedon perusteella tarkastuslautakunta on myös huolissaan yksinäisiksi itsensä kokevien määrästä sekä osallisuuden kokemuksen heikkenemisestä vuoden 2022 aikana. Lisäksi lautakunta on huolissaan siitä, että reilusti yli puolet suomi toisena kielenä (S2) oppilaista kuuluu lukutaidossa suoritustasoltaan alimpaan viidennekseen. Kyseisen tavoitteen mittarointi koskee 2. luokan oppilaita. Panostaminen kielenopetukseen on tärkeää kaikilla kouluasteilla, jotta syrjäytymistä pystytään ehkäisemään tehokkaasti.

1.1.2 Kaupunginvaltuuston konserniyhtiöille asettamien tavoitteiden toteutuminen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.12.2021 kaupungin talousarvion yhteydessä tytäryhteisöille asetettavat toiminnalliset ja taloudelliset tavoitteet. Vuonna 2021 tavoitteet uudistettiin kokonaisuudessaan ja talousarviokaudelle 2022 tavoitteiden asettamista kehitettiin edelleen. Tavoitteita on yhdenmukaistettu ja yksinkertaistettu, jotta konserniyhteisöjä koskeva omistajaohjaus sekä raportointi olisivat jatkossa yhtiöiden näkökulmasta entistä selkeämpää ja ennakoitavampaa. Tavoitteille on luotu tavoitekategoriat, joiden mukaisesti kunkin konserniyhteisön tavoitteet asetetaan.

Suuret tytäryhtiöt

Suurten tytäryhtiöiden tavoitteet on jaoteltu talouteen, toiminnallisuuteen ja laatuun, henkilöstöön sekä vastuullisuuteen liittyviin tavoitteisiin.

Vantaan Energialle oli asetettu neljä tavoitetta, joista talouteen, työturvallisuuteen ja henkilöstötyytyväisyyteen liittyvät toteutuivat täysin. Ilmastonmuutoksen hillintään liittyvä tavoite toteutui osittain. Vantaan Energian tavoitteista, tavoitteiden mittareista ja tilanteesta on kerrottu tarkemmin arviointikertomuksen kohdassa 6.

VAV Yhtymä Oy:lle oli asetettu kahdeksan tavoitetta. Talouden osalta verotettavaan tulokseen ja ylläpidon hoitokuluihin liittyvät tavoitteet toteutuivat täysin. Asuntotuotan-

toon liittyvä tavoite ei toteutunut lainkaan. Tähän vaikutti esimerkiksi hankala markkinatilanne, ARA-tuotannon verrattain korkea kustannustaso, tonttien niukkuus ja VAV:n rakennuttamisen henkilöstövaje. Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvistä tavoitteista asuntokannan arvon ja vuokrattavuuden säilymistä koskeva tavoite toteutui täysin. Asiakastyytyväisyystavoite ei toteutunut lainkaan johtuen asukkaiden tyytymättömyydestä kiinteistöhuollon toimintaan. Kiinteistönhoidon uudelleenjärjestely on valmistunut vuoden 2022 lopulla. Henkilöstöön liittyvät kaksi tavoitetta toteutuivat täysin. Vastuullisuustavoite kaupungin hiilineutraaliustavoitteen tukemisesta toteutui osittain.

VTK Kiinteistöt Oy:lle oli asetettu kolme tavoitetta. Talouden tavoite toteutui täysin. Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvä tavoite terveellisistä, turvallisista ja viihtyisistä toimitiloista (sisältäen sisäilmaparannukset) toteutui osittain. Kaupungin hiilineutraaliustavoitteen tukeminen toteutui täysin. Tavoitteen energiansäästöön liittyvän mittarin tavoitetaso ylittyi reilusti Myyrmäen urheilupuistossa toteutetun lauhdelämmön hyödyntämisen ansiosta.

Vantaan tilapalvelut Vantti Oy:lle oli asetettu viisi tavoitetta. Talouden tavoite toteutui täysin. Asiakastyytyväisyyden parantamisessa ei onnistuttu. Henkilöstötyytyväisyyteen liittyvä tavoite toteutui täysin, mutta sairauspoissaolojen tavoitetaso ylittyi hieman. Poissaoloja oli loppuvuonna normaalia enemmän. Kaupungin hiilineutraaliustavoitteen tukeminen ei toteutunut lainkaan. Kokonaisbiojätteen määrä ruokailijaa kohti väheni hieman edellisvuodesta, mutta jäi tavoitetasosta. Ateriapalvelujen hiilijalanjäljen pienentämisessä oli tavoitetasona ottaa käyttöön hiilijalanjälkilaskuri. Tämä ei vielä toteutunut.

Mercuria kauppaoppilaitos Oy:lle oli asetettu kahdeksan tavoitetta, jotka toteutuivat täysin. Nettotulos ylitti tavoitetason ja rakennuksen ylläpidon pitkän tähtäimen suunnitelman mukaiset toimenpiteet toteutuivat. Muut tavoitteet liittyivät tavoitteellisiin opiskelijavuosiin, opiskelija- ja työelämäpalautteeseen, henkilöstön työfiilikseen, hiilineutraaliustavoitteen tukemiseen sekä vastuullisuuskampanjoiden toteuttamiseen.

Kiinteistöyhtiöiden tavoitteet

Kiinteistöyhtiöillä oli tavoitteena kiinteistöjen ylläpitokustannusten hillitseminen siten, että ylläpitokustannusten suhteellinen nousu on pienempi kuin Tilastokeskuksen julkaiseman Kiinteistön ylläpidon kustannukset -vertailuindeksin muutos. Raportointihetkellä ei ollut käytettävissä indeksitietoa koko vuoden osalta, vaan on käytetty viimeisintä julkistettua tietoa. Sen mukaan tarkasteltuna tavoite toteutui täysin kahdeksassa yhtiössä, kuudessa yhtiössä se ei toteutunut lainkaan. Selittävänä tekijänä on mainittu yleinen kustannusten nousu ja korkeat energiakustannukset. Kahdelle yhtiölle kyseistä tavoitetta ei ollut asetettu.

Toiseksi tavoitteeksi asetettiin pitkän tähtäimen suunnitelman (PTS) mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen hiilineutraalilla ja resurssiviisaalla tavalla sekä rakennusten käyttöiän huomioiminen suunnitelmassa. Tavoite toteutui täysin 12 yhtiössä. Kolmessa yhtiössä tavoite toteutui osittain ja yhdessä ei lainkaan.

Kolmantena tavoitteena oli uusiutuvan energian käyttö siten, että uusiutuvan energian osuus kulutetusta sähköstä olisi 100 prosenttia. Kaikissa yhtiöissä oli käytössä sähkösopimus uusiutuvasta energiasta. Neljässä yhtiössä sopimusten sisällöstä ei ollut täsmällistä tietoa.

1.2 Kaupungin talous ja talouden tavoitteiden toteutuminen

1.2.1 Emokaupungin talous ja tilinpäätös

Oheiseen taulukkoon on koottu vuodelta 2022 talousarvion, muutetun talousarvion ja tilinpäätöksen lukuja sekä vertailuna vuoden 2021 tilinpäätöksen lukuja.

Taulukko: Käyttötalous, talousarvio ja tilinpäätös, luvut tuhatta euroa

	Alkuperäinen talousarvio 2022	Muutettu talousarvio 2022	Tilinpäätös 2022	Tilinpäätös 2021
Tulot yhteensä	474 539	478 579	511 279	555 858
Menot yhteensä	-1 852 185	-1 924 308	-1 905 308	-1 801 983
Toimintakate	**-1 377 647**	**-1 445 729**	**-1 394 029**	**-1 246 125**
Verotulot	1 161 000	1 202 000	1 203 661	1 131 636
Valtionosuudet	282 000	282 000	287 597	255 322

Rahoitustuotot ja kulut	23 219	23 430	26 353	25 764
Vuosikate	**88 573**	**61 701**	**123 581**	**166 597**
Poistot ja arvonalentumiset	-111 519	-111 519	-110 630	-105 247
Satunnaiset tuotot ja kulut	0	0	50	0
Tilikauden tulos	**-22 947**	**-49 746**	**13 001**	**61 350**
Varausten ja rahastojen muutos	2 371	2 371	-907	56
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**-20 575**	**-47 355**	**12 093**	**61 406**

Taulukko: Verorahoitus 2022, talousarvio ja tilinpäätös, luvut tuhatta euroa

	Alkuperäinen talousarvio 2022	Muutettu talousarvio 2022	Tilinpäätös 2022	Tilinpäätös 2021
Kunnan tulovero	974 000	957 000	957 370	907 442
Kiinteistövero	102 000	107 000	108 450	100 162
Osuus yhteisöveron tuotosta	85 000	138 000	137 840	124 032
Verotulot yhteensä	**1 161 000**	**1 202 000**	**1 203 661**	**1 131 636**
Valtionosuudet	282 000	282 000	287 597	255 322
Verorahoitus yhteensä	**1 443 000**	**1 484 000**	**1 491 258**	**1 386 958**

Taulukko: Investoinnit, talousarvio ja tilinpäätös 2022, luvut tuhatta euroa

	Alkuperäinen talousarvio 2022	Muutettu talousarvio 2022	Tilinpäätös 2022	Tilinpäätös 2021
Bruttoinvestoinnit	156 900	156 900	140 000	120 600
Nettoinvestoinnit	150 100	150 100	115 500	96 700

Bruttoinvestointimenot ovat investointimenot kokonaisuudessaan ja nettoinvestointimenoista on vähennetty investointeihin saadut rahoitusosuudet ja käyttöomaisuuden myyntitulot.

Poimintoja määrärahatavoitteiden toteutumisesta (muutettuun talousarvioon nähden) ja lainakannasta vuonna 2022:

- Toimintatuottojen toteumaprosentti oli noin 107 prosenttia, tuottoja kertyi noin 33 miljoonaa euroa arvioitua enemmän.
- Toimintakulujen toteumaprosentti oli noin 99 prosenttia, kulut alittuivat noin 19 miljoonaa euroa.
- Verotulojen toteumaprosentti oli noin 100 prosenttia, kertymä noin 1,7 miljoonaa euroa arvioitua enemmän.
- Valtionosuuksien toteumaprosentti oli 102 prosenttia, kertymä noin 5,6 miljoonaa euroa arvioitua enemmän.
- Rahoitustuottojen- ja kulujen netto toteutui noin 3,2 miljoonaa euroa arvioitua suurempana (rahoitustuottoja kertyi arvioitua enemmän).
- Poistot ja arvonalentumiset alittuivat noin 0,9 miljoonaa euroa.
- Tilikauden tulos oli noin 13 miljoonaa euroa eli lähes 63 miljoonaa euroa ennakoitua parempi.
- Kaupunginvaltuuston muutokset vuoden 2022 talousarvioon: Käyttötulojen lisäykset noin 4 miljoonaa euroa, käyttömenojen lisäykset yhteensä noin 72 miljoonaa euroa. Lisäksi verotulojen kertymäarviota nostettiin yhteensä 41 miljoonalla eurolla.
- Talousarviossa 2022 varauduttiin 63,3 miljoonan euron nettolainanottoon. Kokonaisuutena kaupungin ulkoinen lainakanta (ilman konsernitilin vaikutusta) pieneni lähes 72 miljoonaa euroa ja kokonaislainakanta pieneni noin 83 miljoonaa euroa.
- Bruttoinvestointimenot alittuivat noin 17 miljoonaa euroa ja nettoinvestoinnit alittuivat noin 34,6 miljoonaa euroa.

Toimintatuottojen ylitys johtui pääasiassa sosiaali- ja terveyshuollon saamista koronakorvauksista (23,5 miljoonaa euroa) sekä Vantaan Työterveys Oy:n myyntivoitosta (14,3 miljoonaa euroa). Verotuloissa huomionarvoista oli iso yhteisöverokertymä, joka selittyy yritysten ennakoitua suurempina maksamista yhteisöveron toteumista ja ennakoista.

Toimintakulujen alitukset johtuvat lähinnä ennakoitua pienemmistä henkilöstökuluista sekä kunta-alan palkkaratkaisuun varatun määrärahan arviota pienemmästä toteumasta. Huomioitavaa on, että toimintakulut kuitenkin nousivat selvästi vuoden 2022 alkuperäisen talousarvion arviosta.

Muutetussa talousarviossa käyttömenoihin myönnetyt määrärahojen korotukset kohdistuivat suurelta osin sosiaali- ja terveystoimen toimialan toimintakuluihin (noin 57 miljoonan euron korotus). Lisämenoja toimialalle aiheutti edelleen Covid-19 epidemia ja lisäksi toimialan palveluostot ylittyivät alkuperäisestä arviosta. Runsasluminen talvi lisäsi merkittävästi katujen kunnossapidon kustannuksia ja kaupunkiympäristön toimialan kaupunkitilalautakunnan alaisten bruttoyksiköiden toimintakuluja korotettiin 5,5 miljoonaa euroa.

Investointimäärärahat alittuivat erityisesti rakennushankkeiden toteutusajankohtien siirtymisen vuoksi sekä hankkeiden toteutuessa ennakoitua pienemmin kustannuksin.

Kaupungin taloudellisen tilanteen kehitys

Ohessa on tarkasteltu kaupungin taloudellista tilannetta kumulatiivisen yli-/alijäämän muodostumista sekä varsinaisen toiminnan ja investointien nettokassavirtaa vuosina 2016–2022. Tarkastelu perustuu kyseisten vuosien tilinpäätöksistä koottuihin tietoihin. Erityisenä tarkastelukohteena on tulorahoituksen riittävyys.

Kumulatiivisen ylijäämän muodostuminen, luvut miljoonaa euroa

Vuosi	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Toimintakate	-990,0	- 1 008,7	-1 072,5	-1 176,9	-1 226,3	-1 246,1	-1 394,0
Vuosikate	178,8	164,0	112,6	49,1	166,8	166,6	123,6
Poistot	-116,1	-123,6	-108,7	-115,2	-111,8	-105,2	-110,6
Tuloslaskelman tulos + satunnaiset tulot	64,5	40,4	3,9	-62,7	55,1	61,3	13,0
Tilinpäätössiirrot	0,3	1,2	1,2	0,2	-0,4	0,1	-0,9
Ali-/ylijäämä	64,8	41,7	5,2	-62,6	54,6	61,4	12,1

Kumulatiivinen edellisten tilikausien ja kuluvan tilikauden yli/ali jäämät[1]	425,0 (425,5)	467,2 (462,1)	467,3	404,7 (404,6)	459,3 (460,2)	521,6 (540,5)	552,6

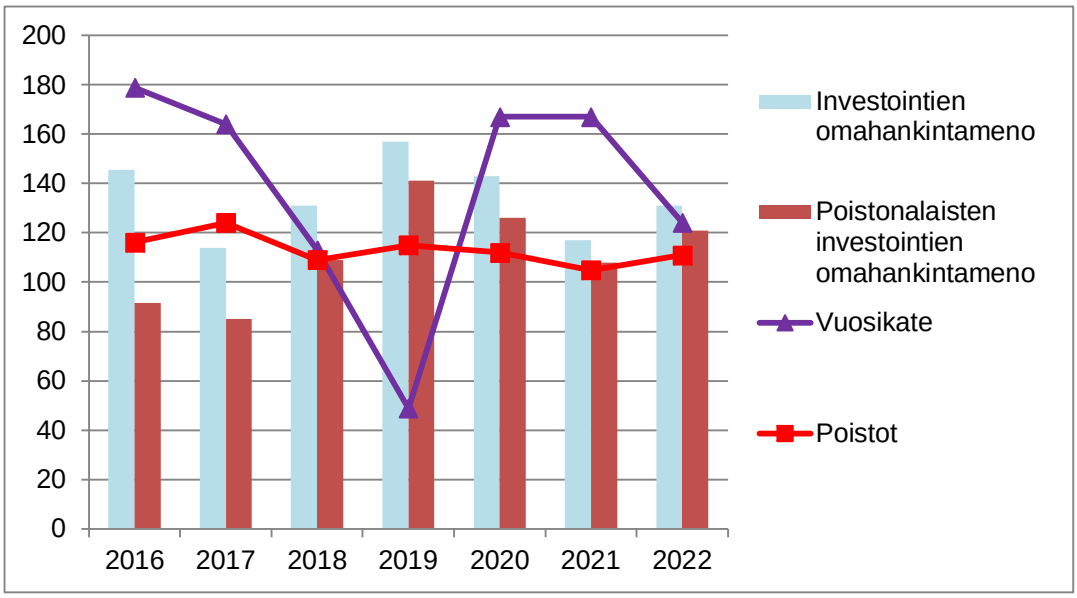
Toiminnan ja investointien rahavirta

Vuosi	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Vuosikate	178,8	164,0	112,6	49,1	166,8	166,6	123,6
Satunnaiset erät	1,8	0,0	0,0	3,3	0,1	0,0	0,0
Tulorahoituksen korjauserät	-48,9	-40,5	-40,9	-16,8	-31,4	-57,4	-46,4
Investoinnit							
Käyttöomaisuusinvestoinnit	-146,7	-111,3	-134,8	-157,6	-144,9	-120,6	-140,0
Rahoitusosuudet investointeihin	1,3	0,7	3,9	0,9	2,1	4,0	8,7
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	68,8	50,6	66,7	26,9	40,0	75,9	62,2
Toiminnan ja investointien rahavirta	55,2	63,4	7,6	-94,2	32,6	68,6	8,2

Kumulatiivista ylijäämää oli noin 553 miljoonaa euroa vuoden 2022 lopussa. Toimintakate (toimintatuottojen ja toimintakulujen erotus) heikkeni 148 miljoonaa euroa vuodesta 2021. Toiminnan ja investointien rahavirta oli positiivinen. Vuonna 2022 vuosikate oli yli 123 miljoonaa euroa.

Ohessa on tarkasteltu kaupungin taloutta vuosina 2016–2022 investointien, vuosikatteen ja poistojen avulla. Investoinnit on esitetty omahankintamenona eli investoinneista on vähennetty niihin saadut rahoitusosuudet. Poistonalaiset investoinnit tarkoittavat vuosittaisia investointimenoja, joista on vähennetty rahoitusosuuksien lisäksi ei-poistonalaiset investointimenot eli maa-alueisiin ja osakkeisiin kohdistuvat investointimenot.

[1] Suluissa kumulatiivinen edellisen tilikauden ylijäämä, kun tilinpäätöksen jälkeen ylijäämään tehdyt oikaisut on otettu huomioon.



Tuottavuus- ja kasvuohjelma ja talouden muutoksia

Vantaan kaupungille on laadittu tuottavuus- ja kasvuohjelma 2021–2025, jolla vastataan pitkän aikavälin talouden rakenteellisiin haasteisiin. Tuottavuus- ja kasvuohjelmassa vuodelle 2022 osoitettuja toimenpiteitä olivat muun muassa kotihoidontuen Vantaa-lisän poistaminen, omaisuuden myynnit koskien sosiaali- ja terveydenhuollon toimialaan kuuluvien kiinteistöjen ja toimistokiinteistöjen sekä yhtiöiden osakkeiden myyntiä. Toimenpiteiden arvioitiin tasapainottavan taloutta noin 10,5 miljoonalla eurolla. Kaikki toimenpiteet eivät toteutuneet, mutta euromääräinen tavoite saavutettiin.

Vuoden 2023 alusta voimaan tulleen sosiaali- ja terveydenhuollon uudistuksen myötä budjetiltaan suurin toimiala poistui kaupungin talousarviosta. Samalla kaupungin veroprosentti leikkaantui 19 prosentista 6,36 prosenttiin. Lisäksi kaupungin talouteen vaikuttavia epävarmuustekijöitä ovat jatkossa myös esimerkiksi Ukrainan sodan kesto ja vaikutukset, työllisyyskehitys, korkotason kehitys, väestönkasvu ja muuttoliike. Talouden tasapainon kannalta on tärkeää, miten verotulot ja valtionosuudet kehittyvät jatkossa suhteessa menokasvuun. Jos vuosikate pystytään pitämään lähellä nykyistä, talouden tasapaino säilyy ja investointeja pystytään rahoittamaan pääosin tulorahoituksella.

Johtopäätökset:
Vantaan kaupungin taloudellinen tulos oli vuonna 2022 hyvä. Tulosta paransivat osaltaan omaisuuden myynnin kertaerä (Vantaan Työterveys Oy:n osakkeet), koronakorvaukset ja yhteisöveron tuoton selvä kasvu. Vantaan kaupungin ylijäämä taseessa kasvoi edelleen, investoinnit pystyttiin rahoittamaan tulorahoituksella ja myös lainakanta pieneni. Viime vuosina kaupungin taloudellinen asema on vahvistunut. Talouden tasapainon ylläpitämisen kautta kaupunki pystyy varautumaan erilaisiin talouden muutoksiin.

Liikelaitokset[2]

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos

Talouden toteuma 2022 (luvut 1000 euroa)

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	**Talousarvio 2022**	**Tilinpäätös 2022**
Liikevaihto ja liiketoiminnan muut tuotot	41 893	42 195
Liiketoiminnan kulut	-40 520	-41 059
Poistot ja arvonalenemiset	-1 705	-1 633
Liikeylijäämä/(-alijäämä)	**-333**	**-497**
Rahoitustuotot ja kulut	0	1
Ylijäämä (alijäämä) ennen varauksia	-333	-496
Poistoeron lisäys (-) tai vähennys (+)	0	303
Vapaaehtoisten varausten lisäys (-) tai vähennys (+)	0	0
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	-333	-193

Investointeihin oli talousarviossa varattu 2,5 miljoonaa euroa, tilinpäätöksen toteuma oli 547 000 euroa.

[2] Liikelaitosten talouden vertailutaulukot on tiivistetty lyhyeen muotoon yhdistelemällä tuloslaskelman varsinaisen toiminnan tuotto- ja kuluerät yhdeksi eräksi.

Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen talousarvion sitovat määrärahaerät ovat liikeyli/alijäämä ja bruttoinvestoinnit. Vuodelle 2022 pelastuslaitoksen johtokunnan hyväksymässä talousarviossa sitovina määrärahoina olivat liikealijäämä -333 000 euroa ja 2,5 miljoonan euron bruttoinvestoinnit. Tilinpäätöksessä pelastuslaitoksen liikealijäämä oli -497 000 euroa. Bruttoinvestoinnit toteutuivat talousarviota alemmalla tasolla. Kaupunginvaltuusto hyväksyi pelastuslaitoksen alijäämän sitovuustasopoikkeaman kokouksessaan 27.3.2023. Syitä ennakoitua suurempaan alijäämään olivat muun muassa korkea inflaatio ja hyvinvointialueuudistukseen varautumisesta johtuneet kuluylitykset tietotekniikkapalveluissa.

Suun terveydenhuollon liikelaitos

Talouden toteuma 2022 (luvut 1000 euroa)

Suun terveydenhuollon liikelaitos	**Talousarvio 2022**	**Tilinpäätös 2022**
Liikevaihto ja liiketoiminnan muut tuotot	25 593	25 904
Liiketoiminnan kulut	-25 298	-25 432
Poistot ja arvonalenemiset	0	0
Liikeylijäämä/alijäämä	**295**	**472**
Rahoitustuotot ja kulut	-210	-201
Ylijäämä (alijäämä) ennen varauksia	84	271
Vapaaehtoisten varausten lisäys (-) tai vähennys (+)	0	0
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	84	271

Investoinnit rahoitettiin vuonna 2021 leasing-perusteella, joten taseeseen kirjattavia bruttoinvestointeja ei ollut.

Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksella oli talousarvion sitovina erinä vuosittain Vantaan kaupungille maksettava 7 prosentin korko kaupungin antamasta lainasta ja 7 prosentin korvaus peruspääomasta sekä liikeylijäämä ja bruttoinvestoinnit.

Kaupungille maksettavien erien euromäärä oli vuonna 2022 yhteensä noin 227 000 euroa, jonka liikelaitos maksoi kaupungille. Investointeja liikelaitos ei tehnyt.

Vaikutus kaupungin talouteen

Liikelaitosten taloudellinen vaikutus koko Vantaan ylijäämään oli vuonna 2022 noin 78 000 euroa positiivinen.

Johtopäätökset:
Suun terveydenhuollon liikelaitoksen sitovat määrärahaerät toteutuivat. Pelastuslaitoksen sitova määrärahaerä, investoinnit, alittui suunnitellusta mutta toisena sitovana määrärahaeränä ollutta liikealijäämää kertyi arvioitua enemmän. Kaupunginvaltuusto hyväksyi poikkeaman pelastuslaitoksen alijäämään maaliskuussa 2023. Molempien liikelaitosten palvelujen järjestämisvastuu siirtyi 1.1.2023 alkaen Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle ja liikelaitokset lakkautettiin 31.12.2022 Vantaan kaupunginvaltuuston 19.12.2022 tekemillä päätöksillä.

1.2.2 Koko kaupunkikonsernin talous

Seuraavissa taulukoissa verrataan emokaupungin ja koko konsernin vuoden 2022 tilinpäätöstietoja ja keskeisiä tilinpäätöksen tunnuslukuja toisiinsa.

Kaupungin ja koko konsernin tuloksen muodostuminen:

Miljoonaa euroa	***Kaupunki***	***Konserni***
Toimintatuotot	285,8	1 195,6
Toimintakulut	-1 679,8	-2 389,7
Osuus osakkuusyhtiöiden voitosta ja tappioista	-	9,5
Toimintakate	-1 394,0	-1 184,5
Verorahoitus (sisältää valtionosuudet)	1 491,3	1 494,2
Rahoitustuotot ja -kulut	26,3	-51,1
Vuosikate	123,6	258,6

Poistot ja arvonalentumiset (sisältää suunnitelman mukaiset poistot, Omistuksen eliminointierot ja arvonalentumiset)	-110,6	220,90
		-
		-
	-	-
Satunnaiset erät	-	-
Varausten lisäys	-	-
Rahastojen lisäys	-	-1,2
Tilinpäätössiirrot	-0,90	-8,7
Tilikauden verot	-	-3,7
Laskennalliset verot	-	-0,2
Vähemmistöosuudet		
tilikauden yli/alijäämä	12,1	23,9

Kaupungin ja koko konsernin keskeisten tunnuslukujen vertailu, suluissa vuoden 2021 arvo:

	Kaupunki	**Konserni**
Vuosikate, % poistoista	111,7(158,3)	117,0 (147,5)
Investointien tulorahoitus, %	94,1 (142,9)	61,4 (79,0)
Kertynyt ylijäämä, euroa per asukas	2 275 (2 180,7)	3 587,0 (3 462,1)
Lainakanta, euroa per asukas[3]	3 323,0 (3 721,3)	8 596,7 (8 259,4)
Lainanhoitokate	1,7 (2,1)	1,5 (2,2)
Suhteellinen velkaantuneisuus %	57,9 (62,4)	101,9 (100,8)
Lainat ja vuokravastuut (miljoonaa euroa)	1 456,9 (1 547,2)	2 514,1 (2 413,9)

Tulorahoitus kattoi jälleen emokaupungin poistot ja investoinnit. Konsernissa tulorahoitus kattoi poistot ja 61 prosenttia investoinneista. Kaupungin lainanhoitokatteen

[3] Asukaskohtaiset luvut on laskettu käyttäen Tilastokeskuksen lopullista väestötilastoa Vantaan asukasluvusta 31.12.2022 tilanteessa (242 917 asukasta).

tunnusluku oli 1,7 ja konsernilla 1,5. Tunnusluku osoittaa, että tulorahoitus olisi riittänyt kaupungilla ja konsernilla kokonaan vieraan pääoman korkojen ja lyhennysten maksuun vuonna 2022. Suhteellinen velkaantuneisuus osoittaa koko velkataakan suuruuden ja tämä tunnusluku parani hieman emokaupungissa ja heikkeni konsernissa vuodesta 2021. Emokaupungilla ja konsernilla on edelleen suuri velkataakka, mutta velkaa on viime vuosina pystytty vähentämään. Vuonna 2022 emokaupungin velka väheni edelleen, mutta konsernin velkamäärä hieman nousi. Velan takaisin maksuun olisi tarvittu konsernissa hieman yli vuoden tulorahoitus ja emokaupungin koko velan takaisinmaksuun olisi kulunut 57,9 prosenttia vuoden tulorahoituksesta.

Kriisikuntakriteerit

Kuntalain (410/2015) 118 §:n mukaan kunnan ja valtion tulee yhdessä selvittää kunnan mahdollisuudet turvata asukkailleen lainsäädännössä edellytetyt palvelut sekä ryhtyä toimenpiteisiin palvelujen edellytysten turvaamiseksi, jos laissa määritellyt erityisen vaikeassa taloudellisessa asemassa olevan kunnan arviointimenettelyn (kriisikuntamenettelyn) edellytykset täyttyvät. Arviointimenettelyn käynnistämisen edellytyksenä olevia kriteereitä (kriisikuntakriteerit) uudistettiin vuonna 2019, ja niitä sovelletaan ensimmäisen kerran vuonna 2022 vuosien 2020 ja 2021 tilinpäätösten tunnuslukujen perusteella.

Kuntalain 118 §:n mukaan arviointimenettely voidaan käynnistää, jos jompikumpi seuraavista alijäämää koskevista kriteereistä täyttyy:

Kriteerit	**Vantaan tilanne**	**Kriteerin täyttyminen**
Arviointimenettely voidaan käynnistää, jos kunta ei ole kattanut kunnan taseeseen kertynyttä alijäämää 110 §:n 3 momentissa säädetyssä määräajassa (eli neljässä vuodessa).	Vuonna 2020 Vantaan taseessa oli ylijäämää noin 460 miljoonaa euroa. Vuonna 2021 ylijäämää oli noin 540 miljoonaa euroa.	**Ei täyty**
Arviointimenettely voidaan lisäksi käynnistää, jos asukasta kohden laskettu kertynyt alijäämä on kunnan viimeisessä konsernitilinpäätöksessä vähintään 1 000 euroa ja sitä edeltäneessä tilinpäätöksessä vähintään 500 euroa.	Vuonna 2020 Vantaan konsernitilinpäätöksessä oli asukaskohtaista ylijäämää 3 163 euroa. Vuonna 2021 asukaskohtaista ylijäämää oli 3 462 euroa.	**Ei täyty**

Tai arviointimenettely voidaan käynnistää, jos seuraavat neljä rahoituksen riittävyyttä ja vakavaraisuutta kuvaavat talouden tunnusluvut ovat kahtena vuonna peräkkäin täyttäneet taulukkoon merkityt raja arvot.

Kriteerit	**Vantaan tilanne**	**Kriteerin täyttyminen**
Kunnan konsernituloslaskelman vuosikatteen ja poistojen suhde on alle 80 prosenttia.	Vuonna 2020 vuosikatteen ja poistojen suhde oli 163,9 %. Vuonna 2021 se oli 147,5 %.	**Ei täyty**
Kunnan tuloveroprosentti on vähintään 2,0 prosenttiyksikköä korkeampi kuin kaikkien kuntien painotettu keskimääräinen tuloveroprosentti. Kuntien keskimääräinen tuloveroprosentti vuonna 2020 oli 19,96 ja vuonna 2021 se oli 20,02[4].	Vantaan tuloveroprosentti vuosina 2020 ja 2021 oli 19.	**Ei täyty**
Asukasta kohden laskettu kunnan konsernitilinpäätöksen lainojen ja vuokravastuiden määrä ylittää kaikkien kuntien konsernitilinpäätöksen lainojen ja vuokravastuiden keskimääräisen määrän vähintään 50 prosentilla. Keskiarvo oli 8 795 euroa vuonna 2020 ja 9 083 euroa vuonna 2021. Raja-arvo vuonna 2020 oli siten 13 193 euroa ja 13 625 euroa vuonna 2021.[5]	Vantaan asukasta kohden laskettu kunnan konsernitilinpäätöksen lainojen ja vuokravastuiden määrä vuonna 2020 oli 9 960,4 euroa. Vantaan asukasta kohden laskettu kunnan konsernitilinpäätöksen lainojen ja vuokravastuiden määrä vuonna 2021 oli 10 091,4 euroa.	**Ei täyty**
Konsernitilinpäätöksen laskennallinen lainanhoitokate on alle 0,8.	Vantaan konsernitilinpäätöksen laskennallinen lainanhoitokate vuonna 2020 oli 1,4. Vuonna 2021 Vantaan konsernitilinpäätöksen laskennallinen lainanhoitokate oli 1,3.	**Ei täyty**

Johtopäätökset:

Kaupungin taloudellinen tilanne kehittyi myönteisesti vuonna 2022. Kaupungin tulos oli ylijäämäinen ja lainakanta pieneni edelleen. Menot kasvoivat alkuperäisestä talousarviosta mutta tulorahoituksen kasvu piti talouden tasapainossa. Kaupunkikonserninkin tulos oli positiivinen ja konsernin ylijäämä kasvoi. Konsernin lainakanta

[4] Lähde: Kuntien veroprosentit 2021 (kuntaliitto.fi), Luettu 14.4.2022

[5] Erityisen vaikeassa taloudellisessa asemassa olevat kunnat - Valtiovarainministeriö (vm.fi), Sivulta linkki: Talouden tunnusluvut kuntakonsernittain vuosien 2020 ja 2021 tilinpäätösten mukaan, josta avautuu raja-arvot sisältävä taulukko, luettu 21.4.2023

nousi hieman edellisvuodesta ja sen velkaantumisen tunnusluvut olivat hieman vuotta 2021 heikommat.

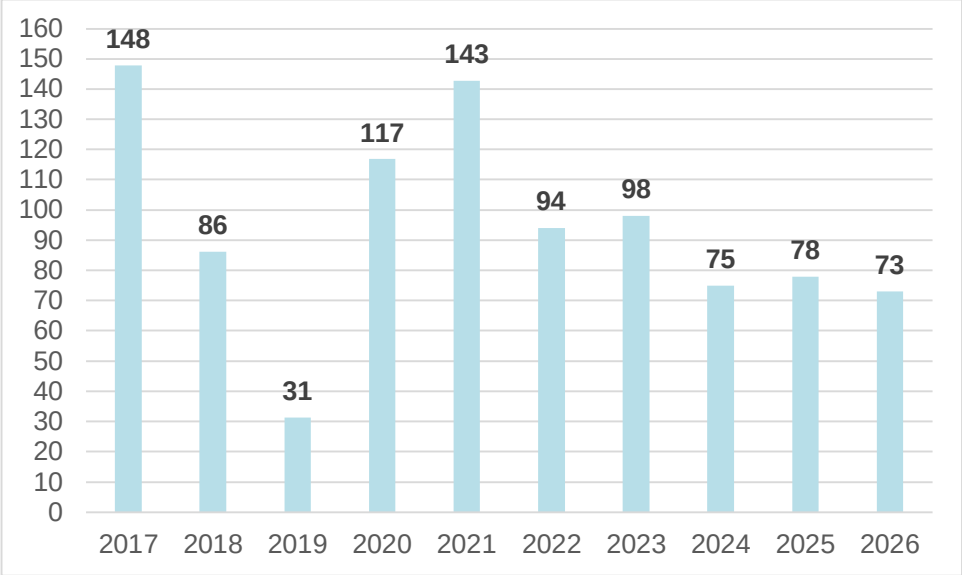
1.2.3 Investoinnit

Investointien vertailua[6]

Investointien tulorahoitusprosentti

Oheisessa kaaviossa on Vantaan kaupungin investointien tulorahoitusprosentti vuosilta 2017–2026. Vuonna 2022 tulorahoitusprosentti oli edelleen hyvällä tasolla ja investoinnit pystyttiin kattamaan tulorahoituksella. Vuodesta 2023 luvut perustuvat ennusteisiin.

Kaavio: Kaupungin investointien tulorahoitusprosentti 2017–2026

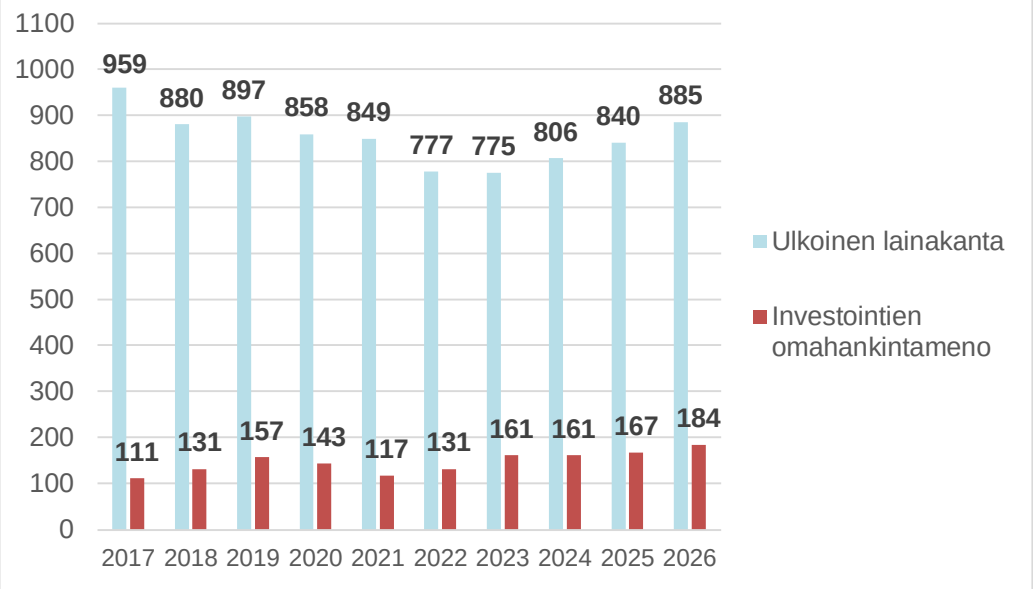


Lainamäärä ja investoinnit[7]

Seuraavassa kuvataan ulkoisen lainakannan (ilman konsernitilin saldoa) ja investointien omahankintamenojen kehitystä vuodesta 2017 (luvut miljoonaa euroa). Vuodesta 2024 eteenpäin luvut ovat taloussuunnitelmassa 2023–2026 esitettyjä ennusteita.

[6] Luvut on koottu vuoden 2022 tilinpäätöksestä ja kaupungin vuoden 2023 talousarviosta
[7] Luvut on koottu seuraavista lähteistä: kaupungin tilinpäätökset 2017–2022, kaupungin talousarvio 2023 ja taloussuunnitelma 2023–2026

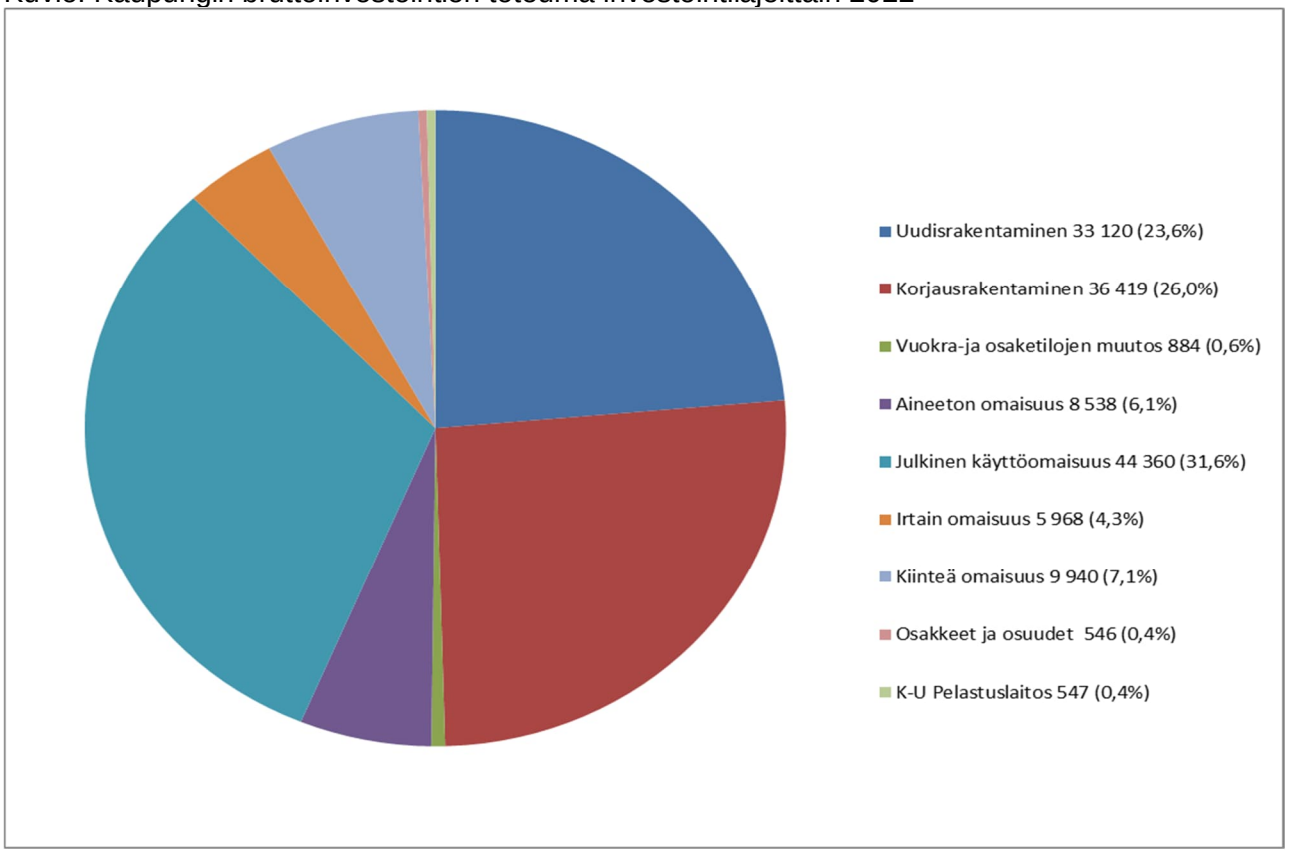
Kaavio: Lainakannan ja investointien omahankintamenojen kehitys 2017–2026



Investointien jakauma 2022

Ohessa kuvattuna kaupungin bruttoinvestointien toteumarakenne vuodelta 2022, luvut ovat tuhatta euroa. Rakentamisen investoinnit (uudisrakentaminen ja korjausrakentaminen) ja julkiseen käyttöomaisuuteen liittyvät investoinnit (esimerkiksi liikenne-, urheilu- ja virkistysalueiden rakentaminen) olivat suurimmat investointilajit.

Kuvio: Kaupungin bruttoinvestointien toteuma investointilajeittain 2022



Johtopäätökset:
Kaupungin tulorahoitus kattoi investoinnit vuonna 2022 investointien tulorahoitusprosentin ollessa 94 prosenttia. Investointien omahankintamenon arvioidaan liikkuvan vuosien 2023–2026 välillä 161–184 miljoonaa euroa. Kaupungin ulkoinen lainakanta kasvaa ennusteiden mukaan noin 105 miljoonalla eurolla vuosina 2023–2026.

1.2.4 Suurten kaupunkien vertailua

Alla vertaillaan kuuden suurimman kaupungin keskeisiä talouden tunnuslukuja vuosilta 2021 ja 2022. Tunnusluvut on kerätty kaupunkien kaupunginhallitusten käsittelemistä vuoden 2022 tilinpäätöksistä. Tunnuslukuja on seitsemän jokaisella kaupungilla eli yhteensä 42. Tunnuslukujen tasoluokittelu perustuu Kuntaliiton määrittelyyn. Tunnusluvuissa on vuoden 2022 tunnusluvun alla suluissa kyseisen tunnusluvun arvo vuonna 2021.

Taulukko: Tulorahoituksen riittävyyden tunnuslukujen tasoluokat

Tulorahoituksen riittävyyttä kuvaavat tunnusluvut			
	Vuosikate poistoista, prosenttia	Investointien tulorahoitusprosentti	Kertynyt yli/alijäämä/asukas, euroa
Hyvä	**>130**	**>80**	**>300**
Tyydyttävä	**70–130**	**55–80**	**0–300**
Heikko	**<70**	**<55**	**<0**

Taulukko: Kuuden suurimman kaupungin tulorahoituksen tunnuslukuja 2021–2022

	Espoo	Helsinki	Oulu	Tampere	Turku	Vantaa
Vuosikate % poistoista	174	189	280	114	126	112
	(201)	(185)	(130)	(170)	(164)	(158)
	142	72	212	61	66	94
	(135)	(88)	(129)	(80)	(68)	(143)

Investointien tulorahoitus %						
	3 402	10 850	4 705	2 434	1 196	2 275
Kertynyt ylijäämä, euroa per asukas	(2 756)	10 425)	(3 971)	(2 400)	(1 120)	(2 181)

Taulukko: Velkaantuneisuutta kuvaavien tunnuslukujen tasoluokat

Velkaantuneisuutta kuvaavat tunnusluvut				
	Lainakanta euroa/asukas	Lainanhoitokate	Suhteellinen velkaantuneisuus prosentti	Konsernin lainakanta euroa/asukas
Hyvä	**<1 600**	**>2**	**<33**	**<4000**
Tyydyttävä	**1 600–3 000**	**1–2**	**33–60**	**4 000–8 000**
Heikko	**>3 000**	**<1**	**>60**	**>8 000**

Taulukko: Kuuden suurimman kaupungin velkaantumista kuvaavia tunnuslukuja 2021–2022

	Espoo	Helsinki	Oulu	Tampere	Turku	Vantaa
Lainakanta, euroa per asukas	4 215	1 431	2 759	3 718	3 620	3 323
	(4 686)	(1 387)	(3 221)	(3 648)	(4 078)	(3 721)
Lainanhoitokate	2,3	8,1	3,2	3,8	1,0	1,7
	(4,8)	(8,2)	(1,4)	(5,2)	(1,0)	(2,1)
Suhteellinen velkaantuneisuus %	65	45	49	62	61	58
	(70)	(40)	(60)	(60)	(66)	(62)
	14 406	9 800	5 999	9 133	7 707	8 597

Konsernin (sisältää kaupungin) lainakanta euroa/asukas	(15 212)	(8 946)	(6 120)	(9 343)	(7 782)	(8 259)

Vuonna 2022 suurten kaupunkien tunnusluvut hieman heikkenivät vuoden 2021 tasosta. Tunnusluvuista 31 pysyi vuoden 2021 tasolla, neljän tunnusluvun arvo parani ja seitsemän tunnusluvun arvo heikentyi. Hyvällä tasolla oli nyt 17 tunnuslukua (21 vuonna 2021), tyydyttävällä tasolla oli 14 tunnuslukua (9 vuonna 2021) ja heikolla tasolla oli 11 tunnuslukua (12 vuonna 2021). Kaupungeista Oululla parani kolmen tunnusluvun arvo, Vantaalla yhden tunnusluvun arvo parani ja kahden heikkeni, Tampereella kolmen tunnusluvun arvo heikkeni, Helsingillä ja Turulla heikkeni yhden tunnusluvun arvo ja Espoon tunnuslukujen arvot pysyivät ennallaan. Eniten hyvällä tasolla olevia tunnuslukuja (neljä) oli Espoolla, Oululla ja Helsingillä.

Tulorahoituksen riittävyyttä kuvaavien tunnuslukujen arvoista viiden arvo heikentyi hyvästä tyydyttäväksi, mutta tulorahoituksen riittävyyttä kuvaavien tunnuslukujen arvot säilyivät kuitenkin kaikilla kaupungeilla joko hyvällä tai tyydyttävällä tasolla. Velkaantumista kuvaavista tunnusluvuista Oululla parani yhden tunnusluvun arvo, Vantaalla heikkeni yhden tunnusluvun arvo ja yhden parani ja Tampereella yhden tunnusluvun arvo heikkeni. Muiden kaupunkien velkaantumista kuvaavat tunnusluvut olivat vuoden 2021 tasolla. Kaikki heikolla tasolla olevat tunnusluvut ovat velkaantumista kuvaavia tunnuslukuja.

1.3 Henkilöstö

Henkilöstöön liittyvät sitovat tavoitteet

Henkilöstöön liittyvät sitovat tavoitteet (taulukko alla) koskivat työhyvinvointia ja palautumista työpäivän aiheuttamasta rasituksesta, esihenkilöiden valmentavan johtamisen laatua, työyhteisöjen pito- ja vetovoimaisuutta sekä hallittua siirtymää hyvinvointialueelle. Tavoitteiden toteutumista arvioidaan pääosin Kunta10-tutkimustulosten perusteella. Tilinpäätöksen raportoinnin mukaan tavoitteet toteutuivat osittain lukuun ottamatta valmentavan johtamisen laadun parantumista. Valmentavan johtamisen laatu ei muuttunut lähtötilanteesta eikä asetettua tavoitetta sen parantumisesta näin ollen saavutettu. Tarkastuslautakunnan arvio tavoitteiden toteumista poikkeaa yhden

tavoitteen (sitova tavoite 35) osalta. Tavoitteita on käsitelty tarkemmin arviointikertomuksen kohdassa 1.1.1.

Taulukko: Henkilöstöön liittyvät sitovat tavoitteet

Sitova tavoite	**Tilinpäätöksen raportointi**
35. Henkilöstön työhyvinvointi ja palautuminen työpäivän aiheuttamasta rasituksesta paranee.	Tavoite toteutui osittain. Työpäivän aiheuttamasta rasituksesta palautumisessa mikään toimiala ei päässyt asetettuun tavoitteeseen. Työyhteisön tavoitteellisuuteen liittyvä mittari toteutui puolella toimialoista. Mielenterveysperusteiset sairauspoissaolot eivät vähentyneet tavoitellusti.
36. Esihenkilöiden valmentavan johtamisen laatu paranee.	Tavoite ei toteutunut lainkaan. Laatu on pysynyt lähtötilanteessa eikä asetettua tavoitetta saavutettu.
37. Työyhteisöt ovat pito- ja vetovoimaisia.	Tavoite toteutui osittain. Kunta10-kokonaissijoitus oli tavoitteen mukainen puolella toimialoista.
38. Hallittu siirtymä hyvinvointialueelle.	Tavoite toteutui osittain. Sosiaali- ja terveystoimessa siirtymä koettiin Kunta10-tulosten perusteella sujuvaksi, mutta pelastustoimessa ei.

Kunta10-tutkimustulokset

Henkilöstön työhyvinvointia seurataan kahden vuoden välein toteutettavalla Kunta10-tutkimuksella. Tutkimuksella selvitetään työssä tapahtuvia muutoksia sekä niiden vaikutuksia henkilöstön terveyteen ja hyvinvointiin. Vuoden 2022 tulosten perusteella toimialakohtaiset kokonaissijoitukset olivat kokonaistarkastelussa pääosin parantuneet kahden vuoden takaisesta.

Henkilöstön saatavuusohjelma 2022–2024

Ammattitaitoisen henkilöstön saatavuus on heikentynyt sekä julkisella että yksityisellä sektorilla viimeisten vuosien aikana. Vantaan kaupunki on panostanut saatavuuden

parantamiseen, erityisesti työvoimapula-aloilla. Kaupunginhallitus hyväksyi lokakuussa 2022 henkilöstön saatavuusohjelman vuosille 2022–2024. Ohjelma on laaja-alainen ja koskee kaikkia 1.1.2023 kaupungilla olevia ammattiryhmiä.

Ohjelmassa tarkastelun kohteena ovat palkat, palkitseminen ja henkilöstöedut. Vaikuttamistoimenpiteillä pyritään saamaan lisää koulutuksen aloituspaikkoja. Pito- ja vetovoimaa tuetaan tiedolla johtamisen ja lähijohtamisen keinoin sekä varmistamalla pito- ja vetovoimaiset työyhteisöt. Mahdollistetaan joustava työ ja pyritään varmistamaan työntekijöiden pysyvyys. Työnantaja tukee pätevöitymiskoulutusta. Oppilaitosten kanssa tehdään yhteistyötä ja mahdollistetaan viimeisen harjoittelun suorittaminen palkallisena. Nopean rekrytointiprosessin käyttöä laajennetaan. Eläkkeelle lähtijöiden kiinnostusta toimia lisäresurssina kartoitetaan. Työnantajamielikuvaa ja rekrytointimarkkinointia kehitetään. Riittävät henkilöstöresurssit vaikuttavat keskeisesti kaupunginvaltuuston asettamien tavoitteiden saavuttamiseen. Ohjelman vaikuttavuutta ei vielä tässä vaiheessa voida arvioida. Tarkastuslautakunta seuraa ohjelman etenemistä ja toimenpiteiden vaikuttavuutta.

Palkka, palkitseminen ja henkilöstöedut

Työvoiman saatavuuden turvaamiseksi Vantaa käynnistää palkkauksen kehittämisohjelman vuosille 2023–2024. Palkkataso määräytyy valtakunnallisten kunta-alan työ- ja virkaehtosopimusten mukaisesti. Kaikissa tulevissa kunnallisissa työ- ja virkaehtosopimuksissa on yhtenä palkkauselementtinä harkinnanvarainen henkilökohtainen lisä, jota voidaan käyttää pidemmän aikavälin erinomaisista työtuloksista palkitsemiseen. Lisäksi Vantaalla on varattu oma miljoonan euron määräraha palkkauksen kehittämiseen. Rahallisen palkitsemisen lisäksi käytetään etuuksia, jotka kohdistuvat lähtökohtaisesti koko henkilöstöön. Vantaan kaupunki tarjoaa koko henkilöstölle vapaa-ajan virkistysmahdollisuuksia sekä alennuksia useista paikoista. Lisäksi käytössä ovat lounasetu, työmatkaetu sekä liikunta- ja kulttuurietu. Kulttuuri-, liikunta- ja virkistysetuuden määrää korotettiin 200 euroon vuodelle 2023. Osa henkilöstön pito- ja vetovoimaa ovat kattavat ja laadukkaat työterveyshuollon palvelut.

Työterveyspalvelujen saatavuus

Terveystalo on tuottanut kaupungin työterveyshuollon palvelut kesäkuusta 2022 alkaen. Muutosta edelsi kaupungin kokonaan omistaman Vantaan Työterveys Oy:n

osakekannan myynti Terveystalolle. Työterveyshuolto oli pahoin ruuhkautunut vuoden 2022 aikana. Lääkäripalvelujen ruuhkaa helpottamaan otettiin loppuvuodesta 2022 käyttöön sairaanhoitajapalvelu, joka on toiminut toivotulla tavalla. Palvelujen saatavuus on vuoden 2023 alussa palautunut normaalille tasolle. Kaupunkiympäristön toimialan sekä suomenkielisen varhaiskasvatuksen työterveyspalvelut siirtyivät Lääkärikeskus Aavaan 1.1.2023 alkaen. Palvelujen saatavuus on hyvä.

Nopean rekrytointiprosessin laajentaminen

Nopeus ja joustavuus ovat valttia osaajien rekrytoinnissa. Vantaalla on kokeiltu uudenlaista hakijalähtöistä rekrytoinnin toimintamallia. Kokeilussa tehtiin yhdistettyjä hakuilmoituksia terveydenhoitajien, sairaanhoitajien ja lääkärien avoimiin tehtäviin. Tavoitteena oli, ettei hakijan tarvitse hakea useampaa yksittäistä tehtävää, vaan hän voi jättää yhden yhteisen hakemuksen. Hakemuksen saavuttua rekrytointitiimi ottaa hakijaan heti yhteyttä, tekee esihaastattelun puhelimitse ja aloittaa keskustelun hakijan toiveista työpaikan suhteen. Kokeilu on saanut hakijoilta hyvän vastaanoton. Tulevina vuosina keskitytään erityisesti varhaiskasvatuksen ja kaupunkiympäristön työvoimapulasta kärsivien asiantuntijatehtävien sekä työnjohtotehtävien rekrytointeihin.

Henkilöstöhallinto (HR) -järjestelmä Hertan käyttöönotto

HR-järjestelmä Hertta otettiin käyttöön lokakuussa 2022 kaikilla toimialoilla lukuun ottamatta sosiaali- ja terveystoimea sekä pelastustoimea. Käyttöönottoa edelsivät laajat testaukset, joilla varmistettiin mahdollisimman sujuva siirtymä. Työsopimusten ja viranhoitomääräysten ennakkotarkistuksella ennen järjestelmään tallentamista on ollut tavoiteltua vaikuttavuutta virheiden minimoimisessa.

Palkanmaksu on sujunut hyvin ottaen huomioon muutoksen laajuus. Palkkalaskelmia oli loka-joulukuussa yhteensä 36 838 ja yhteydenottoja 15 433, joista 3 361 koski palkka-asioita. Yhteydenottojen määrässä ei ole tapahtunut muutosta aiempaan verrattuna. Pikapalkkoja maksettiin 173 kappaletta. Haasteena on esimerkiksi sijaisuuksien käsittely järjestelmässä. Järjestelmäkehityksessä tehdään yhteistyötä Helsingin ja Espoon kanssa.

Koronaviruspandemian vaikutukset henkilöstöön

Keväällä 2020 työnteko mullistui pandemian myötä. Uudenlainen työskentely vaati uudenlaiset käytännöt, ohjeistukset ja linjaukset. Vuonna 2021 pandemian aiheuttama poikkeuksellinen arki jatkui ja tilanteet vaihtelivat nopeasti. Välillä työpaikoilla palattiin normaalimpaan yhteisine kohtaamisineen. Tilanteen huonontuessa siirryttiin monissa tehtävissä kotitoimistoihin tai erityisjärjestelyihin työpaikalla. Kaupungin HR-palvelut reagoivat muuttuviin tilanteisiin tukemalla esihenkilöiden työtä ja työyhteisöjen arkea. Myös etätyön johtaminen on ollut voimakkaasti esillä. Pandemiavuodet laskivat jonkin verran sairauspoissaolojen määrää kaupunkitasolla, kokonaistason ollessa noin 4,4 prosenttia. Syksyllä 2022 lisääntyneet hengitystieinfektiot käänsivät sairauspoissaolojen määrän kasvuun. Kaupunkitasolla sairauspoissaoloprosentti oli 5,02. Vuoden 2022 sairauspoissaoloprosentti on järjestelmämuutosten vuoksi arvioluku.

Kuva: Juhani Räty

Henkilöstön siirtyminen hyvinvointialueelle

Hyvinvointialueuudistuksen valmistelu jatkui vuonna 2022. Henkilöstösiirtojen osalta kartoitettiin sosiaali- ja terveystoimen sekä pelastustoimen siirtyvät tehtävät. Lisäksi siirtyminen hyvinvointialueen palvelukseen koski niitä työntekijöitä, joiden työpanoksesta yli puolet kohdistui näiden tukipalveluihin. Työntekijät siirtyivät niin sanottuina vanhoina työntekijöinä ja siirrossa toteutettiin asianmukaiset yhteistoimintamenettelyt. Yhteistoimintamenettelyn tarkoituksena on turvata henkilöstölle mahdollisuus vaikuttaa työtä ja työpaikkaa koskeviin asioihin. Vuoden 2022 Kunta10-tutkimustulosten perusteella sosiaali- ja terveydenhuollon henkilöstö koki siirtymän tapahtuneen hallitusti. Pelastustoimen henkilöstön kokemus siirtymästä ei tulosten perusteella ollut yhtä sujuva. Hyvinvointialueelle siirtyvän henkilöstön palkanmaksu ja henkilöstöhallinto siirtyivät HUS-Asvian hoidettaviksi huhtikuussa 2022. Pelastuslaitoksen tilinpäätöksen mukaan muutoksen takia poissaolotietoja ei ole ollut käytettävissä.

Johtopäätökset:

Ammattitaitoisen henkilöstön saatavuus on heikentynyt sekä julkisella että yksityisellä sektorilla viimeisten vuosien aikana. Vantaalla tilanteeseen reagoitiin laatimalla henkilöstön saatavuusohjelma. Ohjelman keskeisiä osa-alueita ovat muun muassa palkkaus, lähijohtaminen ja työnantajamielikuvan kehittäminen. Riittävät henkilöstöresurssit vaikuttavat keskeisesti kaupunginvaltuuston asettamien tavoitteiden saavuttamiseen.

Rekrytoinnissa nopeus ja joustavuus ovat avainasemassa. Vantaalla on kokeiltu hakijalähtöistä toimintamallia, jossa yhdistettiin eri ammattinimikkeiden hakuilmoituksia. Tällöin hakija voi hakea useampaa tehtävää yhdellä hakemuksella. Hakijaan otetaan nopeasti yhteyttä ja tehdään esihaastattelu puhelimitse.

Vantaa otti käyttöön uuden henkilöstöhallintojärjestelmä Hertan lokakuussa 2022. Siirtymä toteutui kokonaisuutena sujuvasti laajan ennakkotestaamisen ja varautumisen ansiosta. Palkanmaksu on toiminut muutoksen laajuuteen nähden hyvin.

Vuonna 2022 valmisteltiin sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen henkilöstön siirtymistä hyvinvointialueelle. Tavoitteena ollut hallittu siirtymä toteutui sosiaali- ja terveydenhuollon henkilöstön osalta. Pelastustoimen henkilöstö ei kokenut siirtymää yhtä sujuvaksi.

Suositukset:
Tarkastuslautakunta toteaa henkilöstötilanteen olevan haastava useissa kaupungin tuottamissa palveluissa. Paikoin tämä vaikuttaa myös kaupunginvaltuuston asettamien tavoitteiden saavuttamiseen. Henkilöstön saatavuusohjelma ja sen toimenpiteet antavat hyviä työkaluja tilanteeseen puuttumiseksi. Alueellisesta näkökulmasta tärkeää on oikeudenmukaisten kannusteiden luominen. Tarkastuslautakunnan näkemyksen mukaan myös koulutuspaikkoja tulisi lisätä, mutta toteaa, ettei kaupunki voi omilla toimillaan juurikaan vaikuttaa asiaan.

2 SOSIAALI- JA TERVEYDENHUOLTO

Sosiaali- ja terveydenhuollon palveluiden ja pelastustoimen järjestämisvastuu siirtyivät 1.1.2023 Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Tästä johtuen näitä koskeviin arviointeihin ei enää saada vastauksia toimialoilta. Tarkastuslautakunta piti kuitenkin tärkeänä sisällyttää vielä seuraavat arvioinnit vuoden 2022 arviointiohjelmaansa.

2.1 Lastensuojelu, erityisesti huostaanotot ja sijoitukset kodin ulkopuolelle

Lastensuojelun tarkoituksena on turvata lapsen oikeus turvalliseen kasvuympäristöön, tasapainoiseen ja monipuoliseen kehitykseen sekä erityiseen suojeluun. Lapsen vanhemmilla ja muilla huoltajilla on ensisijainen vastuu lapsen hyvinvoinnista. Lasten ja perheiden kanssa toimivien viranomaisten on tuettava vanhempia ja huoltajia sekä tarjottava perheiden tarvitsemaa apua riittävän varhaisessa vaiheessa. Tarvittaessa heidät on ohjattava lastensuojelun piiriin. Lastensuojelun tehtävä on tukea lapsen kasvatuksessa ja huolenpidossa järjestämällä perheiden tarvitsemia palveluja ja tukitoimia. Lastensuojelulaissa säädetyin edellytyksin lapsi voidaan sijoittaa kodin ulkopuolelle tai ryhtyä muihin tarvittaviin toimiin lapsen hoidon järjestämiseksi. Kodin ulkopuolelle sijoittaminen on aina viimesijainen toimenpide.

Prosessit

Lastensuojeluasia tulee vireille hakemuksesta tai kun sosiaalityöntekijä on saanut muutoin tietää mahdollisesti lastensuojelun tarpeessa olevasta lapsesta. Lastensuojelun asiakkaaksi tullaan aina tarpeen kautta, jonka sosiaalityöntekijät arvioivat palvelutarpeen arvioinnin yhteydessä. Lastensuojelun asiakkuus alkaa, jos palvelutarpeen arvioinnin perusteella todetaan, että 1) lapsen kasvuolosuhteet vaarantavat tai eivät turvaa lapsen terveyttä tai kehitystä; taikka 2) lapsi käyttäytymisellään vaarantaa terveyttään ja kehitystään; ja 3) lapsi tarvitsee lastensuojelulain mukaisia palveluja ja tukitoimia. Lastensuojelun asiakkuus alkaa myös silloin, kun lastensuojeluasian vireille tulon myötä ryhdytään kiireellisiin toimiin lapsen terveyden ja kehityksen turvaamiseksi.

Toisinaan palvelutarpeen arvioinnissa todetaan, että kevyemmät sosiaalihuoltolain mukaiset tukipalvelut ovat riittäviä perheen tilanteeseen eikä tarvetta varsinaiselle lastensuojelulle ole. Tällöin ei myöskään muodostu lastensuojelun asiakkuutta. Sosiaalihuoltolain mukaisia tukipalveluja voivat olla esimerkiksi neuvonta, taloudellinen tuki, kotipalvelu, terapia ja tukihenkilön järjestäminen. Tarjottavissa tukipalveluissa ja niiden laajuudessa on suurta kaupunkikohtaista vaihtelua. Vantaalla tukipalvelujen tarjonta on laajaa.

Varsinainen huostaanotto on pitkä ja tarkkaan lailla säädelty prosessi. Sen aikana tehdään laajasti yhteistyötä sosiaalityöntekijöiden, lapsen sekä vanhempien/huoltajien/muun lapsen hoidosta ja kasvatuksesta vastaavan henkilön kesken. Tärkeintä on lapsen etu. Ennen huostaanottoa perhe on yleensä ollut jo pidempään lastensuojelun asiakkaana. Yksi huostaanoton edellytyksistä onkin, että avohuollon toimenpiteet ovat osoittautuneet riittämättömiksi tai ne eivät ole sopivia tai mahdollisia lapsen edun kannalta. Suurin osa huostaanotoista perustuu lapsen huoltajan/huoltajien ja yli 12 vuotta täyttäneen lapsen suostumukseen. Suostumuksen vastaisissa huostaanotoissa päätöksen tekee hallinto-oikeus. Huostaanotto on voimassa toistaiseksi eikä sillä ole vaikutusta varsinaiseen lapsen huoltajuuteen. Huostaanotossa päätösvalta lapsen asuinpaikasta, päivittäisestä hoidosta ja kasvatuksesta sekä terveydenhuollosta siirtyvät sosiaalilautakunnalle (nykyisin hyvinvointialueelle).

Henkilöstö

Lastensuojelun sosiaalityöntekijöiden saatavuudessa on valtakunnallisia haasteita. Erityisen suuri pula on pidempään alalla toimineista, kokeneista sosiaalityöntekijöistä. Kuusikkoraportin (2021) mukaan työntekijöiden saatavuuden ja pysyvyyden turvaamiseksi kuusikkokaupungeista osa on ottanut käyttöön rekrytointilisät ja osassa sosiaalityöntekijöiden palkkaa on korotettu. Kaupungit käyvät erittäin kovaa kilpailua työvoimasta erityisesti pääkaupunkiseudulla.

Vantaan lastensuojelun sosiaalityöntekijöiden palkat ovat samalla tasolla pääkaupunkiseudun muiden kaupunkien kanssa. Asiakasmäärät ovat kuitenkin Vantaalla suuremmat kuin esimerkiksi Helsingissä ja Espoossa, mikä lisää työn kuormittavuutta. Vantaalla on otettu käyttöön määräaikainen kannustinpalkkio, jolla pyritään sitouttamaan lastensuojelun nykyisiä työntekijöitä. Palkkion maksuperusteena on tyhjien vakanssien aiheuttama ylimääräinen kuormitus. Henkilöstön palkitsemista on muutoinkin lisätty ja kehitetty vuosien 2021–2022 aikana. Käytössä ovat muun muassa kuukausittain jaettavat Kiitoksen kukkaset, Kuukauden työntekijä -palkitsemiset sekä erikoispalkkiot. Palkitsemiseen käytettäviä määrärahoja on lisätty tuntuvasti vuonna 2022.

Vantaalla on pohdittu syitä lastensuojelun henkilöstön saatavuusongelmien taustalla. Saatavuutta saattavat heikentää esimerkiksi työn huono imago ja työn kokeminen kuormittavaksi. Lastensuojelulaissa säädetyt lukuisat velvoitteet tuottavat laajan virkavastuun ja asettavat laaja-alaiset osaamisvaatimukset. Koska kyseessä on viimesijainen palvelu, tilanteet perheissä ovat usein vaikeita. Vaativissa asiakastilanteissa työntekijöitä tuetaan sekä yksilö- että ryhmätasoisella työnohjauksella. Myös esihenkilöt tukevat toisiaan. Työntekijöiden korkea ammattitaito auttaa vaativista asiakastilanteista selviämisessä. Lasten, vanhempien ja perheiden kiitokset vaikuttavat myös työssä jaksamiseen.

Kuva: Sakari Manninen

Lakisääteisten määräaikojen toteutuminen

Lastensuojelulain mukaan palvelutarpeen arviointi on aloitettava viimeistään seitsemäntenä arkipäivänä asian vireille tulosta ja sen on valmistuttava viimeistään kolmen kuukauden kuluessa vireille tulosta. Lakisääteiset määräajat ovat ylittyneet Vantaalla jo useana vuonna peräkkäin. Lastensuojelulain mukainen sosiaalityöntekijäkohtainen sitova asiakasmitoitus on 1.1.2022 alkaen 35 lasta. Arviointihetkellä keskimääräinen lapsimäärä ylitti mitoituksen. Sosiaalityöntekijäkohtainen keskimääräinen asiakasmäärä on vaihdellut 37–47 välillä vuosina 2019–2022. Asiakasmäärissä voi olla suurtakin työntekijäkohtaista vaihtelua. Tilanne on erityisen haastava lastensuojelun avohuollossa.

Sosiaali- ja terveyslautakunnan viimeisen selvityksen (4.10.2022 § 7) mukaan koronapandemia ja sen aiheuttama palvelutarpeen kasvu sekä samanaikaisesti peruspalveluissa kertynyt palveluvelka ovat heijastuneet lastensuojeluilmoitusten, perhesosiaalityön ja lastensuojelun asiakkaiden määriin. Perheiden tilanteet ovat vaikeutuneet ja monimutkaistuneet. Yhä useammalla perheellä on samanaikaisesti monenlaisia haasteita, kuten mielenterveysongelmia, koulunkäynnin haasteita ja taloudellisen tilanteen epävarmuutta. Palvelutarpeen arvioinnissa määräajan ylittymiseen ovat vaikuttaneet myös henkilöstövaje ja henkilöstön vaihtuvuus, erityisesti sosiaalityöntekijöiden osalta. Etelä-Suomen aluehallintovirasto määräsi 800 000 euron sakon uhalla

Vantaan kaupungin huolehtimaan muun muassa sosiaalityöntekijöiden asiakasmitoituksesta sekä palvelujen saatavuudesta viimeistään 23.12.2022 mennessä. Lisäksi kaupungin tuli toimittaa aluehallintovirastolle selvitys tilanteesta ja tehdyistä toimenpiteistä vuoden 2022 loppuun mennessä.

Asiakaspalautteet

Keväällä 2022 toteutetussa toimialatasoisessa asiakastyytyväisyyskyselyssä lapsiperheiden sosiaalityö ja lastensuojelu sai yleisarvosanan 8,33 (8,65 vuonna 2019). Korkeimmat arviot ovat tulleet asiallisesta kohtelusta, riittävästä neuvonnasta ja asiantuntevasta palvelusta. Matalimpien arvioiden mukaan saatu palvelu ei ole parantanut asiakkaan elämäntilannetta, palvelua ei ole saanut riittävän nopeasti eikä palvelu ole vastannut asiakkaan tarpeita. Erot tuloksissa eivät kuitenkaan ole kovin suuria. Vastaajamäärät ovat laskeneet rajusti, vuonna 2012 vastauksia tuli 287 kappaletta ja vuonna 2022 vain 89 kappaletta. Suuntaus on ollut sama kaikissa sosiaali- ja terveydenhuollon palveluissa. Lisäksi käytössä on myös yksiköiden omia asiakastyytyväisyyskyselyjä.

Lastensuojeluun kohdistuneita muistutuksia ja kanteluita on vuosittain ollut joitakin kymmeniä. Muistutuksia on tehty esimerkiksi menettelystä, päätöksenteosta ja asiakkaiden kohtelusta. Joissakin tapauksissa on toivottu sosiaalityöntekijän vaihtoa. Sijaishuollossa muistutuksen aiheena on usein tyytymättömyys lapsen huostaanottoon. Vastineissa ei pääsääntöisesti ole todettu menettelyvirheitä.

Oma palvelutuotanto ja ostopalvelut

Ostopalvelujen osuus on yli puolet lastensuojelun koko palvelutarjonnasta. Ostopalvelujen osuus vaihtelee palveluittain. Kustannuskasvun hillinnän, palvelun laadun, yhdenvertaisuuden ja sujuvan palvelutuotannon näkökulmista ostopalvelujen osuus palvelutuotannosta ei ole optimaalisella tasolla. Ostopalveluja on hyödynnetty merkittävästi palvelu- ja resurssivajeen paikkaamisessa.

Lastensuojelun sijaishuollon palveluja järjestetään sekä omana palvelutuotantona että ostopalveluna. Palveluja ostetaan kaikista palveluluokista. Oman palvelutuotannon kirjo on suppeampaa, mutta sitä on suunniteltu laajennettavaksi hyvinvointialu-

eella vuoden 2023 aikana. Ostopalveluissa palveluntuottajia on aina useita. Sijaishuollon palveluntuottajia on Uudenmaan kuntien kilpailutuksen perusteella noin 300. Uusi kilpailutus oli arviointiajankohtana käynnissä.

Kustannusnäkökulmasta perhehoito on edullisin sijoitusmuoto, jossa myös hoidon vaikuttavuus on kokonaisuutena tarkasteltuna parempi. Laitoshoito on keskimäärin kallis sijoitusvaihtoehto. Mitä vaativamman tason laitoshoidosta on kyse, sitä korkeammaksi nousevat myös kustannukset. Vaativan tason laitoshoitoa ei järjestetä lainkaan kaupungin omana palveluna ja vaativan tason sijoituspaikkoja on ylipäänsä valtakunnallisesti vähän. Vantaalla yli puolet hoitovuorokausista on toteutunut perhehoitona jo useiden vuosien ajan. Lähipiirisijoittamisen mahdollisuutta selvitetään yhtenä vaihtoehtona, erityisesti pienimpien lasten kohdalla.

Palvelujen laadunvalvonta

Lastensuojelussa toteutetaan lapsikohtaista valvontaa, jossa sosiaalityöntekijä valvoo, että lapsi saa hyvää hoitoa sijaishuoltopaikassaan. Käytännön tasolla valvontaa toteutetaan haastattelemalla ja keskustelemalla lapsen kanssa ilman muiden läsnäoloa. Lapset ovat myös itse aktiivisesti yhteydessä sosiaalityöntekijöihin kuulumisistaan. Kaupungin omien sijaishuoltolaitosten omavalvonnan ja laatutyön tukena käytetään laatuasiantuntijaa.

Sijaishuollon ostopalvelujen valvontaa tehdään yhteistyössä Uudenmaan kuntien kanssa. Valvontaa suoritetaan työpareina. Puitesopimuksessa valvontavastuukäyntien määrä on suhteutettu alueen väkilukuun. Vantaalla tehdään vuosittain 40 valvontakäyntiä. Syyskuuhun 2022 mennessä valvontakäynneistä oli toteutunut 31.

Laatuasioissa pinnalla ovat erityisesti henkilöstömitoitukset, pätevyysvaatimukset, lasten rajoittaminen ja kasvatuskäytännöt sekä lääkehoidon edellytykset. Valvonnassa havaittuihin laatupoikkeamiin ja epäkohtiin puututaan aina ohjauksen ja valvonnan keinoin. Laatupoikkeamien ja epäkohtien korjaamiseksi asetetaan tavoitteet ja toimenpiteiden toteutumista seurataan. Tarvittaessa puututaan sopimustasoisella sanktioinnilla. Huomattavien laatupoikkeamien takia yhteistyö voidaan päättää.

Johtopäätökset:

Lastensuojelun sosiaalityöntekijöiden saatavuudessa on valtakunnallisia haasteita. Erityisesti pulaa on pidempään alalla toimineista, kokeneista ammattilaisista. Kaupungit käyvät kovaa kilpailua työvoimasta erityisesti pääkaupunkiseudulla.

Lakisääteisissä määräajoissa pysymisessä on haasteita. Erityisesti palvelutarpeen arviointien valmistuminen kolmen kuukauden määräajassa on monin paikoin ylittynyt. Koronapandemia ja sen aiheuttama palvelutarpeen kasvu sekä peruspalveluihin kertynyt palveluvelka heijastuvat lastensuojeluun. Lisäksi henkilöstövaje ja henkilöstön vaihtuvuus vaikeuttavat tilannetta. Lastensuojelulain mukainen sitova asiakasmitoitus on vuoden 2022 alusta alkaen 35 lasta per sosiaalityöntekijä. Arviointihetkellä keskimääräinen lapsimäärä ylitti mitoituksen. Asian korjaamiseksi Vantaalla on vuosien mittaan toteutettu useita organisaatiomuutoksia ja laaja-alaista toiminnan kehittämistä. Kehittämistoimet eivät kuitenkaan ole tuoneet toivottua parannusta tilanteeseen. Etelä-Suomen aluehallintovirasto määräsi Vantaan kaupungille 800 000 euron uhkasakon, jonka se sittemmin poisti maaliskuussa 2023. Tilanteen seuranta ja kuntoon saattaminen jatkuvat hyvinvointialueen toimesta.

Ostopalvelujen osuus on yli puolet lastensuojelun koko palvelutarjonnasta. Ostopalveluja on hyödynnetty palvelu- ja resurssivajeen paikkaamisessa. Kustannuskasvun hillinnän, palvelujen laadun, yhdenvertaisuuden ja sujuvan palvelutuotannon näkökulmista oman palvelutuotannon vahvistaminen olisi suotavaa. Omaa palvelutuotantoa on suunniteltu laajennettavaksi hyvinvointialueella vuoden 2023 aikana.

Lastensuojelussa toteutetaan lapsikohtaista valvontaa, jonka tarkoitus on varmistaa lapsen hyvä hoito sijaishuoltopaikassa. Sijaishuollon ostopalvelujen valvontaa toteutetaan yhteistyönä Uudenmaan kuntien kesken. Havaittuihin laatupoikkeamiin ja epäkohtiin puututaan aina asettamalla seurattavat tavoitteet ja toimenpiteet tilanteen korjaamiseksi. Huomattavissa laatupoikkeamissa yhteistyö voidaan päättää.

Suositukset:

Lastensuojelun siirryttyä hyvinvointialueen vastuulle, ovat tarkastuslautakunnan suositusten esittämismahdollisuudet rajalliset. Tarkastuslautakunta muistuttaa hyvinvoin-

tialueuudistuksen yhteydessä sovituista palvelujen kehittämisen tavoitteista, jotta lakisääteiset määräajat toteutuisivat jatkossa. Henkilöstön saatavuuteen on myös hyvä kiinnittää huomiota, jotta lakisääteiset asiakasmitoitukset toteutuisivat hyvinvointialueella paremmin kuin aiemmassa kaupungin toiminnassa. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että yhteistyötä tiivistetään ennalta ehkäisevissä ja perheitä tukevissa palveluissa. Perheiden kohtaamisessa korostuvat aiempaa enemmän tapa- ja kulttuuritietoisuus sekä niihin liittyvä osaaminen.

2.2 Päihde- ja mielenterveyspalvelut

Päihde- ja mielenterveyspalvelujen organisaatio ja tarjottavat palvelut

Päihde- ja mielenterveyspalveluiden palveluyksikkö kuului vuonna 2022 sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan terveyspalvelujen palvelualueeseen. Päihdepalveluissa toteutetaan polikliinista, laaja-alaista ja suunnitelmallista arviointia, hoitoa ja kuntoutusta. Omiin palveluihin kuuluu laitosvieroitushoitoa sekä kotiin annettavaa vieroitus- ja kuntoutuspalvelua. Lisäksi palvelutarpeen arvioinnin perusteella on ostopalveluna mahdollista tarjota tarpeenmukaista avo- tai laitoshoitoa. Mielenterveyspalvelujen osalta avosairaanhoidon lievien ja keskivaikeiden mielenterveysongelmien hoito järjestetään Vantaalla terveyspalvelujen tulosalueella terveysasemilla. Mikäli perusterveydenhuollosta saatava hoito ei ole riittävä, hoito jatkuu erikoissairaanhoidossa. Psykiatrisen erikoissairaanhoidon tuottaa HUS.

Toiminnan ja talouden tavoitteita ja toimenpiteitä tavoitteiden toteuttamiseksi 2022

Alla on palveluyksikön toiminnan tavoitteita ja niiden toteutumista ja tehtyjä toimenpiteitä vuonna 2022.

Palvelujen tuottavuus paranee

Palvelujen tuottavuuden parantamiseksi pyrittiin siirtämään 10–15 korvaushoitopotilasta jatkohoitoon terveysasemille. Siirtoja tehtiin alkuvuodesta kolme ja loppuvuodesta oli suunnitteilla neljä siirtoa. Ongelmana oli, että siirtokuntoisia potilaita ei ollut riittävää määrää.

Ryhmähoitojen volyymi laajenee ja Silta-palvelu[8] vakiintuu

Koronarajoitusten vuoksi vähentynyt ryhmätoiminta lisääntyi selvästi vuonna 2022. Silta-palvelun piirissä oli 56 asiakasta vuonna 2022 ja palvelusta tuli hyvää asiakaspalautetta.

Digitaalisten palvelujen kehittäminen

Uusina digitaalisina palveluratkaisuina vuonna 2022 otettiin käyttöön ACE puhelinpalvelu[9] ja terapianavigaattori. Terapianavigaattori on Terapiat etulinjaan HYKS[10]-erityisvastuualueen toimijoiden yhteinen kehittämishanke. Hankkeessa edistetään lievistä ja keskivaikeista mielenterveyden häiriöistä kärsivien ihmisten pääsyä mahdollisimman nopeasti tarkoituksenmukaiseen hoitoon ja laajennetaan julkisen perusterveydenhuollon hoitovalikoimaa. Navigaattorissa asiakas tekee verkossa anonyymin kyselyn, jonka voi jakaa terveydenhuollon ammattilaiselle. Vastausten perusteella potilas pystytään ohjaamaan nopeasti oikeantasoiseen hoitoon. Henkilöstöä koulutetaan vakioituihin hoitomuotoihin ja hoitomuodot otetaan käyttöön. Yhtenäinen hoitoonohjausmalli vahvistaa sekä potilaiden välistä tasa-arvoa että hoitojen yksilöllähtöistä kohdennusta.

Asiakasnäkökulman toteutuminen palveluissa ja palvelujen kehittämisessä

Asiakaspalautekyselyillä saadaan esille asiakkaiden näkökulmaa palveluista. Uusien palveluiden kehittämisessä asiakkaat ovat myös mukana ja lisäksi hyödynnetään kokemusasiantuntijoita palvelumuotoilussa.

Päihdehuollon vaikuttavuuden parantaminen

Asumispalveluissa tehtiin C-hepatiitti- ja HIV-testausta.
Suurin osa päihdepalveluiden työntekijöistä on saanut HOT menetelmäkoulutuksen (hyväksymis- ja omistautumisterapia).

[8] Palvelu tarjoaa intensiivistä, moniammatillista, jalkautuvaa tukea laitoshoidosta tai vankilajaksolta palaaville asiakkaille. Palvelu on osa asiakkaan hoitojatkumoa, joka suunnitellaan laitosjakson aikana. Palvelu aloitettiin kesäkuussa 2021.
[9] Ace on Vantaan ja Telian sopimuksella kaupungille hankittu monikanavainen asiakaspalveluratkaisu
[10] Helsingin yliopistollinen keskussairaala

Ehkäisevän päihdetyön yksikkö järjesti kuluvana vuonna 25 koulutusta Vantaan kaupungin henkilöstölle. Lisäksi esittelyjä tarjottiin myös oppilaitoksille ja yhteistyökumppaneille.

Talous

Taloudessa kaupunginvaltuustoon nähden sitova tavoite on toimialatasoinen. Palveluyksikön menot vuonna 2022 olivat noin 10,6 miljoonaa euroa (9,7 miljoonaa euroa vuonna 2021). Talousarvioon nähden menot ylittyivät noin 400 000 eurolla.

Menoylityksiä tuli palvelujen ostoissa. Erityisesti lääkäripalveluja jouduttiin ostamaan ennakoitua enemmän, koska omia lääkärin vakansseja ei saatu täytettyä. Menoja ovat kasvattaneet myös potilasmäärän kasvu sekä päihdekorvauslääkkeiden ja korvaushoitojen kallistuminen.

Toiminnan volyymeja

Päihde- ja mielenterveyspalvelujen asiakasmäärä oli 6 587 vuonna 2020 ja 6 683, vuonna 2021[11]. Arvion mukaan asiakasmäärä on vuonna 2022 edelleen kasvussa. Tiettyjen palvelujen käyttö (ryhmäkäynnit ja kotiin annettavat palvelut) väheni koronarajoitusten vuoksi vuosina 2020 ja 2021, mutta myös näiden palvelujen käyttö on kääntynyt nousuun vuonna 2022. Päihdepalvelujen päivystyksellisten käyntien ja huumeidenkäyttäjien sosiaali- ja terveysneuvonnan käyntien määrät ovat lähes ennallaan koronavuoden 2020 notkahdusta lukuun ottamatta. Korvaushoitoasiakkaiden hoitotakuu (lääkehoidon aloitus kolmen kuukauden kuluessa päätöksestä) täyttyy.

Henkilöstö

Taulukko: Päihde- ja mielenterveyspalvelujen vakanssit, täyttöaste, lähtövaihtuvuus ja sairauspoissaolot

	2019	2020	2021	31.3.2022
Vakanssit	91	95	100	108
Tyhjiä vakansseja	21	11	11	11
Vakanssien täyttöaste	75 %	88 %	89 %	90 %
Ulkoinen lähtövaihtuvuus (prosenttia kaikista vakinaisista)	8,51 %	9,38 %	12,5 %	4,5 %

[11] Vuonna 2019 tapahtuneen Apotti-potilastietojärjestelmän käyttöönoton ja samana vuonna toteutetun organisaatiomuutoksen vuoksi asiakasmäärät eivät ole yhteismitallisesti vertailtavissa 2020 vuotta edeltäneisiin vuosiin.

Sairauspoissaoloprosentti	4,1	3,5	2,7	2,7

Henkilöstöresurssia on saatu lisää vuosina 2020–2022. Erityisesti psykiatristen sairaanhoitajien määrää on lisätty. Vakanssien täyttöastetta on myös saatu nostettua ja täyttöaste on maaliskuun 2022 tilanteesta edelleen parantunut. Suurin haaste on terveyskeskuslääkärien rekrytoinnissa ja kolmesta vakanssista on arviointiajankohtana täyttämättä kaksi. Sairauspoissaoloprosentti on tarkastelujaksolla ollut alhainen ja koko ajan kaupungin keskimääräistä sairauspoissaoloprosenttia alempi.

Vuoden 2020 Kunta10-tutkimuksessa päihde- ja mielenterveysyksikön tulokset olivat melko hyvät. Kehityskohteeksi nousi tulosten perusteella täydennyskoulutuksen tarve.

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalla toteutetaan kerran kuukaudessa fiiliskysely henkilöstön tuntemuksista muun muassa jaksamiseen ja tuen saamiseen liittyen. Näissä kyselyissä päihde- ja mielenterveyspalveluiden henkilöstön arvio tuen saamisesta vaihteli vuoden 2022 tammi-toukokuun välillä arvoilla 2,13–2,76, joten kehityssuunta on parempaan päin (asteikko 1–4, jossa 1 = tukea on huonosti ja 4 = tukea on kiitettävästi). Arvio omasta jaksamisesta oli yksikössä vuoden 2022 toukokuussa hyvä 3,01, koko toimialan keskiarvon ollessa 2,52 (asteikko 1–4, jossa 1 huonoin ja 4 paras arvo).

Kaikkia työtyytyväisyyden ja fiiliskyselyjen tuloksia käsitellään yksikössä henkilöstön kanssa tiimi- ja yksikkökokouksissa. Toimintaa kehitetään esille nousseiden kehittämiskohteiden perusteella. Koulutustarpeeseen on vastattu lisäämällä täydennyskoulutusta.

Ostopalvelut

Päihde- ja mielenterveyspalveluiden budjetista 27 prosenttia (noin 2,7 miljoonaa euroa) kohdistuu ostopalveluihin. Ostopalveluja saaneiden asiakkaiden määrä on viime vuosina vaihdellut 300–350 asiakkaan välillä. Ostopalvelujen määrää on pyritty vähentämään lisäämällä Vantaan omia huumehoitopalveluja. Vieroitushoidon ostopalvelujen määrä onkin laskenut, mutta opioidikorvaushoidon ostopalveluiden on kasvanut useana vuotena.

Ostopalvelujen laatua valvotaan tarkastuskäynneillä, joita vuonna 2022 tehtiin seitsemän. Lisäksi pidetään yhteistyöpalavereja palveluntuottajien kanssa ja tehdään päivittäistä asiakasasioihin liittyvää yhteistyötä (puhelinkeskustelut, raportit hoitojaksoista ja hoitoneuvottelut). Laatupoikkeamiin reagoidaan viivytyksettä. Ostopalveluista saatuja kokemuksia ja palautetta jaetaan myös muiden päihde- ja mielenterveyspalveluja ostavien kuntien kanssa.

Hoitoon hakeutuminen, palvelujen saatavuus

Oheiseen taulukkoon on koottu tietoa eri päihde- ja mielenterveyspalveluihin hakeutumisesta ja palvelujen saatavuudesta.

Taulukko: Eri päihde- ja mielenterveyspalveluihin hakeutuminen ja palvelun saatavuus

	ASIAKKAAKSI HAKEUTUMINEN	**PALVELUN SAATAVUUS**
MIELENTERVEYSPALVELUT	Oma-aloitteinen yhteydenotto palvelunumeroon, hoidontarpeen arviointi, oikeaan palveluun ohjaaminen. Terapianavigaattorin käyttöä suositellaan. Jatkohoitoon lähetteellä.	Terveysasemilla toimivien psykiatristen hoitajien hoidontarpeen arviointiin pääsee samana päivänä. Kiireetöntä hoitoa odotti syyskuussa 0–14 vuorokautta 29 % ja 15–30 vuorokautta 63 % asiakkaista. Yli kuukauden aikaa oli odottanut 8 % asiakkaista. Hoitotakuujonossa oli vuoden 2022 lokakuussa 10 asiakasta, joista kaikki hoitotakuun määräajan sisällä.
PÄIHDEHUOLLON KUNTOUTTAVAT AVOPALVELUT	Päihdepoliklinikoiden päivystykseen ja avoimiin ryhmiin pääsee ilman ajanvarausta. Muut palvelut ovat saatavilla ajanvarauksella.	Päihdepoliklinikoiden päivystykseen pääsee jokaisena arkipäivänä ja avoimiin ryhmiin samalla viikolla. Uusi asiakas pääsee työntekijän ajanvarausvastaanotolle tai suljettuihin ryhmiin noin kahden viikon sisällä tai nopeammin.
HUUMEHOITO	Opioidikorvaushoidon arviointiin ja hoitoon on	Opioidikorvaushoitoon pääsee hoitotakuun puitteissa, mutta käytännössä nopeammin. Vinkkaripalveluita on tarjolla jokaisena arkipäivänä.

	lähetekäytäntö. Vinkka-ripalveluihin[12] hakeudutaan suoraan ja anonyymisti.	
VIEROITUSHOITO-PALVELUT, LAITOSVIEROITUS	Avohoidon (päihdepoliklinikat, terveysasemat, asumispalvelut, muu terveydenhuollon yksikkö) hoidon tarpeen arvioinnin kautta ja lähetteellä. Hoidon kiireellisyys arvioidaan yhteistyössä lähettävän ja vastaanottavan yksikön kanssa (1–3 vuorokautta tai 3 viikkoa) ja sovitaan paikkavarauksesta osastovieroitukseen.	Kiireellisen laitosvieroituksen tavoiteaika on 3 vuorokautta ja se toteutuu keskimäärin 95 %. Kiireettömään laitosvieroitukseen pääsyn tavoiteaika on hoitoon pääsy 3 viikon sisällä. Pääsääntöisesti vieroituspaikka järjestyy 2–3 viikon kuluessa. Korvaushoidon osastoaloitushoitoon pääsee hoitotakuun puitteissa, käytännössä nopeammin. Osastopaikka varataan jo paikanvarauspuhelun yhteydessä.
VIEROITUSHOITO-PALVELUT, KOTIIN ANNETTAVA PALVELU	Potilas voi hakeutua palveluun soittamalla tai avohoidon palveluyksikön ohjaamana.	Kotiin annettavaa päihdevieroitusta tarjotaan arkisin ja hoito aloitetaan mahdollisimman pian yhteydenotosta 1–3 vuorokautta kuluessa.

Tilanne hoitoon pääsyssä päihde- ja mielenterveyspalveluissa on vuoden 2022 aikana ollut melko hyvällä tasolla. Palvelujen hyvää saatavuutta edesauttaa jo aiemmin mainittu resurssien lisäys ja myös hoitoonohjauksen tehostamiseksi tehdyt toimenpiteet (esimerkiksi terapianavigaattorin käyttöönotto). Neuvoa ja tukea on tarjolla myös asiakkaiden omaisille ja läheisille, joille on tarjolla muun muassa perhetapaamisia ja vertaisryhmätoimintaa.

[12] Vinkkarin palvelut on tarkoitettu suonensisäisiä huumeita käyttäville. Vinkkarissa saa tietoa päihteiden käyttöön liittyvistä terveysriskeistä, veriteitse tarttuvista taudeista ja sukupuolitaudeista. Vinkkarissa voi vaihtaa käytetyt pistosvälineet uusiin, ottaa A- ja B-hepatiittirokotuksia sekä käydä hepatiitti- ja HIV-testeissä. Vinkkareissa saa neuvontaa riskikäyttäytymisen vähentämiseksi tai lopettamiseksi sekä tietoa hoitovaihtoehdoista ja sosiaalipalveluista. Lähde: Tikkurilan Vinkkari | Vantaa

Yhteistyötahoja

Päihde- ja mielenterveyspalveluiden yksikkö tekee laajasti yhteistyötä kaupungin muiden sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan yksiköiden kanssa. Keskeisiä yhteistyökumppaneita kaupungissa ovat aikuissosiaalityö, lastensuojelu, päihde- ja mielenterveyskuntoutujien asumispalvelut, nuorten palvelut, opiskelijaterveydenhuolto ja terveysasemapalvelut. Lisäksi yksiköllä on laaja yhteistyöverkosto alan järjestöihin. Yhteistyöhön kuuluu esimerkiksi ehkäisevän päihdetyön yksikön erilaiset koulutukset, joiden avulla muissa sosiaali- ja terveydenhuollon yksiköissä pystytään entistä paremmin tunnistamaan kyseiset ongelmat ja järjestämään asiakkaalle tarkoituksenmukaista palvelua.

Kuva: Joel Haapamäki

Ajankohtaista, koronapandemia, hyvinvointialueuudistus

Koronapandemian ja siihen liittyneiden rajoitusten ja palvelujen supistamisen seurauksena osa asiakkaista on nyt huonokuntoisempia, koska eivät päässeet hoitoon varhaisessa vaiheessa. Koronapandemian aikana muun muassa ryhmähoidot olivat tauolla ja odotusaika eri palveluihin pitkittyi. Tilanne on nyt alkanut normalisoitua ja palveluja pystytään tarjoamaan normaalisti.

Hyvinvointialueuudistuksen valmistelussa on päihde- ja mielenterveyspalveluiden yksikössä valmistelua tekevä ryhmä. Entistä suuremmat asiakasryhmät ja toimintamallien yhtenäistäminen aiheuttanevat haasteita palveluiden saatavuudelle ja riittävyydelle uudella hyvinvointialueella.

Yhteistyörajapintaa tulee hyvinvointialueen aloittaessa kaupungissa järjestettävään päihdetyöhön ja hyvinvointialueelle siirtyvän ennalta ehkäisevän päihdetyön yksikön välille. Yksikkö tekee jatkuvasti yhteistyötä kaupungin muiden toimialojen kanssa ja alan järjestöjen kanssa. Yksikkö järjestää erilaisia tieto-, konsultaatio- ja koulutuspalveluja ennalta ehkäisevään päihdetyöhön liittyen ja tämä yhteistyö jatkuu hyvinvointialueuudistuksen voimaan tultua. Samoin hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseen liittyvä yhteistyö (esimerkiksi huumeongelmiin reagoiminen katukuvassa ja kaupunkitasoinen turvallisuustyö) kaupungin kanssa jatkuu ja tähän on olemassa vahvat yhteistyörakenteet.

Johtopäätökset:
Päihde- ja mielenterveyspalveluiden yksikön vuoden 2022 tavoitteet liittyivät suurelta osin palvelujen kehittämiseen. Palvelujen kehittämistyöhön liittyvinä toimenpiteinä aloitettiin uusia palveluja ja tehostettiin asiakasohjausta. Lisäksi asiakasnäkökulman tehostaminen, palveluista saatavilla olevan tiedon selkeyttäminen ja palvelujen vaikuttavuuden parantaminen olivat palvelujen kehittämistä tukevia toimia vuonna 2022. Talouden osalta yksikön menot ylittyvät. Omia lääkärinvakansseja ei ole saatu täytettyä, joten on jouduttu käyttämään arvioitua enemmän ostopalveluja ja lisäksi päihdekorvauslääkkeiden ja ostopalveluiden hinnankorotukset ovat nostaneet menoja.

Päihde- ja mielenterveyspalveluiden yksikön eri palvelujen käyntimäärät vuosina 2020 ja 2021 olivat joissakin palveluissa laskeneet aiemmista vuosista koronapandemian rajoitusten vuoksi. Varsinkin ryhmäkäynnit ja kotiin annettavien palvelujen käyntimäärät laskivat. Vuonna 2022 tilanne on normalisoitunut ja käyntimäärät ovat palautumassa ja joidenkin palvelujen osalta jo ylittämässäkin ennen koronapandemiaa vallinneen tason.
Tuloksellisuuden osalta myönteisenä asiana nousi esiin henkilöstön hyvinvoinnin osalta alhainen sairauspoissaoloprosentti. Myös hoitotakuussa pysyminen antaa positiivista signaalia palvelujen sujuvuudesta.

Päihde- ja mielenterveyspalveluiden resursseja vahvistettiin vuonna 2022 ja palvelujen saatavuus on melko hyvällä tasolla. Yksikössä on valmisteltu vuoden 2023 alusta tapahtuvaa siirtymistä hyvinvointialueelle. Yhteistyörajapintaa kaupungin palvelujen kanssa tulee olemaan ainakin ehkäisevän päihdetyön osalta siirtymisen jälkeenkin.

Tarkastuslautakunta toteaa päihde- ja mielenterveyspalvelujen saatavuuden olleen vuonna 2022 melko hyvä, joten resurssilisäyksillä ja erilaisilla hoitoonohjausta vahvistaneilla toimenpiteillä on ollut positiivisia vaikutuksia. Päihde- ja mielenterveyspalvelujen tarvitsijoiden kynnys palveluihin hakeutumiselle saattaa olla korkealla. Tällöin asiakasohjauksen tehostaminen ja palvelujen hakemisen helpottaminen on tärkeää.

Suositukset:
Tarkastuslautakunta muistuttaa hyvinvointialueuudistuksen yhteydessä sovituista palvelujen kehittämisen tavoitteista. Palvelujen tavoitettavuutta tulee jatkossakin parantaa. Yhteistyön lisääminen eri tahoja edustavien järjestöjen kanssa voisi olla yksi tapa löytää keinoja, miten erilaisille asiakasryhmille saadaan entistä paremmin tietoa yksikön palveluista.

3 KAUPUNKIKULTTUURI

3.1 Liikuntapalvelut ja hyvinvoinnin edistäminen

Liikunnan palvelualue vastaa kaupungin liikuntapalvelujen järjestämisestä, liikuntapaikkojen ylläpidosta ja kehittämisestä sekä liikuntajärjestöjen ja urheiluseurojen toiminnan tukemisesta. Tilavarausyksikkö hallinnoi palvelualueen omien sekä päiväkotien, koulujen ja oppilaitosten tilojen vapaa-ajan käyttöä. Liikuntapalvelut toimii aktiivisena yhteistyökumppanina liikunta- ja urheilutapahtumien järjestäjätahojen kanssa.

Toiminnan tavoitteet
Palvelualueen tuloskortissa on asetettu useita tavoitteita vuodelle 2022. Koko Vantaan kattavaa lähiliikuntapaikkaverkostoa kehitetään ja laajennetaan. Liikuntapaikkojen rakentamisessa ja palvelutarjonnassa hyödynnetään myös ulkopuolista rahoitusta. Digitaaliset palvelut, kuten virtuaalijumpat, täydentävät perinteistä palveluvalikoimaa. Työyhteisön pito- ja vetovoimaan panostetaan työn hallinnan ja vaikutusmahdollisuuksien kautta.

Talouden tavoitteet

Kaupunginvaltuustoon nähden sitova talouden tavoite on toimialatasoinen. Vuonna 2022 tulot olivat 5,0 miljoonaa euroa (70 000 euroa yli muutetun talousarvion) ja menot 26,6 miljoonaa euroa (0,4 miljoonaa euroa alle muutetun talousarvion). Vuoden 2022 toteumaan vaikuttivat korona, rekrytointihaasteet sekä alkuvuoden vähentyneet kävijämäärät uimahalleissa ja kuntosaleilla.

Henkilöstö

Vuonna 2022 henkilöstömäärä oli 142 ja vakanssien täyttöaste 94 prosenttia. Saatavuuden kannalta kriittisimpiä ammattiryhmiä ovat uimarantojen valvojat, liikuntapaikkojen hoitajat, uimahallityöntekijät, liikunnanohjaajat (erityisesti virtuaalijumppien ohjaajat) sekä hyvinvointimentoroinnin erityisosaajat. Avoinna oleviin tehtäviin hakevat usein vastavalmistuneet nuoret. Pitkän kokemuksen omaavien työntekijöiden houkuttelu on haastavampaa. Henkilöstön pysyvyys on hyvällä tasolla.

Henkilöstön työhyvinvointia seurataan kahden vuoden välein toteutettavalla Kunta10-tutkimuksella. Kokonaistasotarkastelussa tulokset ovat parantuneet edellisestä mittauksesta. Työpaineet ja koettu stressi ovat kasvaneet. Lisäksi työn eettinen kuormittavuus on lisääntynyt. Johtaminen on tulosten perusteella kehittynyt myönteisesti.

Asiakaspalaute

Asukkaat voivat lähettää palautetta liikuntapaikoista- ja palveluista palautteenantokanavan kautta. Kaikilla liikuntapaikoilla on visuaalisesti yhdenmukaiset taulut, joissa kannustetaan ilmoittamaan paikkaan tai palveluun liittyvät huoltopyynnöt (liikuntapaikkojen kunto, rikkoutuneet välineet, valaistus) tai kehitysehdotukset (uudet liikuntapaikat, ohjattu toiminta). Palaute ohjautuu automaattisesti oikealle taholle ja vasteaika lyhenee. Epäkohtiin puututaan mahdollisimman pian. Toiveita huomioidaan palveluja suunniteltaessa ja kehitettäessä.

Liikuntapoliittiset linjaukset 2030

Vapaa-ajan lautakunta hyväksyi tammikuussa 2021 Vantaan liikuntapoliittiset linjaukset. Linjaukset ohjaavat liikunnan palvelualueen tulevien vuosien tavoitteita ja toi-

menpiteitä vantaalaisten fyysisen aktiivisuuden ja hyvinvoinnin edistämisessä. Linjausten laadinnassa kuultiin vantaalaisia asukkaita ja yhdistyksiä kuntalaiskyselyn avulla.

Liikunnan palveluverkossa keskeistä on ulko- ja lähiliikuntapaikkojen sekä koulujen yhteydessä olevien liikuntahallien kehittäminen sekä uimahallien peruskorjaukset. Palveluverkko täydentyy uusilla Elmon uimahallin ja urheilupuiston hankkeilla, Tikkurilan urheilupuiston kehittämisellä sekä Kivistön urheilupuiston suunnittelulla. Yksityiset- ja kumppanuushankkeet täydentävät palveluverkkoa. Palveluketju muodostuu eri tasoisista palveluista. Palvelut on jaoteltu liikuntapaikkapalvelujen saavutettavuuden, vaikutuspiirin laajuuden, palveluvarustuksen ja rakenteellisten ominaisuuksien perusteella lähipalveluihin, alueellisiin palveluihin, kaupunkitasoisiin palveluihin sekä seudullisiin palveluihin.

Lasten ja nuorten liikkumisen edistäminen

Liikkuvan päiväkodin ensimmäisellä hankekaudella kehitettiin liikuntapalvelujen ja varhaiskasvatuksen välistä yhteistyötä sekä mahdollistettiin lapsille aktiivisempi arki. Hankkeen puitteissa aloitettiin myös esiopetuksen uimaopetus. Parhaillaan käynnissä olevassa Liikkuvan päiväkodin jatkohankkeessa on tehty Tikkurilan ja Koivukylän alueiden leikkipaikkakartoitus. Kartoituksen avulla päiväkodeilla on paremmat mahdollisuudet hyödyntää lähiympäristöä omassa toiminnassaan.

Sporttikaveritoiminnan tavoitteena on ehkäistä peruskoululaisten syrjäytymistä sekä mahdollistaa mieleisen harrastuksen löytyminen. Koulun yhdyshenkilöt (kuraattori, psykologi, terveydenhoitaja, opettaja) voivat ohjata palveluun oppilaita, jotka heidän arvionsa mukaan hyötyisivät sporttikaveritoiminnasta. Toisen asteen oppilaitoksissa käytössä oleva Liikkuvan opiskelun toimintamalli on tarkoitus vakiinnuttaa. Toimintamalli sisältää henkilökohtaisen hyvinvointivalmennuksen, jossa opiskelijoita ohjataan kohti terveitä elämäntapoja.

Liikuntatilojen uudistuneiden maksuperusteiden mukaan tilat voidaan myöntää maksutta lasten, nuorten ja perheiden matalan kynnyksen harrastustoimintaan avustuskelpoisuuden saaneille järjestöille. Myös perusliikuntapaikkojen käyttö lasten ja nuorten toimintaan on näille järjestöille maksutonta.

Työikäisten liikkumisen edistäminen

Erilaiset lähiliikuntapaikat, kuten ulkokuntosalit, peli- ja leikkialueet, ulkoilureitit, ladut sekä kuntoiluportaat ovat maksutta kaiken ikäisten asiakkaiden käytössä. Hobihobi.fi-sivusto kokoaa kaiken ikäisten vantaalaisten harrastustoiminnot yhteen paikkaan. Vantaan Korttelilliiga (vantaankorttelilliiga.fi) tarjoaa maksuttomia palloilusarjoja 15-vuotiaista alkaen.

Kuva: Pertti Raami

Ikääntyneiden liikkumisen edistäminen

Sporttikortti 70+ oikeuttaa maksuttomaan sisäänpääsyyn Vantaan uimahalleihin ja kuntosaleille arkipäivisin ennen kello 16. Korson uimahalli ja Koivukylän vanhustenkeskuksen kuntosali ovat maksuttomia kaikkina aukioloaikoina. Sporttikortti 70+ on kaikkien 70 vuotta täyttäneiden vantaalaisten käytettävissä.

60 vuotta täyttäneet eläkkeellä olevat vertaisohjaajat mahdollistavat kausittain lähes tuhannen ikäihmisen liikkumisen esimerkiksi kuntosali-, sulkapallo-, boccia- ja kävelyryhmissä. Kaikki 60 vuotta täyttäneet eläkeläiset voivat toimia vapaaehtoistoiminnassa vertaisohjaajina. Itseohjautuvassa toiminnassa voi käyttää kaupungin tiloja liikunnan harrastamiseen.

Ikiliikkuja-hankkeessa toteutettiin ohjattuun liikuntaan osallistumisen esteitä kartoittava kysely. Tulosten perusteella suurimmat esteet olivat liikuntaryhmien korkeaksi koettu vaatimustaso, liikuntapaikkojen sijainti kaukana kotoa tai saattajan/kuljetuksen puuttuminen. Vastaajista seitsemän prosenttia koki liikuntaryhmien olevan liian kalliita.

Monikulttuurisuus ja naisten liikkumisen edistäminen

Liikunnan avustuksista harrasteliikunnan ohjaajatuki tukee hyvin monikulttuurisen väestön liikunnan harrastamista. Tuki mahdollistaa satojen eri kulttuureista tulevien lasten ja nuorten liikuntaharrastamisen. Kaupunkikulttuurin myöntämiä avustuksia on käsitelty tarkemmin arviointikertomuksen kohdassa 3.2. Monikulttuuristen liikuntaseurojen kanssa tehdään yhteistyötä uusien harrasteliikuntaryhmien perustamiseksi. Yhteistyötä toteutetaan myös erilaisten hankkeiden avulla. Tavoitteena on edistää myös eri kulttuureista tulevien naisten ja tyttöjen liikuntaharrastamista.

Naisten uinninopetukselle on suurta tilausta ja opetusryhmät ovat olleet lähes poikkeuksetta täynnä. Vantaalaisten uimaseurojen kanssa tehdään yhteistyötä naisten uinnin ja vesiliikunnan kehittämiseksi. Naisten uintia voidaan järjestää vain Korson ja Martinlaakson uimahalleilla, koska niissä on mahdollisuus rajata allastilaa. Naisten uimavuoroista tiedottaminen ei nykyisellään tavoita laajasti kohdejoukkoa. Erityisesti monikulttuurisen väestön tavoittaminen on haastavaa. Uima-asuja koskeva linjaus on yhtenäistetty muiden pääkaupunkiseudun uimahallien kanssa. Vantaan uimahalleissa on vuoden 2023 alusta alkaen voinut käyttää vartalon peittävää uimapukua tai uimiseen tarkoitettua burkinia, kunhan asu ei vaaranna käyttäjän turvallisuutta.

Kuva: Jari Huhtala

Koronapandemian vaikutuksia

Vuodet 2020 ja 2021 olivat poikkeuksellisia maailmanlaajuisen koronapandemian vuoksi. Koronarajoitusten takia liikunnan harrastaminen vähentyi. Uimahallipalvelujen sulku hankaloitti tai esti kokonaan erityisryhmien liikunnan harrastamisen. Harrastajamäärät urheiluseuratoiminnassa laskivat. Yksityisille liikunta-alan toimijoille rajoitustoimenpiteet aiheuttivat taloudellisia haasteita. Vuoden 2022 aikana pandemiatilanne on Suomessa helpottunut ja rajoituksista on voitu vähitellen luopua. Kävijämäärät eivät vielä ole palautuneet pandemiaa edeltäneelle tasolle, vaikka uimahallien ja kuntosalien sekä ohjatun liikunnan asiakasmäärät ovatkin syksyn 2022 aikana kasvaneet.

Hyvinvointialueuudistus ja vuoden 2023 kehittämistoimet

Vantaa on toteuttanut aktiivisesti erilaisia liikkumiseen ja fyysiseen aktiivisuuteen kannustavia projekteja ja ohjelmia. Nykyiset toimintamallit ovat kuitenkin osoittautuneet riittämättömiksi liikkumattomuuden haasteeseen vastaamisessa. Tilanteen korjaamiseksi Vantaalla on laadittu liikkumisohjelma, johon on koottu keskeisimmät tulevien vuosien toimenpiteet liikkumisen edistämiseksi. Ohjelma edistää toimialarajat ylittävää yhteistyötä sekä yhteistyötä hyvinvointialueen kanssa.

Hyvinvoinnin ja terveyden edistäminen on yksi keskeisistä kuntien ja hyvinvointialueiden yhteisistä tehtävistä. Hyvinvoinnin ja terveyden edistämistä koordinoidaan Vantaalla kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialalla. Lasten ja nuorten osalta aiempina vuosina käynnistettyä yhteistyötä kasvatuksen ja oppimisen toimialan sekä sosiaali- ja terveyspalvelujen kanssa on tarkoitus jatkaa ja tiivistää edelleen. Vantaa huolehtii osaltaan, että hyviä tuloksia tuottanutta terveysasemien liikuntaneuvontaa tarjotaan jatkossakin. Kaupungin ja hyvinvointialueen välistä yhteistyötä hallitaan yhdyspintasuunnitelmin ja -sopimuksin.

Johtopäätökset:
Tuloskortissa asetettuja tavoitteita on edistetty. Talouden toteumaan vaikuttivat korona, rekrytointihaasteet sekä alkuvuoden vähentyneet kävijämäärät uimahalleissa ja kuntosaleilla.

Vuonna 2022 vakanssien täyttöaste oli 94 prosenttia. Saatavuuden kannalta kriittisimpiä ammattiryhmiä ovat uimarantojen valvojat, liikuntapaikkojen hoitajat, uimahallityöntekijät, liikunnanohjaajat sekä hyvinvointimentoroinnin erityisosaajat. Avoinna oleviin tehtäviin hakevat usein vastavalmistuneet nuoret. Pitkän kokemuksen omaavien työntekijöiden houkuttelu on haastavampaa. Henkilöstön pysyvyys on hyvällä tasolla. Kunta10-tutkimustulokset ovat kokonaistarkastelussa kehittyneet myönteisesti edellisestä mittauksesta. Työpaineet, koettu stressi ja työn eettinen kuormitus ovat lisääntyneet. Lähijohtaminen on kehittynyt myönteisesti.

Liikuntapalveluilla on tärkeä eriarvoistumista ja syrjäytymistä ehkäisevä rooli. Palvelutarjonta on monipuolista ja siinä on otettu huomioon kaikki ikäryhmät. Yksityiset ja järjestökentän tuottamat palvelut täydentävät kaupungin omaa tarjontaa. Myös maksuttomia palveluja on tarjolla eri puolilla kaupunkia. Pandemia asetti haasteita liikuntapalvelujen tuottamiselle vuosina 2020 ja 2021. Vuoden 2022 aikana on vähitellen päästy kohti normaalimpaa toimintaa, joskaan asiakasmäärät eivät vielä ole palautuneet pandemiaa edeltäneelle tasolle.

Suositukset:
Tarkastuslautakunta toteaa, että liikuntapalveluilla voidaan ehkäistä eriarvoistumista ja syrjäytymistä. Hyvinvointia ja terveyttä edistetään tarjoamalla monipuolisia, osin

myös maksuttomia, fyysisen aktiivisuuden ja liikkumisen mahdollisuuksia kaikenikäisille vantaalaisille. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että fyysisen aktiivisuuden ja liikkumisen esteitä torjutaan tehokkaasti. Palvelutuotannossa tulee mahdollisuuksien mukaan ottaa huomioon asiakaskunnan moninaisuus, kuten monikulttuurisuus- ja sukupuolikysymykset sekä palvelujen esteettömyys.

3.2 Kaupunkikulttuurilautakunnan jakamat avustukset

Vantaan kaupunki jakaa avustuksia sellaisten tapahtumien ja toimintamuotojen tueksi, joilla edistetään Vantaan kaupungin arvojen mukaista toimintaa ja kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista ja joilla tuetaan kaupungin omaa palvelutoimintaa. Avustettavan toiminnan tulee perustua kestävän kehityksen sekä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämisen periaatteisiin.

Avustuksia koskevat määräykset ja myöntämisperiaatteet

Vantaan kaupungin hallintosäännön mukaan kaupunginhallitus päättää avustusten myöntämisestä jollei toisin ole määrätty. Kaupunkikulttuurilautakunta[13] päättää tehtäväalueellaan avustusten ja apurahojen myöntämisperiaatteista ja mainittujen avustusten myöntämisestä, myöntämiensä avustusten käytön valvonnasta talousarvion täytäntöönpanomääräysten mukaisesti sekä kaupunginhallitukselle esitysten tekemisestä myönnettävistä huomattavista stipendeistä ja huomionosoituksista.

Vantaan kaupungin avustusten ja apurahojen myöntämistä koskevat yleiset myöntämisperiaatteet

Vantaan kaupunginhallitus hyväksyi 1.1.2022 voimaan tulleet avustusten ja apurahojen myöntämistä koskevat yleiset myöntämisperiaatteet kokouksessaan 13.12.2021. Yleisiä myöntämisperiaatteita sovelletaan ensisijaisesti suhteessa kaupunkikulttuurilautakunnan päättämiin avustuslajikohtaisiin periaatteisiin.

Yleisiin tavoitteisiin kuuluu muun muassa, että avustettavan toiminnan on oltava Vantaan kaupungin arvojen mukaista. Avustettavan toiminnan tulee perustua kestävän kehityksen sekä tasa-arvoisuuden ja yhdenvertaisuuden edistämisen periaatteisiin.

[13] Vuoden 2023 alusta kaupunkikulttuurin toimialalla toteutettiin organisaatiomuutos ja lautakunnan nimi on 1.1.2023 alkaen kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta.

Yleisten myöntämisperiaatteiden mukaan avustuksia voivat hakea vantaalaiset yhdistykset tai yhteisöt ja myös toispaikkakuntalaiset yhteisöt, jos toiminta kohdistuu vantaalaisiin. Avustuksia ei myönnetä toimintaan, johon yhteisö on saanut tai saa avustusta toiselta kaupungin viranomaiselta tai toisesta kaupungin myöntämästä avustuslajista. Lisäksi yleisiin myöntämisperiaatteisiin on otettu määräyksiä avustusten hakemisesta, avustusten maksamisesta, avustusten käytön valvonnasta ja avustusten takaisinperinnästä.

Palvelualuekohtaiset avustusten myöntämisperiaatteet

Vantaan kaupungin kaupunkikulttuurilautakunta hyväksyi palvelualueilleen uudet, tarkemmat avustuslajikohtaiset myöntämisperiaatteet kokouksessaan 8.12.2021 ja periaatteet tulivat voimaan 1.1.2022. Palvelualuekohtaiset avustusten myöntämisperiaatteet koskevat liikunta-avustuksia, nuorisoavustuksia, kulttuuriavustuksia ja palkintoja sekä hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen ja paikallisen kansalaistoiminnan avustuksia.

Palvelualuekohtaiset myöntämisperiaatteet täydentävät yleisiä avustusten ja apurahojen myöntämisperiaatteita. Palvelualuekohtaisissa avustusten myöntämisperiaatteissa on selkeytetty sanamuotoja ja poistettu yleisten myöntämisperiaatteiden kanssa päällekkäisiä kohtia. Palvelualueilla on lisäksi erilaisia avustuslajeihin ja avustuskelpoisuuteen liittyviä sääntöjä, jotka on sisällytetty kyseisiin myöntämisperiaatteisiin. Avustusten yleiset myöntämisperiaatteet ja avustuslajikohtaiset myöntämisperiaatteet ovat nähtävissä vantaa.fi-sivustolla.

Avustuslajit, tiedottaminen ja avustusten käsittelyprosessi

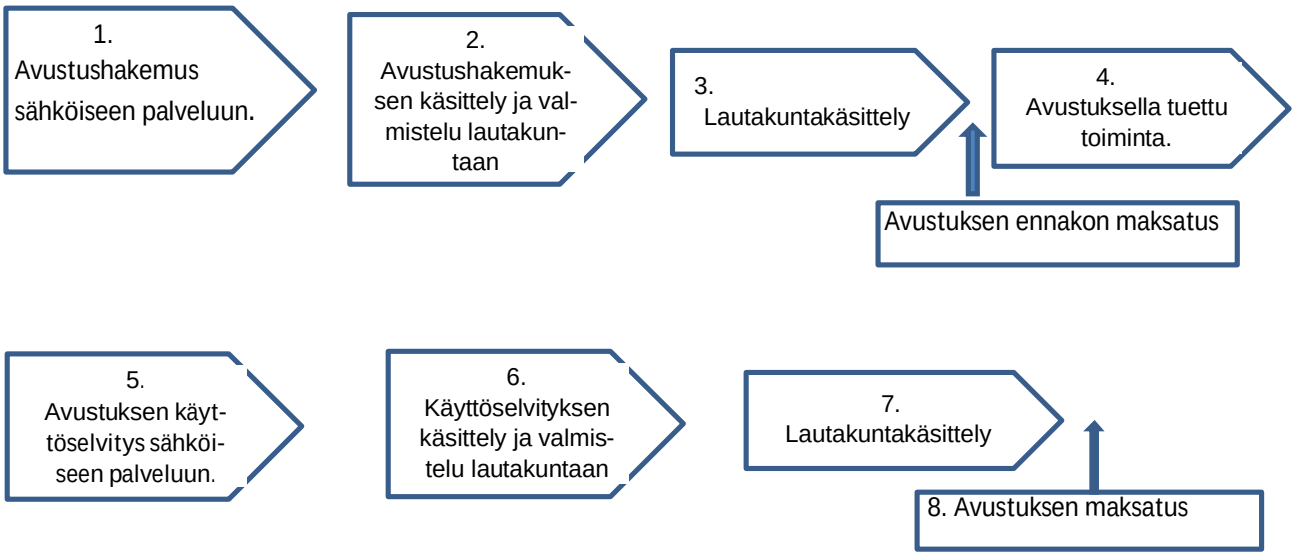
Avustuksina myönnetään toiminta-avustuksia ja kohdeavustuksia. Lisäksi on muita kohdennettuja avustuksia: Vantaan markkinointituki, liikunnan vuokratuki ja yksityishenkilöille myönnettävät avustukset (stipendit ja apurahat).

Toiminta-avustusta myönnetään yhdistysten sääntöjen mukaiseen perustoimintaan. Kohdeavustusta myönnetään ensisijaisesti tapahtumiin, hankkeisiin, produktioihin, näyttelyihin, projekteihin, kursseihin, leireihin ja retkiin.

Avustuksista ja niiden hakumahdollisuuksista tiedotetaan monessa kanavassa: avustuskuulutus, kaupungin viestintäkanavat ja järjestöille pidettävät infotilaisuudet (viimeksi tammikuussa 2023 Teamsin kautta etäinfo vuoden 2023 avustuksista).

Avustusten käsittelyprosessi

Kuva: Kaupunkikulttuurilautakunnan myöntämien avustusten käsittelyprosessi



Avustushakemukset tehdään pääsääntöisesti kaupungin sähköisen palvelun (Oma Vantaa) kautta, hakemuksia tulee noin 600 vuodessa. Avustushakemuksen voi tehdä myös paperiselle lomakkeelle ja jättää Vantaa-infon toimipaikkoihin, vuosittain 5–15 hakemusta tulee vielä tätä kautta. Suurimmalla osalla eri palvelualueiden toiminta-avustuksista hakuaika on helmikuu. Kohdeavustuksilla on jatkuva haku, niin että hakemus on jätettävä ennen (yleensä vähintään 21 vuorokautta ennen) toiminnan aloittamista/tapahtuman järjestämistä. Avustusvalmistelijat valmistelevat hakemukset lautakuntakäsittelyyn. Lautakuntakäsittelyssä kaupunkikulttuurilautakunta päättää avustusten myöntämisestä tehdyn esityksen pohjalta. Lautakuntakäsittelyyn tuodaan myös hylättäväksi esitetyt hakemukset, jollei hakija peruuta hakemusta ennen kokousta. Kun lautakunnan päätös on saanut lainvoiman, voidaan avustuksesta maksaa hakijalle ennakkoa.

Avustuksen saajan on toimitettava avustuksen käyttöselvitys myöntämisperiaatteissa määrätyssä ajassa (yleensä seuraavan vuoden kevät) sähköiseen palveluun. Avustuskäsittelijät valmistelevat käyttöselvitykset lautakuntakäsittelyyn ja kun lautakunta on hyväksynyt käyttöselvityksen, avustus maksetaan hakijalle.

Hylkäykset, takaisinperintä ja valvonta

Avustushakemus voidaan hylätä, jos hakemus on saapunut myöhässä tai pyydettyjä täydennyksiä ei ole toimitettu määräpäivään mennessä. Hylkäämisperusteita ovat myös, jos avustuslajille määrätyt kriteerit eivät täyty, toimintaa tuetaan jollain muulla kaupungin avustuksella tai avustusmäärärahat on jo käytetty.

Avustus voidaan myös käyttöselvityksen lautakuntakäsittelyssä jättää maksamatta tai maksettua ennakkoa periä takaisin. Näin voi tapahtua, jos käyttöselvitys on saapunut myöhässä ja pyydettyjä täydennyksiä ei ole toimitettu annettuun päivämäärään mennessä, toiminta-avustuksen saaja ei ole käyttänyt saamaansa avustusta tai kohdeavustuksen saajalle on maksettu enemmän ennakkoa kuin mitä lopulta on käyttöselvityksen osoittama summa. Hylkäyksiä ja takaisinperintöjä on vuosittain muutamia.

Yleisiin avustusten myöntämisperiaatteisiin on kirjattu kaupungin oikeudesta tarkastaa avustuksen saajan toimintaa, hallintoa ja kirjanpitoa siinä laajuudessa kuin se katsoo tarpeelliseksi avustuksen ehtojen mukaisen käytön varmistamiseksi. Sisäinen tarkastus on suorittanut vuosittain avustuksia koskevia tarkastuksia.

Avustusmäärärahat 2022

Palvelualue	Avustuslajit	Talousarvio 2022	Kum. toteuma 2022
Kuntalaispalvelut	Toiminta-avustukset	-1 063 478	-1 073 394
	Kohdeavustukset	-161 600	-100 769
	AVUSTUKSET	-1 225 078	-1 174 163
Kulttuuripalvelut	Toiminta-avustukset	-694 850	-664 000
	Kohdeavustukset	-115 145	-90 779
	Teatteri- ja orkesterituki	-537 000	-547 000
	AVUSTUKSET	-1 346 995	-1 301 779
Liikunta	Toiminta-avustukset		-438 101
	Kohdeavustukset	-1 404 552	-940 385
	AVUSTUKSET	-1 404 552	-1 378 486
Nuoriso	Toiminta-avustukset	-328 100	-328 100
	Kohdeavustukset	-164 372	-155 880
	AVUSTUKSET	-492 472	-483 980

Kaikkien palvelualueiden osalta pieni osa avustusmäärärahaa on jäänyt käyttämättä. Tämä selittyy sillä, että jotkin järjestöt eivät ole pystyneet käyttämään kaikkea heille myönnettyä avustusta.

Ajankohtaista

Vuoden 2023 alusta kaupunkikulttuurin toimialalla toteutettiin organisaatiomuutos. Kaupunkikulttuurilautakunnan nimi on vuoden 2023 alusta kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta ja toimialan vastaavasti kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala. Muutokset eivät vaikuta avustusten myöntämisperiaatteisiin. Avustusten hakujärjestelmä on myös uudistumassa, koska järjestelmätoimittaja on lopettanut nykyisen järjestelmän ylläpitopalvelut. Uusi hakujärjestelmä tullee käyttöön kesäkuussa 2023.

Vuoden 2023 alusta astui voimaan hyvinvointialueuudistus ja sen myötä sosiaali- ja terveydenhuollon palveluita tuottavat järjestöt siirtyivät Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen avustettaviksi. Asiassa tehtiin yhteistyötä kaupungin ja hyvinvointialueen järjestö- ja osallisuustyöstä vastaavien kesken ja keskusteltiin, miten järjestöjen avustaminen on tarkoituksenmukaisinta järjestää jatkossa. Selvitystyön tuloksena muutama

aiemmin kaupungin avustama järjestö siirrettiin hyvinvointialueen avustettavaksi. Järjestöjä on tiedotettu muuttuneesta tilanteesta ja neuvottu mistä ne hakevat avustusta jatkossa. Kaupungin avustusvalmistelijat tekevät yhteistyötä hyvinvointialueen valmistelijoiden kanssa myös jatkossa.

Johtopäätökset:
Kaupunkikulttuurilautakunnan myöntämillä avustuksilla tuetaan järjestöjen, yhdistysten ja muiden yhteisöjen toimintaa, jolla edistetään Vantaan kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista. Tuettava toiminta täydentää myös kaupungin omaa palvelutoimintaa.

Kaupungin myöntämiin avustuksiin liittyviä yleisiä määräyksiä on Vantaan kaupungin hallintosäännössä, jossa kaupunkikulttuurilautakunnalle on annettu omalla tehtäväalueellaan päätösvalta myöntää avustuksia ja apurahoja sekä hyväksyä kyseisten avustusten ja apurahojen myöntämisperiaatteet. Avustusten ja apurahojen yleiset myöntämisperiaatteet on hyväksytty kaupunginhallituksessa, ja kaupunkikulttuurilautakunta on hyväksynyt niitä täydentävät palvelualueidensa avustuslajeille laaditut avustuslajikohtaiset myöntämisperiaatteet. Myöntämisperiaatteet ohjeistavat koko avustusprosessia hakuvaiheesta käyttöselvityksen tekoon. Myöntämisperiaatteissa on esimerkiksi määritelty, millaista toimintaa avustetaan, mitä eri avustusten saaminen edellyttää ja miten avustusten käyttöä valvotaan. Tietoa kaupunkikulttuurilautakunnan myöntämistä avustuksista, niiden myöntämisperusteista ja hakemisesta on saatavilla useissa kanavissa.

Järjestöjen toiminta täydentää osittain kaupungin omaa palvelutoimintaa, joten järjestöjen kanssa tehtävä yhteistyö ja järjestöjen tukeminen on tärkeää. Monelle järjestölle kaupungin avustukset saattavat olla tärkein rahoitusmuoto ja edellytys toiminnan ylläpitämiseksi.

Suositukset:
On tärkeää varmistaa, että avustusprosessi on sujuva ja että tietoa avustuksista ja niiden hakemisesta on hyvin saatavilla.

4 KASVATUS JA OPPIMINEN

4.1 Varhaiskasvatus

Varhaiskasvatuspalvelut koostuvat kunnallisesta ja kunnan hankkimasta varhaiskasvatuksesta sekä palvelusetelillä järjestetystä ja yksityisen hoidon tuella tuetusta varhaiskasvatuksesta sekä esiopetuksesta. Lisäksi lasten kotihoidon tuki ja avoimen varhaiskasvatuksen palvelut, kuten kerho-, leikkipuisto- ja avoin päiväkotitoiminta sisältyvät varhaiskasvatusjärjestelmään. Kunnan tehtävänä on turvata varhaiskasvatuspaikka kaikille kunnassa asuville lapsille. Varhaiskasvatuksen palvelualue vastaa suomenkielisen varhaiskasvatuksen, esiopetuksen ja valmistavan opetuksen järjestämisestä Vantaalla asuville varhaiskasvatusikäisille lapsille. Varhaiskasvatuspalveluja järjestetään lähipalveluperiaatteella.

Toiminnan tavoitteet

- Henkilöstö hyödyntää monialaista yhteistyötä lasten ja perheiden tukemiseksi.
- Lasten tunne- ja kaveritaitoja vahvistetaan ja siinä hyödynnetään oppilashuollon osaamista.
- Kehityksen ja oppimisen tukea toteutetaan päivittyvän lainsäädännön mukaisesti.
- Digitaalisten työympäristöjen käyttöä ja niihin liittyvää osaamista vahvistetaan.
- Toimintayksiköiden rinnakkaisjohtamisen ja parijohtamisen konseptit ovat käytössä ja niitä arvioidaan kaikissa toimintayksiköissä vuoden 2022 aikana.
- Kehittävä arviointi ja pedagoginen dokumentointi juurrutetaan osaksi varhaiskasvatussuunnitelmaprosessin mukaista toimintaa.
- Riittävillä sijaisjärjestelyillä varaudutaan henkilöstön äkillisiin ja yllättäviin poissaolotilanteisiin, jotta henkilöstömitoituksista ei jouduta poikkeamaan.

Talouden tavoitteet

Kaupunginvaltuustoon nähden sitova talouden tavoite on toimialatasoinen. Vuoden 2022 tulojen toteuma oli 16,3 miljoonaa euroa (1,0 miljoonaa euroa yli muutetun talousarvion) ja menojen 192,7 miljoonaa euroa (2,4 miljoonaa euroa yli muutetun talousarvion). Tuloissa hoitopäivämaksuja kertyi budjetoitua enemmän. Menoihin vai-

kuttivat erityisesti kasvaneet henkilöstökulut. Seuren[14] käyttö oli ennakoitua suurempaa johtuen kasvaneista sairauspoissaoloista sekä lisääntyneistä lasten avustajatarpeista.

Henkilöstön kelpoisuusvaatimukset, saatavuus ja pysyvyys

Varhaiskasvatuksen henkilöstön kelpoisuusvaatimukset ovat tiukentumassa. Varhaiskasvatuslain mukaan 1.1.2030 alkaen päiväkodissa kasvatus-, opetus- ja hoitotehtävissä toimivasta henkilöstöstä vähintään kahdella kolmasosalla tulee olla varhaiskasvatuksen opettajan tai sosionomin kelpoisuus. Heistä vähintään puolella tulee olla varhaiskasvatuksen opettajan kelpoisuus. Muilla tulee olla vähintään varhaiskasvatuksen lastenhoitajan kelpoisuus.

Vantaalla tuetaan varhaiskasvatuksen opettajien kouluttautumista erityisopettajiksi sekä lastenhoitajien kouluttautumista varhaiskasvatuksen opettajiksi ja sosionomeiksi. Lainsäädännön asettamien koulutusvaatimusten takia oppisopimuskoulutus on vaihtoehto ainoastaan lastenhoitajien ja avustajien kouluttamiseen. Avustajan tehtävään suunnattu oppisopimuskoulutus on kohdennettu erityisesti maahanmuuttajataustaisille henkilöille. Muunkielisten lasten osuus varhaiskasvatuksessa on merkittävä, mutta henkilöstöstä keskimäärin vain kahdeksan prosenttia on maahanmuuttajataustaisia.

Alla olevassa taulukossa on varhaiskasvatuksen vakanssien täyttöaste kelpoisen henkilöstön osalta vuosilta 2020–2022. Henkilöstön saatavuudessa on suuria haasteita. Täyttämättömät vakanssit ovat joko kokonaan tyhjinä tai henkilöllä ei ole muodollista pätevyyttä kyseiseen tehtävään. Lastenhoitajat sijaistavat varhaiskasvatuksen opettajia ja opettajat puolestaan varhaiskasvatuksen erityisopettajia. Kouluttamattomat työntekijät sijaistavat tarvittaessa lastenhoitajia. Varhaiskasvatuksen opettajien lähtövaihtuvuus on kasvanut vuodesta 2019 (7,8 %) vuoteen 2021 (9,6 %). Tavanomainen vuosittainen lähtövaihtuvuus on viiden prosentin luokkaa. Ongelmana on, ettei tyhjiksi jääviin tehtäviin ole hakijoita.

[14] Henkilöstöpalveluyhtiö, jonka omistavat Helsinki, Espoo, Vantaa, Kauniainen, HUS, Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialue.

Taulukko: Vakanssien täyttöaste kelpoisen henkilöstön osalta 2020–2022

Nimike	kevät 2020	syksy 2020	kevät 2021	syksy 2021	kevät 2022	syksy 2022
Varhaiskasvatuksen opettaja	63,8 %	63,6 %	65,6 %	59,7 %	57,5 %	57,0 %
Varhaiskasvatuksen erityis-opettaja	68,9 %	77,8 %	76,9 %	84,8 %	67,0 %	51,0 %
Lastenhoitaja	79,3 %	78,4 %	79,1 %	76,0 %	74,7 %	82,0 %

Henkilöstön työhyvinvointia seurataan muun muassa kahden vuoden välein toteutettavalla Kunta10-tutkimuksella. Varhaiskasvatuksen Kunta10-tulokset ovat olleet Vantaan keskiarvon yläpuolella, vaikka viimeisimmässä mittauksessa (2022) tulokset ovat hieman laskeneet. Suhteellisesti heikoin tulos on tullut työn palkitsevuutta ja stressiä kuvaavissa mittareissa. Kelpoisen henkilöstön saatavuus vaikuttaa keskeisesti työhyvinvointiin ja työntekijöiden kokemaan kuormitukseen. Positiivista on, että varhaiskasvatuksessa koetaan keskimääräistä enemmän työn imua ja mielekkyyttä.

Sairauspoissaolot ovat lisääntyneet voimakkaasti vuonna 2022. Kasvua edellisestä vuodesta on jopa 82 prosenttia. Toimenpiteenä huolestuttavaan kehitykseen on vuonna 2023 aloitettu sairauspoissaolojen ratkaisukeskeisen tiedon analyysi yhteistyössä Kevan[15] kanssa. Sijaisten saatavuus on heikkoa. Varahenkilöiden määrän kasvattamiseksi tehdään yhteistyötä Seuren kanssa. Vuoden 2023 aikana on tarkoitus palkata myös omia varahenkilöitä.

Asiakaspalaute

Varhaiskasvatuksen vahvuus ovat päivittäiset tapaamiset huoltajien kanssa lasten tuonti- ja hakutilanteissa sekä niissä muodostuva keskusteluyhteys. Pääkaupunkiseudun (Vantaa, Helsinki, Espoo ja Kauniainen) yhteinen asiakaskysely toteutetaan kahden vuoden välein. Viimeisin kysely toteutettiin loppuvuodesta 2022. Kysely on tärkeä toiminnan laadun arvioinnissa ja kehittämisessä. Vantaan tulokset ovat olleet yleisesti hyviä. Vuoden 2022 kokonaistuloksissa Vantaa sai yleisarvosanaksi 8,9. Parhaat arviot tulivat huoltajien kokemasta hyvästä kohtelusta, lapsen viihtymisestä

[15] Entinen Kuntien eläkevakuutus. Huolehtii kunta-alan, valtion, kirkon, Kansaneläkelaitoksen, Suomen Pankin ja hyvinvointialueiden eläkeasioista.

varhaiskasvatuksessa ja esiopetuksessa sekä mahdollisuudesta monipuoliseen toimintaan ja leikkiin. Lasten osallisuudessa ja vaikutusmahdollisuuksissa on vielä kehitettävää.

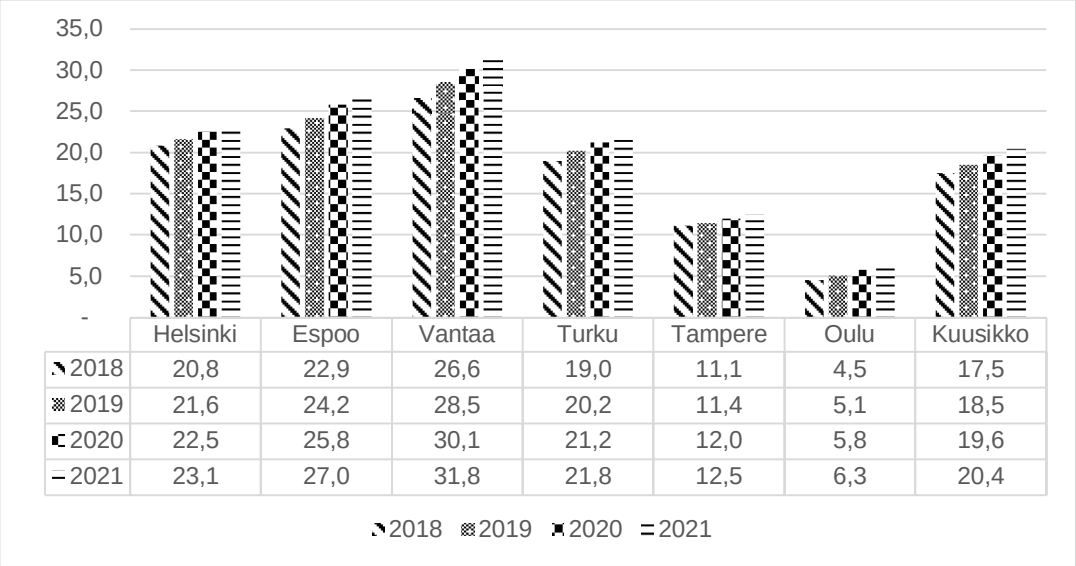
Eriarvoistumisen ja syrjäytymisen ehkäisy

Varhaiskasvatuksella on merkittävä rooli eriarvoistumiskehityksen hillitsemisessä. Lisäresursseja kohdennetaan niihin yksiköihin, joissa tukea tarvitsevien ja/tai muunkielisten lasten osuus on suuri ja/tai henkilöstötilanne on haastava. Inklusiivista toimintakulttuuria kehitetään. Inklusiivisella toimintakulttuurilla tarkoitetaan sitä, että kukin lapsi voi toimia, kehittyä ja oppia kaikille yhteisessä päiväkodissa, jossa tarjotaan yhdenvertaiset mahdollisuudet ja osallisuus kaikille lapsille. Varhaiskasvatuksessa on muun muassa lisätty kieli- ja kulttuurikoordinaattoreiden määrää ja valtion erityisavustuksella on palkattu kehittämisopettajia sekä lapsi- ja perheohjaajia. Valtion korona-avustuksen ja kaupungin oman toipumissuunnitelman turvin on palkattu lisähenkilöstöä koronan jälkivaikutusten hoitoon. Resurssit on kohdennettu suoraan yksiköihin, joissa on tunnistettu erityisesti koronasta johtuvia vaikutuksia.

Vantaan varhaiskasvatuksessa on toiminut kolme psykologia ja neljä kuraattoria. Päiväkotiympäristössä toimittaessa palvelut ovat olleet helposti saavutettavissa ja on tavoitettu niitäkin perheitä, jotka eivät ehkä muutoin olisi hakeneet apua. Psykologin ja kuraattorin työparimalli tarjoaa vahvan moniammatillisen tuen myös varhaiskasvatuksen henkilöstölle. Varhaiskasvatuksen psykologi- ja kuraattoripalvelujen jatkuvuus on epävarmaa hyvinvointialueuudistuksen jälkeen.

Alla olevassa kuviossa on varhaiskasvatusikäisten muunkielisten osuuden kuusikkovertailu vuosilta 2018–2021. Vuoden 2022 raportti julkaistaan kesällä 2023. Muunkielisten osuus varhaiskasvatusikäisistä on kasvanut voimakkaasti, etenkin pääkaupunkiseudulla. Vantaalla muunkielisten osuus on kaikista suurin. Monikielisessä ympäristössä suomen kielen opettaminen on vaativaa ja edellyttää resursseja, jotta lapsilla olisi riittävät kielelliset valmiudet perusopetukseen siirtymiseen. Jos päiväkodin lapsista yli 70 prosenttia on muunkielisiä, on varhaiskasvatuksen opettajan kuukausipalkka 200 euroa korkeampi ja 150 euroa, jos päiväkodin lapsista yli 50 prosenttia on muunkielisiä. Tällöin opettajalla on tavanomaista suurempi kielenopettamiseen liittyvä lisävastuu.

Kuvio: Muunkielisten osuus varhaiskasvatusikäisistä (10 kuukautta–6 vuotta) lapsista vuosien 2018–2021 lopussa

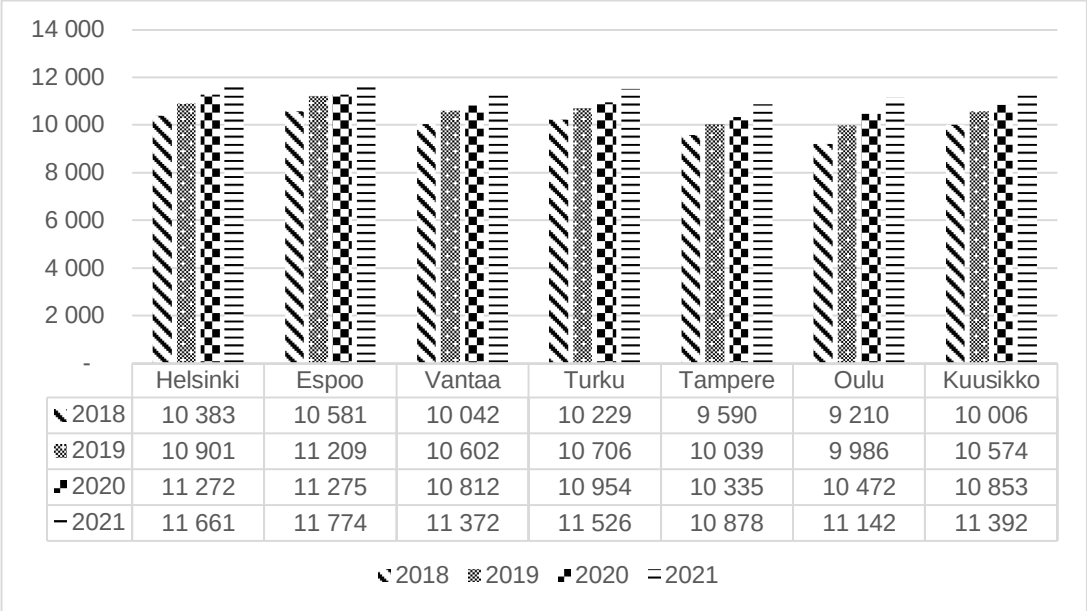


	Helsinki	Espoo	Vantaa	Turku	Tampere	Oulu	Kuusikko
2018	20,8	22,9	26,6	19,0	11,1	4,5	17,5
2019	21,6	24,2	28,5	20,2	11,4	5,1	18,5
2020	22,5	25,8	30,1	21,2	12,0	5,8	19,6
2021	23,1	27,0	31,8	21,8	12,5	6,3	20,4

Kuva: Sakari Manninen

Alla olevassa kuviossa on varhaiskasvatusjärjestelmän vuosikustannusten kuusikkovertailu vuosilta 2018–2021. Lapsikohtaisissa vuosikustannuksissa ei ole havaittavissa merkittäviä eroja kuusikkokaupunkien välillä.

Kuvio: Varhaiskasvatusjärjestelmän deflatoidut vuosikustannukset varhaiskasvatusikäistä (10 kuukautta–6 vuotta) lasta kohden vuosina 2018–2021



	Helsinki	Espoo	Vantaa	Turku	Tampere	Oulu	Kuusikko
2018	10 383	10 581	10 042	10 229	9 590	9 210	10 006
2019	10 901	11 209	10 602	10 706	10 039	9 986	10 574
2020	11 272	11 275	10 812	10 954	10 335	10 472	10 853
2021	11 661	11 774	11 372	11 526	10 878	11 142	11 392

Kaksivuotisen esiopetuksen kokeilu vuosina 2021–2024

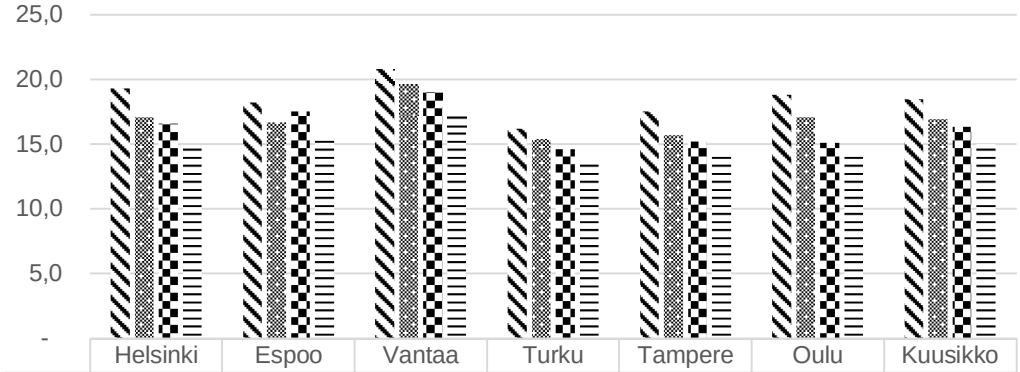
Opetus- ja kulttuuriministeriö (OKM) käynnisti valtakunnallisen kokeilun, jossa osa lapsista aloittaa esiopetuksen jo 5-vuotiaana. Tavoitteena on muun muassa vahvistaa koulutuksellista tasa-arvoa, kehittää esiopetuksen laatua ja vaikuttavuutta, saada tietoa kokeilun vaikutuksista lasten kehitys- ja oppimisedellytyksiin sekä sosiaalisiin taitoihin. Osallistuvat kunnat on valittu satunnaisotantana. Lapset on jaettu kokeilussa koe- ja verrokkiryhmiin. Koeryhmän lapset osallistuvat kaksivuotiseen esiopetukseen ja verrokkiryhmän lapset eivät osallistu. Vantaalla koeryhmään kuuluu noin 500 lasta ja verrokkiryhmään noin 2 200 lasta. OKM on asettanut nämä ryhmät, eikä Vantaa ole voinut vaikuttaa päätöksiin. Huoltajilta saadun palautteen perusteella lapset ovat oppineet kaveritaitoja ja rohkaistuneet kertomaan omia mielipiteitään.

Kotihoidontuen Vantaa-lisän poistumisen vaikutus

Lakisääteisillä taloudellisilla tuilla tuetaan lapsen vanhempia ja muita huoltajia lapsen hoidon järjestämisessä sekä työ- ja perhe-elämän yhteensovittamisessa. Lakisääteisten tukien lisäksi kunta voi harkintansa mukaan maksaa kunnallista lisää, kuten Vantaa-lisää. Vuoden 2021 elokuussa kuntalisää saavien lasten määrä Vantaalla oli 1 060 ja kustannukset vuositasolla 2,0 miljoonaa euroa. Vuonna 2022 kustannukset olivat 1,1 miljoonaa euroa. Kaupungin tuottavuus- ja kasvuohjelman mukaisesti vuoden 2022 menokehitystä tasapainottavana toimenpiteenä kotihoidontuen kuntalisä lakkautettiin 1.8.2022 alkaen.

Alla olevassa kuviossa on kuusikkovertailu kotihoidon tuella olleiden varhaiskasvatusikäisten osuudesta vuosina 2018–2021. Osuus on ollut laskusuunnassa kaikissa kuusikkokaupungeissa. Vantaalla kotihoidon tukea käytetään vertailukaupungeista eniten. Muunkielisten osuus tuen saajista on 43,7 prosenttia, kun heidän osuutensa Vantaan väestöstä on 21,6 prosenttia. Päiväkotiympäristö tukee suomen kielen oppimista. Lisän poistumisen vaikutukset eivät toistaiseksi ole näkyvissä. Elokuussa 2022 kotihoidon tuella olevien lasten osuus oli sama kuin vuotta aikaisemmin.

Kuvio: Kotihoidon tuella olevien varhaiskasvatusikäisten (10 kuukautta–6 vuotta) osuus vuosina 2018–2021



	Helsinki	Espoo	Vantaa	Turku	Tampere	Oulu	Kuusikko
2018	19,3	18,2	20,8	16,2	17,5	18,8	18,5
2019	17,1	16,7	19,6	15,4	15,7	17,1	16,9
2020	16,6	17,5	19,0	14,6	15,2	15,1	16,3
2021	14,9	15,6	17,4	13,8	14,3	14,1	15,0

Varhaiskasvatusmaksujen laskutuksen tilanne

Varhaiskasvatuksen asiakasmaksut perustuvat varhaiskasvatuksen asiakasmaksulakiin. Maksut lasketaan prosenttiosuutena perheen bruttotuloista. Asiakasmaksut tarkistetaan vuosittain sekä maksuperusteiden muuttuessa. Vantaan kaupungilla on ollut asiakastietojärjestelmästä johtuvia haasteita varhaiskasvatuksen laskutuksessa elokuusta 2022 lähtien. Laskutus on tarkoitus kiriä kiinni kesään 2023 mennessä. Laskuja lähetetään kolmen viikon välein, jolloin laskuja voi tulla kaksikin kuukaudessa. Tarvittaessa eräpäivien siirto on mahdollista. Asiasta on tiedotettu asiakkaita.

Hyvinvointialueuudistus

Varhaiskasvatuksen psykologi- ja kuraattoripalvelut ovat vuoden 2023 alusta hyvinvointialueen vastuulla. Varhaiskasvatuksen kolme psykologia jatkavat työtään hyvinvointialueelta käsin. Neljän määräaikaisen varhaiskasvatuksen kuraattorin työlle on saatu hyvinvointialueen hankerahoituksesta kolmen vuoden jatko. Hankkeen jatkuminen tarkistetaan hanketyön ehtojen mukaisesti vuosittain.

Johtopäätökset:

Toiminnan keskeisiä tavoitteita on edistetty. Talouden osalta asiakasmaksutuotot eivät toteutuneet ennakoidusti järjestelmämuutoksen vuoksi. Menojen toteumaan vaikutti sairauspoissaoloista ja lisääntyneestä avustajatarpeesta aiheutunut Seuren ennakoitua suurempi käyttö.

Henkilöstön saatavuudessa on suuria haasteita. Tiukentuvat pätevyysvaatimukset heikentävät tilannetta entisestään. Vantaa tukee henkilöstön pätevöitymistä, esimerkiksi varhaiskasvatuksen opettajiksi. Muunkielisten lasten osuus varhaiskasvatuksessa on merkittävä. Monikielisessä ympäristössä suomen kielen opettaminen on vaativaa ja edellyttää resursseja, jotta lapsilla olisi riittävät kielelliset valmiudet perusopetukseen siirtymiseen.

Vantaa on mukana valtakunnallisessa kaksivuotisen esiopetuksen kokeilussa, jossa osa lapsista aloittaa esiopetuksen 5-vuotiaana. Kokeilun tavoitteina ovat muun muassa koulutuksellisen tasa-arvon vahvistaminen sekä tiedon kerääminen kokeilun vaikutuksista lasten kehitys- ja oppimisedellytyksiin. Huoltajat ovat antaneet kokeilusta hyvää palautetta.

Kaupungin tuottavuus- ja kasvuohjelman mukaisesti Vantaa lakkautti kotihoidontuen kuntalisän 1.8.2022 alkaen. Vantaa-lisän lakkauttaminen ei ole toistaiseksi vähentänyt lasten kotihoitoa eikä lisännyt varhaiskasvatuksen kysyntää.

Suositukset:
Varhaiskasvatus kärsii vakavasta työntekijävajeesta. Erityisesti tiukentuvat kelpoisuusehdot täyttävästä henkilöstöstä on pulaa. Kaupunki on muun muassa tukenut henkilöstön kouluttautumista ja pätevöitymistä tehtäviin. Henkilöstövaje on kuitenkin valtakunnallinen ongelma ja yksittäisen kaupungin vaikutusmahdollisuudet ovat rajalliset. Sairauspoissaolojen merkittävä lisääntyminen ja sijaisten heikko saatavuus lisäävät entisestään tilanteen haastavuutta.
Tarkastuslautakunta kannustaa varhaiskasvatusta jatkamaan henkilöstövajeen torjumista käytettävissään olevin keinoin. Tarkastuslautakunta korostaa kielenopetuksen merkitystä. On tärkeää varmistaa, että lapsilla on riittävä tulevan opetuskielen taito perusopetukseen siirryttäessä.

4.2 Koivukylän päiväkoti investointikohteena

Koivukylän päiväkoti aloitti toimintansa syyskuussa 2022. Sinne siirtyivät Tarhapuiston ja Minkkipuiston päiväkodeissa sekä Koivukylän päiväkotipaviljongissa toimineet lapsiryhmät. Koivukylän päiväkoti on kooltaan noin 2 300 m^2. Päiväkodissa on 224 tilapaikkaa lapsille sekä hoito- ja kasvatushenkilökuntaa 32 henkilöä. Tilat on suunniteltu siten, että niitä pystytään muokkaamaan joustavasti tarpeen mukaan varhaiskasvatus- ja esiopetusikäisille lapsille. Sisätilojen ohella piha on tärkeä osa päiväkodin oppimisympäristöä. Piha on suunniteltu virikkeelliseksi ja pedagogisia tavoitteita tukevaksi. Se myös kannustaa liikkumaan.

Hankesuunnittelu ja kilpailutus
Koivukylän päiväkodin urakkamuotona käytettiin kokonaisvastuurakentamista eli KVR-urakkaa. Valitussa urakkamuodossa urakoitsija vastaa sekä suunnittelusta että toteutuksesta tilaajan hankesuunnitelman asettamien tavoitteiden mukaisesti. Yleensä päiväkoti-investoinnit perustuvat kaupungin laatimiin suunnitelmiin, mutta myös KVR-urakkaa käytetään jonkin verran. Koivukylän päiväkodin erikoisuutena on

sen hirsirakenteisuus. Tilaratkaisuiltaan päiväkoti noudattaa kaupungin päiväkotien suunnitteluohjeistusta.

Hankintamenettelynä käytettiin neuvottelumenettelyä, jonka ensisijaisena kohteena oli Koivukylän päiväkoti ja optiona hieman pienempi Ruusupuun päiväkoti. Tarjouskilpailussa edellytettiin puurakenteisuutta, ulkovarastojen ja katosten viherkattoisuutta, aurinkopaneeleiden käyttöä sekä enintään 85 kWh_E/m^2a energiankulutusta. Tarjousten vertailuperusteet painoarvojärjestyksessä olivat: kokonaishinta 50 prosenttia, toiminnalliset perusteet (pohjaratkaisu, tontinkäyttö, kaupunkikuva) 35 prosenttia, ratkaisun hiilijalanjälki kymmenen prosenttia ja tarjottu takuuaika viisi prosenttia. Koivukylän päiväkoti oli ensimmäinen urakkakilpailu, jossa hiilijalanjälki on vaikuttanut vertailuperusteena.

Rakennushankkeen toteutuminen aikataulun ja kustannusten puitteissa

Päiväkoti valmistui käyttöön syyskuun puolivälissä 2022, kun tavoitteena oli heinäkuun loppu. Valmistumiseen vaikuttivat rakennuslupakäsittelyvaiheessa saadut huomautukset sekä koronan ja Ukrainan sodan aiheuttamat markkina- ja materiaalien saatavuushäiriöt.

Päiväkodin hyväksytty tavoitehinta oli 10,1 miljoonaa euroa (alv 0 %). Arviointihetken loppukustannusennuste, sisältäen kaikki hankkeen kustannukset, on 7,8 miljoonaa euroa (alv 0 %). Tavoitehinta alittuu ennusteen perusteella reilulla 2 miljoonalla eurolla. Päiväkotirakentamisen tavanomainen hintataso on noin 4 700 euroa/brm^2. Tässä nimenomaisessa kohteessa arviointihetken loppukustannusennusteen mukainen hintataso on noin 3 600 euroa/brm^2.

Tila- ja energiatehokkuus

Kohteen tilatehokkuus vastaa kaupungin suunnitteluohjeistusta ja laadittua tilaohjelmaa. Kohteen energiatehokkuutta mittaava e-luku on 57 kWh_E/m^2a, kun A-energialuokan vaatimus rakentamisen määräyksissä on 100 kWh_E/m^2a ja kaupungin vastaava vaatimus tarjouskilpailussa oli 85 kWh_E/m^2a. Kohteen pääenergianlähteenä (noin 93 %) on maalämpö. Varavoimanlähteenä, esimerkiksi kovilla pakkasilla, käytössä on sähkö.

Tilojen muunneltavuus ja esteettömyys

Päiväkodin tilaratkaisut ovat uuden oppimisympäristökäsityksen ja kaupungin suunnitteluohjeiden mukaisia. Esimerkiksi ryhmätiloissa on käytetty siirtoseiniä, jotka mahdollistavat tarvittaessa tilojen jakamisen. Tontin korkeuserot aiheuttivat suunnitteluvaiheessa haasteita. Valmistunut rakennus täyttää esteettömyysvaatimukset.

Johtopäätökset:

Koivukylän päiväkotihankkeessa on hyödynnetty KVR-urakkaa, jossa urakoitsija vastaa sekä hankkeen suunnittelusta että toteutuksesta. Hanke oli ensimmäinen laatuaan, jossa hiilijalanjälki on otettu huomioon tarjousten vertailuperusteissa. Päiväkoti valmistui lähes aikataulussaan haastavasta maailmantilanteesta huolimatta. Myös hankkeen kustannukset ovat jäämässä alle kustannusarvion. Urakasta saatuina oppeina hiilijalan- ja hiilikädenjälki tullevat lisääntymään jatkossa vastaavanlaisten tarjouskilpailujen vertailuperusteissa.

Tarkastuslautakunta toteaa, että Koivukylän päiväkoti edustaa hienoa puurakentamista. Päiväkodin valmistuminen lähes aikataulussaan ja arvioitujen kustannusten alittuminen ovat hyviä saavutuksia vaikea maailmantilanne huomioon ottaen.

4.3 Opiskelijoiden hyvinvoinnin edistäminen Vantaan lukioissa

Arviointi on osa pääkaupunkiseudun kaupunkien sekä Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) yhteisarviointia. Arvioinnin yhteisenä teemana oli lasten ja nuorten hyvinvoinnille asetettujen tavoitteiden edistäminen. Kaupunkien arvioinneissa selvitettiin, miten lasten ja nuorten hyvinvoinnille asetetut tavoitteet ovat toteutuneet peruskouluissa ja toisella asteella. HUSin arviointi kohdistui lasten ja nuorten mielenterveyspalveluille asetettujen tavoitteiden toteutumiseen sekä nuorten päihdehoitoon. Kukin kaupunki ja HUS ovat julkaisseet arvioinneista omat muistiot. Lisäksi erillisarvioinneista on koottu havaintoja kokoava yhteinen muistio. Arvioinneista koostettu yhteinen muistio ja Vantaan arviointia koskeva muistio ovat luettavissa ulkoisen tarkastuksen verkkosivuilta.

Arvioinnin tavoite ja laajuus

Tavoitteena oli arvioida, onko opiskelijoiden hyvinvointia Vantaan lukioissa edistetty asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Tavoitteita on asetettu kaupunkistrategiassa sekä

erilaisissa ohjelmissa ja suunnitelmissa. Tavoitteet kohdistuvat muun muassa lasten ja nuorten osallisuuteen, hyvinvointiin, oppimisvajeen paikkaamiseen sekä eriarvoistumisen ja syrjäytymisen ehkäisyyn. Vuoden 2022 talousarviossa sitovana tavoitteena on nuorten mielenterveyden tukeminen nopeuttamalla palvelujen piiriin pääsyä ja kehittämällä palveluja. Vantaan arvioinnissa selvitettiin hyvinvointia tukevan tukiverkon toimintaa, palveluihin pääsyä, lukiolaisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksia, kiusaamisen ehkäisyä, lukiolaisten koulu-uupumusta, runsaita poissaoloja ja tuen tarjoamista sekä koronapandemian ja etäopetuksen aiheuttaman hyvinvointivajeen vaikutuksia. Arviointi kohdistui Vantaan lukioihin ja niiden opiskeluhuoltoon. Opiskeluhuollon kokonaisuuteen kuuluvat kuraattorien, psykologien, terveydenhoitajien ja lääkärien palvelut. Psykiatriset sairaanhoitajat ja Nuortenkeskus Nuppi täydentävät ja tukevat opiskeluhuollon palveluja.

Hyvinvointia tukeva tukiverkko

Lukioissa toimii laaja opiskelijoiden hyvinvointia tukeva tukiverkko. Tukiverkon keskeinen osa ovat opiskeluhuollon palvelut (terveydenhoitaja, lääkäri, psykologi ja kuraattori). Oppilaitoksissa on tarjolla myös lakisääteistä opiskeluhuoltoa täydentäviä psykiatristen sairaanhoitajien vastaanottoja. Lisäksi tukiverkoston osana toimii lukioiden muu henkilökunta. Yhteistyörakenteita vahvistetaan vuosittain yhteisissä tapaamisissa, joissa myös tutustutaan verkoston muihin toimijoihin. Moniammatillisella yhteistyöllä varmistetaan, että eri tilanteissa toimitaan nuoren edun mukaisesti. Tarvittaessa muodostetaan nuoren suostumuksella monialainen asiantuntijaryhmä. Seuraavalle ammattilaiselle ohjaamisen sijasta ryhmän kokoonpanossa otetaan huomioon nuoren tapauskohtaiset tarpeet. Nuorten mielenterveyden tukemisessa opiskeluhuolto, Nuortenkeskus Nuppi ja erikoissairaanhoito tekevät yhteistyötä.

Suomenkielisessä lukiokoulutuksessa on kokeiltu opiskelijoiden tukisovellusta. Sovellus kartoittaa opiskelijan tuen tarvetta ja ohjaa tarvittaessa oikealle asiantuntijalle tai kirjallisen tukimateriaalin pariin. Opiskelijat ovat antaneet sovelluksesta hyvää palautetta. Sovellus koetaan erityisen hyödyllisenä niille opiskelijoille, joilla avun pyytämisen kynnys on korkea. Arviointihetkellä sovellus oli tarjolla ainoastaan suomen kielellä.

Palveluihin pääsy

Kuraattorien ja psykologien lakisääteiset asiakasmitoitukset toteutuvat arviointihetkellä vakanssien osalta. Psykologien vakanssien täyttöaste on huomattavan alhainen, mikä vaikuttaa vastaanotoille pääsyyn. Käytettävät tietojärjestelmät eivät tue asiakasseurantaa. Seurannassa on osin jouduttu tukeutumaan manuaaliseen tilastointiin ja asiantuntijoiden omaan tilannearvioon. Lähes viidennes opiskelijoista ei ole saanut vastaanottoaikaa psykologille lakisääteisessä seitsemän työpäivän määräajassa. Usein odotusajaksi voidaan tarjota muita tukitoimia. Haastavassa rekrytointitilanteessa kuraattoreille ohjautuu opiskelijoita, jotka normaalisti olisivat psykologin asiakkaita. Palvelujärjestelmä on pirstaleinen ja resurssivajetta on monella eri tasolla. Opiskeluhuollossa kannatellaan sellaisiakin opiskelijoita, jotka tarvitsisivat hoidollisempia palveluja. Terveydenhoitaja on tavattavissa arkipäivisin ja lääkäri keskimäärin kahtena päivänä kuukaudessa. Nuortenkeskus Nupin toiminnan laajentuminen on nopeuttanut palveluihin pääsyä.

Kouluterveyskyselytulosten (2021) perusteella valtaosa Vantaan lukiolaisista koki päässeensä hyvin kuraattorin vastaanotolle. Helsingissä ja Espoossa osuudet olivat hieman alhaisempia. Psykologin vastaanotolle pääsy oli vaikeampaa. Tilanne oli kuitenkin parempi kuin vertailukaupungeissa.

Osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet

Opiskelijoiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet ovat parantuneet. Opiskelijoita kannustetaan osallistumaan ja vaikuttamaan lukioiden sisällä, lähialueella ja valtakunnallisesti. Opiskelijoiden näkemyksiä kartoitetaan esimerkiksi toiminnan kehittämisessä. Jokaisessa lukiossa toimii opiskelijakunnan hallitus, jolla on mahdollisuus osallistua yhteisöllisen hyvinvointiryhmän kokouksiin. Ruotsinkielisen lukion pieni koko tarjoaa joustavat osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet. Syksyllä 2022 on luotu osallisuuden menetelmäpankki. Lasten ja nuorten osallisuuden vahvistamiseen soveltuvia menetelmiä ovat esimerkiksi aktiivinen kuuntelu, havainnointi ja jalkautuminen. TEAviisarin (2020) tulosten perusteella Vantaalla vaikutusmahdollisuudet ovat paremmat kuin vertailukaupungeissa Espoossa ja Helsingissä.

Väkivallalta, kiusaamiselta ja häirinnältä suojaava työ

Vantaan kaupunginhallitus on hyväksynyt alkuvuonna 2022 Kiusaamisen ehkäisyn ja puuttumisen toimenpideohjelman. Ohjelman mukaan kiusaamista voidaan ehkäistä yhteisöllisen hyvinvoinnin vahvistamisella sekä osallisuuden ja yhteistoiminnan kehittämisellä. Ohjelma sisältää kiusaamiseen puuttumisen toimenpiteet, kuten kiusaamisesta ilmoittamisen ja sovittelutoiminnan. Ohjelmassa mainitaan erikseen myös pitkittyneeseen ja haastavaan kiusaamiseen puuttuminen. Vantaan lukioiden hyvinvointikansioissa on sovittu ohjelman käytännön toteuttamisesta. Huoltajien kanssa tehdään yhteistyötä kiusaamisen ehkäisyssä ja siihen puuttumisessa. Vuoden 2023 talousarviossa on varauduttu resurssilisäykseen vaativimpien kiusaamistapausten hoitamiseen.

Lukiolaisbarometrin (2022) tulosten mukaan kiusaamis- ja väkivaltakokemukset kohdistuvat erityisesti muunkielisiin ja -sukupuolisiin. Seksuaalisen häirinnän osalta kohteeksi joutuvat muita useammin muunsukupuoliset ja tytöt. Kouluterveyskyselytulosten (2021) perusteella kiusaaminen ei ole kovin yleistä lukioissa. Kiusaaminen on myös vähentynyt seurantajakson 2017–2021 aikana. Vuonna 2021 Vantaalla esiintyi kiusaamista vähemmän kuin Helsingissä, mutta enemmän kuin Espoossa ja Kauniaisissa. Seksuaalisen häirinnän kokemukset olivat yleisempiä tyttöjen ja fyysisen uhkan kokeminen poikien keskuudessa.

Lukiolaisten koulu-uupumus

Lukiolaisten koulu-uupumus on lisääntynyt selvästi, etenkin tytöillä. Opiskelijoiden jaksamiseen ovat vaikuttaneet opintojen vaatima suuri työmäärä, aikaiset aamut ja pitkät koulupäivät, itsenäisen työn suuri määrä, tehtävien paljous ja epäselvyys sekä vaikeudet eri oppiaineissa. Uupumus voi ilmetä jaksamattomuutena, erilaisina fyysisinä vaivoina, motivaation puutteena, levottomuutena, ahdistuneisuutena ja masennusoireina. Usein kyse on monen asian summasta. Lukuvuoden 2021–2022 aikana lukioiden opettajien käyttöön jaettiin mielenterveystaitoja käsittelevä videokoulutus. Koulutus sisältää ohjeistuksia ja keinoja, joilla voidaan tukea opiskelijoiden jaksamista niin kouluyhteisön kuin yksilönkin tasolla. Koulu-uupumusta havaittaessa järjestetään tukipalveluja eri toimijoiden yhteistyönä. Oppilaitoksissa on keskusteltu tavoitteiden selkeydestä ja työrauhaa tukevasta luokkahuonetyöskentelystä.

Kouluterveyskyselyssä (2021) poikien koulu-uupumus oli pysynyt suhteellisen tasaisena koko seurantajakson 2017–2021 ajan ja esiintyvyyden kokonaistaso oli huomattavasti tyttöjä alhaisempi. Vantaalla koulu-uupumusta koettiin enemmän kuin Espoossa, mutta vähemmän kuin Helsingissä. Kauniaisissa koulu-uupumusta koettiin vertailukaupungeista selvästi vähiten.

Kuva: Pekka Turtiainen

Runsaisiin poissaoloihin puuttuminen ja tuen tarjoaminen

Kouluterveyskyselyssä kartoitettiin vuosina 2017–2019 viikoittaisten ja kuukausittaisten luvattomien poissaolojen määriä. Näissä vertailuissa Vantaalla poissaoloja oli enemmän kuin Espoossa ja Kauniaisissa, mutta vähemmän kuin Helsingissä. Poissaolojen määrä on Vantaan lukioissa kasvanut ja niiden seuranta on kehittynyt. Poissaolojen seurannan taso oli TEAviisarilla (2020) mitattuna Vantaalla samaa luokkaa kuin Espoossa ja koko maan tasolla keskimäärin. Helsingissä poissaolojen seuranta oli jäänyt hieman heikommalle tasolle kuin vertailukaupungeissa.

Poissaolojen seurannassa ja niihin puuttumisessa noudatetaan Vantaalla yhdessä sovittua toimintamallia. Poissaolojen kasautuessa opiskelijan tueksi ja tilanteen selvittämiseksi kootaan tarvittaessa monialainen asiantuntijaryhmä.

Koronapandemian ja etäopetuksen aiheuttaman hyvinvointivajeen korjaaminen

Koronapandemia ja etäopetus ovat vaikuttaneet lukiolaisten henkiseen hyvinvointiin. Opintojen keskeyttämistä, opintoaikojen pidentämistä ja keskittymistä vain pakollisiin aineisiin on esiintynyt tavanomaista enemmän. Erityisen haastavaa etäopetusaika on ollut niille nuorille, joilla oli vaikeuksia jo ennen koronaa sekä niille, joiden äidinkieli on muu kuin suomi tai ruotsi. Opiskelijoille on tarjottu mahdollisuuksia opintojen kertaamiseen, tukiopetusta ja opetusta pienryhmissä. Opiskeluhuollon toimijat ovat jalkautuneet välitunneille, tehneet oppituntivierailuja, pitäneet opiskelijoihin yhteyttä etäopetusaikana ja kutsuneet tarvittaessa vastaanotoille. Kattavaa selvitystä oppimisvajeesta ei ole tehty.

Kouluterveyskyselytulosten (2021) perusteella vantaalaiset tytöt kokevat enemmän yksinäisyyttä ja ahdistuneisuutta kuin espoolaiset, mutta vähemmän kuin helsinkiläiset. Vantaalaisten poikien kokema yksinäisyys sijoittuu niin ikään Espoon ja Helsingin välille. Vantaalaiset pojat kokevat vähemmän ahdistusta kuin espoolaiset ja helsinkiläiset. Positiivista on, että suurin osa vantaalaisista nuorista oli tyytyväisiä elämäänsä. Valtaosa Vantaan lukiolaisista koki saaneensa tukea mielialaan liittyviin asioihin oppilaitoksensa aikuisilta. Kouluterveyskyselytulosten (2021) perusteella Vantaalla tukea sai paremmin kuin Espoossa tai Helsingissä. Tyytyväisyys oli kuitenkin laskenut aikaisempiin vuosiin verrattuna. Erityisesti tyttöjen tyytyväisyys oli laskenut voimakkaasti. Ilmiö on havaittavissa myös kansallisella tasolla.

Lasten ja nuorten mielenterveyspalveluille sekä nuorten päihdehoidolle asetettujen tavoitteiden toteutuminen

Yhteisen arvioinnin tuloksista voidaan yhteenvetona todeta, että kaikissa pääkaupunkiseudun kaupungeissa on tehty toimenpiteitä lasten ja nuorten mielenterveyspalvelujen vahvistamiseksi. Koulu- ja opiskeluterveydenhuoltoon on lisätty henkilöstöä ja henkilöstöä on koulutettu laajasti eri lyhytterapiamenetelmien käyttöön. Kehittämistyöstä huolimatta palveluja tuottavien organisaatioiden yhteistyö, roolit ja tehtävät ei-

vät ole selkeitä eivätkä hoito- ja palveluketjut sujuvia. Sama koskee nuorten päihdehoitoa. Henkilöstöpula on kaupunkien, HUSin ja hyvinvointialueiden yhteinen haaste. Erityisesti lääkäreiden ja psykologien rekrytointivaikeudet ovat keskeinen hoitoon pääsyä hidastava tekijä.

Johtopäätökset:
Opiskelijoiden hyvinvointia on edistetty asetettujen tavoitteiden mukaisesti. Haastava henkilöstötilanne, erityisesti psykologien ja lääkärien saatavuus, sekä palvelutarpeen kasvu vaikeuttavat palveluihin pääsyä.

Lukioissa toimii opiskeluhuollon ja muun henkilökunnan muodostama opiskelijoiden tukiverkosto. Tarvittaessa muodostetaan nuoren tapauskohtaiset tarpeet huomioiva monialainen asiantuntijaryhmä.

Kuraattorien ja psykologien lakisääteiset asiakasmitoitukset toteutuvat vakanssien osalta. Psykologivakanssien täyttöaste on huomattavan alhainen, mikä heikentää vastaanotoille pääsyä. Lähes viidennes opiskelijoista ei ole saanut psykologin vastaanottoaikaa lakisääteisessä määräajassa. Usein odotusajaksi voidaan tarjota muita tukitoimia. Palvelujärjestelmä on pirstaleinen ja resurssivajetta on monella eri tasolla. Opiskeluhuollossa kannatellaan myös opiskelijoita, jotka tarvitsisivat hoidollisempia palveluja.

Opiskelijoiden osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet ovat kyselytulosten perusteella parantuneet. Erityisesti ruotsinkielisen lukion pieni koko tarjoaa joustavat osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuudet.

Kaupunginhallituksen hyväksymä Kiusaamisen ehkäisyn ja puuttumisen toimenpideohjelma konkretisoituu lukioiden hyvinvointikansioissa sovituissa toimenpiteissä. Kiusaamisen vastaisessa työssä keskeistä on yhteisöllisen hyvinvoinnin vahvistaminen sekä osallisuuden ja yhteistoiminnan kehittäminen.

Poissaolojen määrä on kasvanut ja niiden seuranta on kehittynyt. Poissaolojen seurannassa ja niihin puuttumisessa noudatetaan yhdessä sovittua toimintamallia.

Koronapandemia ja etäopetus ovat vaikuttaneet lukiolaisten henkiseen hyvinvointiin. Koulu-uupumus, ahdistuneisuus ja yksinäisyys ovat lisääntyneet selvästi, etenkin tytöillä. Erityisen haastavaa etäopetusaika on ollut niille nuorille, joilla oli vaikeuksia jo ennen koronaa sekä niille, joiden äidinkieli on muu kuin suomi tai ruotsi. Opiskelijoille on tarjottu tukiopetusta ja opetusta pienryhmissä. Opiskeluhuollon toimijat ovat jalkautuneet välitunneille.

Suositukset:
Tarkastuslautakunta muistuttaa hyvinvointialueuudistuksen yhteydessä sovituista palvelujen kehittämisen tavoitteista, jotta palveluihin pääsy nopeutuisi ja tarvetta vastaavia palveluja pystyttäisiin tarjoamaan oikea-aikaisesti. On tärkeää, että opiskeluhuollon riittävät voimavarat turvataan hyvinvointialueella.

Kunnan ja hyvinvointialueen yhdyspinnat korostuvat hyvinvoinnin ja terveyden edistämisessä. Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että yhteistyö jatkuu ja kehittyy kuntaan jäävien ja hyvinvointialueelle siirtyneiden palvelujen välillä.

5 KAUPUNKIYMPÄRISTÖ

5.1 Kadut ja puistot -palvelualue

Kadut ja puistot, organisaatio ja palvelut
Katujen ja puistojen palvelualue kuuluu kaupungin organisaatiossa kaupunkiympäristön toimialaan ja kaupunkitilalautakunnan alaiseen toimintaan. Palvelualueeseen kuuluu kuusi palveluyksikköä: suunnittelu, rakentaminen, kunnossapito, luvat ja valvonta, varikko ja ratikka. Kadut ja puistot vastaa julkisen kaupunkitilan suunnittelusta, rakentamisesta ja kunnossapidosta, niitä koskevista lupa-asioista sekä pysäköinninvalvonnasta. Lisäksi palvelualueeseen kuuluu kaupungin keskitetty ajoneuvonhallinta (varikko) ja Vantaan ratikan suunnittelu. Tässä tekstissä katu- ja viheralueista käytetään myös nimitystä kaupunki-infra.

Toiminnan tavoitteita ja toimenpiteitä tavoitteiden toteuttamiseksi 2022
Kadut ja puistot -palvelualue on kiinteästi mukana kaupungin sitovan strategisen tavoitteen numero 32 (ratikkakaupungin suunnittelu etenee) toteuttamisessa.

Suunnittelu eteni vuonna 2022 seuraavasti:

- Ratikan kaavarunkoehdotus valmistui tavoitellusti päätöksentekoa varten.
- Ratikan katualueen kaavaehdotuksia käsiteltiin kaupunkiympäristölautakunnassa 10/21 kpl eli 48 prosenttia (tavoite oli yli puolet).
- Katu- ja puistosuunnitelmista nähtäville valmistui 39 prosenttia (tavoite oli 90 prosenttia).

Suunnittelu ei edennyt aivan tavoitellusti, mutta tavoitteen toteuttaminen kuitenkin edistyi.

Kadut ja puistot on rakentanut oman tuloskorttinsa kaupunkiympäristön toimialan tuloskortin pohjalta. Palvelualue asetti muun muassa seuraavanlaisia tavoitteita:

- Kaupunki saa maankäyttöön liittyviä sopimuskorvauksia 15,9 miljoonaa euroa.
- Kaupunki-infran korjausvelkaa lähdetään selvittämään ja hillitsemään.
- Henkilöstön hyvinvointia edistetään.
- MATTI-järjestelmää (maankäytön toimintamalli- ja tietojärjestelmä) käytetään ja sen käyttöä edistetään edelleen.

Tavoitteita on saatu toteutettua vaihtelevasti. Tavoitteiden toteuttamiseen liittyviä toimenpiteitä tulee esille tarkemmin seuraavissa taloutta, henkilöstöä ja toimintaa käsittelevissä osioissa.

Talous

Kaupunginvaltuustoon nähden sitova talouden tavoite on koko kaupunkitilalautakunnan alaisen toiminnan bruttoyksiköiden tulot ja menot yhteensä. Katujen ja puistojen palvelualueeseen kuuluva varikko on nettobudjetoitu yksikkö, jonka sitova talouden tavoite on toimintakate. Oheisissa taulukoissa on tiivistettynä kadut ja puistot bruttoyksiköiden ja varikon käyttötalouden talousluvut vuosilta 2020 ja 2021 (tilinpäätös) ja 2022 (talousarvio ja toteuma).

Taulukko: Kadut ja puistot bruttoyksiköt, talouslukuja 2020–2022 (luvut 1000 euroa)

	TP 2020	TP 2021	TA 2022	Toteuma 2022
Toimintatulot	36 275	25 896	20 134	25 603
Toimintamenot	-38 487	-40 211	-42 819	-46 263
Toimintakate	-2 213	-14 315	-22 685	- 20 660

Taulukko: Varikko, talouslukuja 2020–2022 (luvut 1000 euroa)

	TP 2020	TP 2021	TA 2022	Toteuma 2022
Toimintatulot	6 878	7 114	6 242	7 313
Toimintamenot	-5 113	-6 003	-5 355	-6 212
Toimintakate	1 765	1 111	887	1 101

Bruttoyksiköiden menot ylittyivät talousarviossa arvioidusta. Menojen ylityksen suurin taustatekijä on runsasluminen talvi, joka nosti huomattavasti toimintamenoja (puhtaanapitomenot ja erityisesti lumenajot) ja aiheutti palveluviivettä. Varikko saavutti sitovana eränä olleen toimintakatteen. Tulopuolella heikentynyt ja epävarma taloustilanne on vaikuttanut muun muassa tonttien kysyntään ja maankäytön sopimuskorvaukset jäävät hiukan talousarviossa ennakoidusta tasosta.

Palvelualueen investoinnit 2022

Palvelualueen investointibudjetti vuodelle 2022 oli 40 miljoonaa euroa, jakautuen seuraavasti:

- Tulot 2,0 miljoonaa euroa

Menot kohteittain:

- Liikennealueet 21,7 miljoonaa euroa
- Urheilualueet 2,9 miljoonaa euroa
- Virkistysalueet 1,3 miljoonaa euroa
- Ympäristörakentaminen 4,0 miljoonaa euroa
- Yhteishankkeet 2,3 miljoonaa euroa
- Ratikka 7,0 miljoonaa euroa

Nettomenot 37,1 miljoonaa euroa

Investointibudjetin nettomenot ylittyivät noin 1 miljoonalla eurolla.

Toiminta laajemmasta näkökulmasta

Oheiseen taulukkoon on koottu palvelualueen toiminnan tunnuslukuja vuosilta 2020–2022.

Taulukko: Kadut ja puistot toiminnan tunnuslukuja 2020–2022

Kadut ja puistot	**2020**	**2021**	**2022**
Liikenneväylien ylläpito euroa/m^2	1,89	1,90	1,91
Rakennetun katuvihreän ylläpito	0,28	0,30	0,30
Rakennetun puiston (A-luokka) kunnossapito euroa/m^2	0,54	0,55	0,57
Maanläjitysalueille tuodut kuormat	54 700	58 877	56 861
Varikko			
Polttoaineen vuosikulutus litraa/ajoneuvo	1 280	1 441	1 388

Liikenneväylien ylläpidon kustannukset ovat hieman nousseet vuosina 2021–2022, yhtenä syynä tähän on ollut runsaslumiset talvet. Muutoin tunnusluvuissa on melko pieniä poikkeamia eri vertailuvuosina.

Kuva: Sakari Manninen

Toiminnan volyymeja voi kuvata esimerkiksi kunnossapidettävien alueiden määrällä. Kunnossapidettäviä katuja ja kevyen liikenteen väyliä on noin 1 600 kilometriä, kunnossapidettäviä puistoja 860 hehtaaria ja kunnossapidettäviä metsiä 3 000 hehtaaria. Lisäksi lunta vastaanotetaan keskimäärin noin 15 000 kuormaa joka talvi. Määrä vaihtelee sään mukaan. Esimerkiksi talvella 2019–2020 vastaanotettiin 66 lumikuormaa ja 2021–2022 talvena taas 54 672 kuormaa.

Henkilöstö

Vakinaisen henkilöstön määrä on viime vuosina ollut suunnilleen sama, hieman alle 270. Määräaikaisen henkilöstön määrä vaihtelee vuoden mittaan paljon. Esimerkiksi kesäaikana kesätyöntekijät nostavat määräaikaisten määrää huomattavasti.

Henkilöstön vaihtuvuus on ollut kasvussa vuosina 2021 ja 2022. Yksi syy tähän on palkkaus, joka naapurikaupungeissa on paremmalla tasolla. Työvoiman saatavuudessa on ollut haasteita, jo vähän aikaa, erityisesti erityisosaajista (esimerkiksi rakennuttajavalvojat) on ollut pulaa. Nyt heikentynyt työvoiman saatavuus koskee laajemmin koko infra-alaa. Esimerkiksi putkiasentajista ja kunnossapitotyöntekijöistä on pulaa ja tilanne tuntuu vaikeutuvan. Haastetta lisää myös kadut ja puistot palvelualueen henkilöstön korkea ikärakenne, joka tulevaisuudessa lisää henkilöstön poistumaa eläkkeelle siirtymisten myötä.

Henkilöstön työhyvinvointia mittaavan Kunta10-tutkimuksen vuoden 2020 tuloksissa oli palvelualueen eri yksiköissä huomattavia eroja ja myös erilaisia työyhteisöön liittyviä haasteita. Palvelualueella nostettiin tuolloin yhteisiksi kehittämiskohteiksi motivointi ja ajanhallinta. Motivoinnin keinoihin kuuluvat keskustelut, seuranta, viestintä ja palkitseminen. Ajanhallinnassa korostetaan etätyösääntöjen hyvää noudattamista. Lisäksi eri yksiköissä valittiin kyselyn pohjalta omia kehittämiskohteita, joilla pyritään vastaamaan kyselyssä nousseisiin haasteisiin. Vuoden 2022 tutkimuksessa palvelualueen kokonaistulos oli parantunut.

Palvelualueen sairauspoissaoloprosentti on ollut vuosina 2020–2021 hieman alle neljä prosenttia, eli koko kaupungin keskimääräistä sairauspoissaoloprosenttia (hieman yli neljä prosenttia) alemmalla tasolla. Vuonna 2022 sairauspoissaoloprosentti nousi yli neljän prosentin.

Asiakaspalaute, segregaation ehkäiseminen

Kadut ja puistot -palvelualueen toiminta näkyy ja vaikuttaa monin tavoin kuntalaisten arkeen. Näin myös palautetta toiminnasta tulee paljon. Palaute on usein negatiivista eli jokin asia vaatii korjausta. Palautteisiin pyritään vastaamaan ajallaan ja asia pyritään mahdollisimman nopeasti korjaamaan. Kuitenkin esimerkiksi kovan lumipyryn aikana ei ehditä vastaamaan auraamista koskevaan palautteeseen. Usein tilanne on jo hoidettu (aura käynyt tai tulossa) ennen kuin palautteita ehditään käsittelemään.

Segregaation ehkäisemisessä palvelualue on ollut mukana tehostamalla puistojen ja katujen kesäajan kunnossapitoa myönteisen erityiskohtelun alueilla. Lisäksi kyseisillä alueilla on toteutettu osallistuvaa budjetointia[16].

MATTI-tietojärjestelmä

MATTI-järjestelmä (maankäytön toimintamalli- ja tietojärjestelmä) otettiin palvelualueella käyttöön vuonna 2020. Järjestelmän käytöstä on saatu monenlaisia hyötyjä. Erilaiset suunnitelmat ovat nyt koottuna yhdessä paikassa, MATTI-integraatiot sujuvoittavat tiedonhallintaa ja dokumentit ohjautuvat tiedonohjaussuunnitelman mukaisesti oikeaan sijaintiin. Lisäksi järjestelmästä saadaan hyödyllisiä karttapohjaisia näkymiä suunnittelu-, rakentamis- ja investointikohteista ja julkisen kaupunkitilan luvat on saatu karttapalveluun kuntalaisten nähtäville.

Järjestelmän kehittäminen jatkuu edelleen ja käytön myötä syntyy jatkuvasti kehitysideoita, joita resurssien puitteissa edistetään. MATTI-järjestelmän kehitystyön ohella pyritään palvelualueella nyt myös saamaan kaikki käyttäjät samalle viivalle eli vakiinnuttamaan järjestelmän käyttö tutuksi ja luontevaksi osaksi työtehtäviä. Näin saadaan järjestelmä palvelemaan entistä paremmin perustyötä.

[16] Osallistuva budjetointi on asukasvuorovaikutuksen menetelmä, jossa asukkaille tarjotaan väylä päättää kaupungin rahojen käytöstä tietyn summan (50 000 euroa) osalta.

Korjausvelka ja investoinnit

Korjausvelka asiana ei ole suoraan kuulunut millekään kadut ja puistot -palvelualueen yksikölle, mutta nyt on perusteilla rakentamisen yksikön alaisuuteen omaisuudenhallintayksikkö. Yksikkö ottaa vastuun omaisuuden elinkaaren hallinnasta ja näin myös korjausvelkaan liittyvistä asioista.

Katuomaisuuden korjausvelaksi arvioidaan noin 150 miljoonaa euroa. Lisäksi pientaloalueilla on noin 200 kilometriä rakentamattomia vanhoja pientaloalueiden katuja, jotka ovat kaavoituksen myötä tulleet tienhoitokunnilta kaupungille ja niitä ei ole koskaan rakennettu (esimerkiksi yksityisteitä ja mökkiteitä). Näiden pientaloalueiden katujen ”rakentamisvelka” on noin 300 miljoonaa euroa (summa on osittain päällekkäinen katujen korjausvelan kanssa). Mikäli korjaustoimenpiteitä ei tehdä arvioidaan katuomaisuuden korjausvelan kasvavan vuoteen 2029 mennessä noin 360 miljoonaan euroon. Lisäksi puistojen korjausvelaksi arvioidaan noin 50 miljoonaa euroa.

Jonkin verran perusteellista katujen peruskorjausta voidaan viivästyttää uudelleenpäällystyksillä, mutta velan pysäyttäminen ja vähentäminen vaatii lisäpanostuksia. Nyt käytössä oleva julkisen käyttöomaisuuden investointikehys (noin 40 miljoonaa euroa, josta nyt 7 miljoonaa euroa on osoitettu Vantaan ratikalle) ei riitä korjausvelan vähentämiseen vaan se kuluu pääasiassa asuntotuotantotavoitteen mukaiseen uudisrakentamiseen ja sopimuskohteisiin. Korjausvelan pitäminen nykytasossa arvellaan vaativan noin 13 miljoonan euron lisäinvestointibudjetin seuraavan 10 vuoden ajalle. Korjausvelan puolittuminen vaatisi arvion mukaan 21 miljoonan euron lisäbudjetin 10 vuoden ajan.

Johtopäätökset:

Kadut ja puistot -palvelualueen toiminta liittyy moninaisesti erilaiseen kaupunkiympäristön infrastruktuurin rakentamiseen ja ylläpitoon. Palvelualueen toiminta on varsin näkyvästi esillä kuntalaisten arjessa, joten toimintaan kiinnittyy myös suurta huomiota. Palvelualue huolehtii myös merkittävän omaisuuserän kunnossapidosta.

Palvelualueen käyttötalouteen vaikuttaa suuresti sääolosuhteet. Vuoden 2022 talven poikkeukselliset säät, erityisesti runsaslumisuus, aiheuttivat huomattavasti tavallista suuremman kunnossapitotarpeen ja palveluviiveen eri alueilla ja näin kadut ja puistot

-palvelualueen käyttötalousmenot ylittyivät. Lisäksi epävarma taloustilanne on tuonut epävarmuutta myös palvelualueen käyttötuloihin. Tonttien kysyntä on ollut arvioitua pienempää ja maankäyttöön liittyvät sopimuskorvaukset jäänevät talousarviossa arvioitua tasoa vähäisemmiksi.

Henkilöstön saatavuus on muuttunut koko ajan haastavammaksi. Tiettyjen erityisosaajien saatavuudessa on aina ollut vaikeuksia, mutta nyt työvoimapula koskettaa jo jokaista ammattiryhmää. Henkilöstötyytyväisyydessä palvelualueella on ollut yksiköittäin suuria vaihteluja. Vuoden 2022 Kunta10-kyselyssä palvelualueen kokonaistulos oli parantunut edelliseen kyselyyn verrattuna.

Tiedolla johtamiseen on palvelualueella uusi työkalu: MATTI-järjestelmä (maankäytön toimintamalli- ja tietojärjestelmä), joka otettiin palvelualueella käyttöön vuonna 2020. Järjestelmässä pystytään automatisoimaan palvelualueen eri yksiköiden työprosesseja, kokoamaan erilaiset dokumentit yhteen paikkaan ja tuottamaan erilaista kaupunkiympäristöön liittyvää tietoaineistoa myös kuntalaisten hyödynnettäväksi. Tällä hetkellä on järjestelmän edelleen jatkuvan kehitystyön ohella tärkeää saada järjestelmän käyttö juurtumaan luontevaksi osaksi toimintaa.

Kadut ja puistot -palvelualue tehostaa jatkossa kaupunki-infran omaisuudenhallintaa ja korjausvelan seurantaa. Vantaan katuomaisuuden korjausvelaksi arvioidaan noin 150 miljoonaa euroa ja lisäksi pientaloalueilla on noin 200 kilometriä rakentamattomia vanhoja pientaloalueiden katuja. Arvion mukaan katuomaisuuden korjausvelka kasvaa vuoteen 2029 mennessä noin 360 miljoonaan euroon, jos mitään toimenpiteitä korjausvelan hillitsemiseksi ei tehdä. Nykyiset julkisen käyttöomaisuuden investointimäärärahat kuluvat pitkälti uudisrakentamiseen ja maankäyttösopimusvelvoitteiden täyttämiseen. Korjausvelan pysäyttäminen vaatisi lisäinvestointeja.

Suositukset:
Kaupunki-infra muodostaa huomattavan omaisuuserän, jonka kunnosta ja arvon säilymisestä pitää huolehtia hyvin. Tarkastuslautakunta on huolissaan kaupungin infraomaisuuden koko ajan kasvavasta korjausvelasta ja pitää hyvänä palvelualueen toimia, joilla mainitut asiat saadaan entistä paremmin seurantaan. Lautakunta suosittelee palvelualuetta kokoamaan pidemmän ajan suunnitelman siitä, millä keinoilla ja

panostuksilla kaupunki-infran korjausvelkaa pystyttäisiin hillitsemään. Kaupunki-infran korjausvelan hillitsemistoimenpiteet tulevat edellyttämään koko kaupungin tasolla tehtäviä ratkaisuja.

5.2 Kiinteistöt ja tilat -palvelualue

Palvelualueen kolme palveluyksikköä ovat mittaus- ja geopalvelut, toimitilajohtaminen sekä kiinteistönhallinta ja asuminen. Osa kiinteistönhallinta ja asuminen -yksiköstä on nettobudjetoinnin piirissä. Palvelualue vastaa kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten kehittämisestä ja toteuttamisesta. Se edistää osaltaan työpaikka-alueiden kehittymistä sekä markkinoi ja luovuttaa tontteja asunto-, palvelu- ja työpaikkarakentamiseen. Ydintehtäviä ovat myös investointisuunnitteluun ja toteutukseen liittyvä hankekehitys, toimitilahankkeiden valmistelu, suunnittelu, rakennuttaminen ja rakentamisen valvonta. Nettoyksikkö vastaa kaupungin palvelutilojen kiinteistösalkun hallinnasta, kiinteistöhallinnosta sekä kiinteän omaisuuden ja toimitilojen vuokrauksesta.

Toiminnan tavoitteet

Palvelualueen päätavoitteet liittyivät ensisijaisesti maa- ja asuntopoliittisten sekä kiinteistöjohtamisen linjausten toteuttamiseen. Hiilineutraalisuutta tavoitellaan päivitetyn resurssiviisauden tiekartan määrittelemin toimenpitein kaikissa palvelualueen ydintoiminnoissa edistämällä muun muassa puurakentamisen ja kasvikattolinjausten mukaisia toimenpiteitä. Palvelualueelle asetettujen tavoitteiden toteutumisaste on epävarmasta maailmantilanteesta huolimatta suhteellisen myönteinen. Suurin osa asetetuista tavoitteista toteutui täysin tai osittain.

Talouden tavoitteet

Kaupunginvaltuustoon nähden sitova talouden tavoite on bruttoyksiköillä lautakuntatasoinen. Vuonna 2022 tulot olivat 39,8 miljoonaa euroa (3,1 miljoonaa euroa yli muutetun talousarvion) ja menot 27,3 miljoonaa euroa (0,1 miljoonaa euroa alle muutetun talousarvion). Tulojen toteumaan vaikuttivat maanmyyntivoittojen jääminen tavoitteesta. Menoihin vaikuttivat toimitilojen kiinteistönhoidon ja ylläpidon sekä kunnossapidon kustannukset.

Nettoyksikön sitova talouden tavoite on toimintakate. Vuonna 2022 tulot olivat 197,8 miljoonaa euroa (1,0 miljoonaa euroa alle muutetun talousarvion) ja menot 106,9 miljoonaa euroa (3,4 miljoonaa euroa alle muutetun talousarvion). Tulojen toteumaan vaikuttivat kiinteistö- ja asuntomyyntien siirtyminen vuodelle 2023. Toimintakate toteutui muutettua talousarviota paremmin.

Henkilöstö

Palvelualueen vakanssimäärä on noin 190. Henkilöstövaje on kymmenen prosentin luokkaa. Haasteena on koulutuspaikkojen vähäisyys ja ettei koulutettuja hakijoita ole tarpeeksi avoimiin tehtäviin. Henkilöstöpula ei ole ainoastaan Vantaan haaste. Palvelualueen pitovoima koetaan hyväksi. Käytössä oleva Maankäytön toimintamalli ja tietojärjestelmä (MATTI) on osoittautunut positiiviseksi pitovoimatekijäksi. Palkkatason suhteen Vantaa on osin samalla tasolla naapurikaupunkeihin verrattuna, mutta paikoin esiintyy suuriakin eroja. Joissakin esihenkilötason tehtävissä palkkaero voi olla 500–600 euroa kuukaudessa.

Työvoiman hankkimiseksi on yksittäistapauksissa hyödynnetty työssäoppimista tarkoituksena vakinaistaminen heti ammattiin valmistumisen jälkeen. Sopimuksiin sisällytetään usein tietynpituinen työssäolovelvoite. Jos työssäoloehto jää puuttumaan, on olemassa riski, että henkilö siirtyy heti valmistumisensa jälkeen toisen työnantajan palvelukseen.

Vuosina 2020–2021 sairauspoissaoloprosentti jäi alle kahteen johtuen koronapandemiasta ja sen aikana tehdystä runsaasta etätyöstä. Vuonna 2022 prosentti on lähtenyt nousuun, kun on palattu osin lähityöhön. Sairauspoissaolojen taso on hyvin maltillinen.

Asiakaspalaute

Asiakaspalautetta kerätään säännöllisissä seurantaryhmien kokouksissa sekä erikseen rakennuttajille suunnatuissa infoissa. Vantaalla toimiville asuntorakennuttajille järjestetään vuosittain noin 20 rakennuttajapalaveria, jotka toimivat myös palautteen annon ja ajatustenvaihdon foorumeina. Palaute on ollut pääasiassa hyvää. Kuntalaispalautetta kerätään kerran valtuustokaudessa asukasbarometrillä.

Yritystonttien saatavuutta on toisinaan kritisoitu. Vantaan yritystonttivaranto on hyvin pieni. Tontinluovutuksessa on samalla tarkasteltava kaupungin työpaikka- ja verotulotavoitteita sekä suunniteltua rakentamisen tehokkuuslukua. Toisinaan sopivaa yritystä joudutaan odottamaan pitkään, jotta yritystonttien käyttö toteutuisi parhaalla mahdollisella tavalla.

Kiinteistöjen tila- ja energiatehokkuus

Kaupungin talousarviossa on useiden vuosien ajan asetettu yleiset tuottavuusmittarit tila- ja energiatehokkuudelle. Alla olevissa taulukoissa on kuvattu tila- ja energiatehokkuusmittareiden kehitys vuosilta 2015–2022. Vantaan vuoden 2023 talousarviossa ei ole enää asetettu vastaavia mittareita.

Taulukko: Tilatehokkuuden kehitys vuosina 2015–2022

Mittari	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Tilatehokkuus	3,8	3,9	3,7	3,9	3,7	3,69	3,67	3,72

Tilatehokkuus-mittarissa toimitilaneliöt on suhteutettu asukasmäärään. Talousarvion mukaan mittarin suhdeluvun avulla voidaan vertailla kaupunkien palvelutuotannon käytössä olevan toimitilan määrää suhteessa palvelujen kysyntään. Pidemmän aikavälin seurannassa asukasmäärään suhteutetut toimitilaneliöt ovat Vantaalla vähentyneet 2,1 prosenttia.

Taulukko: Energiatehokkuuden kehitys vuosina 2015–2022

Mittari	**2015**	**2016**	**2017**	**2018**	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**
Energiatehokkuus (kWh/rm^3)	59	62	63	63	69	60	69	69

Energiatehokkuus-mittarissa energiankulutus suhteutetaan rakennustilavuuteen. Mittari kuvaa kaupungin omistaman rakennuskannan vuotuista energian ominaiskulutusta. Pidemmän aikavälin seurannassa tilavuuskohtainen energiankulutus on kasvanut. Vuoden 2022 osalta on esitetty tilinpäätöksen arviotieto.

Kiinteistöjen hoito ja ylläpito

Kaupunkikonsernin omistamien rakennusten jälleenhankinta-arvo[17] on kiinteistöhallintajärjestelmässä noin 1,53 miljardia euroa ja tekninen arvo[18] noin 1,28 miljardia euroa. Kaupungin omistamat tilat ovat enimmäkseen kasvatuksen ja oppimisen (koulut ja päiväkodit) sekä kaupunkikulttuurin palvelukäytössä. Toisen asteen opetustilat sekä sosiaali- ja terveydenhuollon tilat ovat pääsääntöisesti konserniyhtiöiden omistuksessa.

Palvelualue hyödyntää kiinteistöomaisuuden hallinnassa Trellumin[19] tuottamaa korjausvelkaindeksiselvitystä, jota on tuotettu vuodesta 2007 alkaen. Selvitys mahdollistaa rakennusten arvojen ja korjausvelan sekä peruskorjaus- ja perusparannustarpeen kehittymisen luotettavan seurannan ja vertailun. Selvitys tuottaa kolme erillistä omaisuuden hallintaan liittyvää tunnuslukua (korjausvelka[20], peruskorjaustarve[21] ja perusparannustarve[22]).

Korjausvelkaan ja perusparannustarpeeseen vaikuttavat rakennusten kuluminen, kaikki rakennuksiin kohdistuvat investoinnit sekä suuremmat kunnossapitotyöt, rakennusten myynnit ja purut sekä rakentamisen kustannustason muutos. Korjausvel-

[17] Jälleenhankinta-arvo kuvaa sitä rahamäärää, joka tarvitaan uuden vastaavan rakennuksen rakentamiseen samalle tontille.

[18] Tekninen arvo kuvaa sitä arvoa, joka saadaan, kun rakennuksen jälleenhankinta-arvosta vähennetään rakennuksen iän, käytön, kulumisen, käyttökelpoisuuden alenemisen ja vanhanaikaisuuden takia tapahtunut arvon aleneminen.

[19] Trellumin Korjausvelkaindeksiselvityksiä on tuotettu vuosittain vuodesta 2007 alkaen. Vuonna 2021 mukana oli 12 kaupunkia. Vantaan osalta tiedot ovat saatavissa vuodesta 2005 alkaen. Korjausvelkaindeksi tarkastelee kaupunkien omistamien rakennusten nykykunnon ja tavoitekunnon välistä erotusta. Korjausvelkaindeksi vuosittain seurattavine tunnuslukuineen tuottaa tietoa omaisuuteen kohdistuneiden toimenpiteiden vaikuttavuudesta.

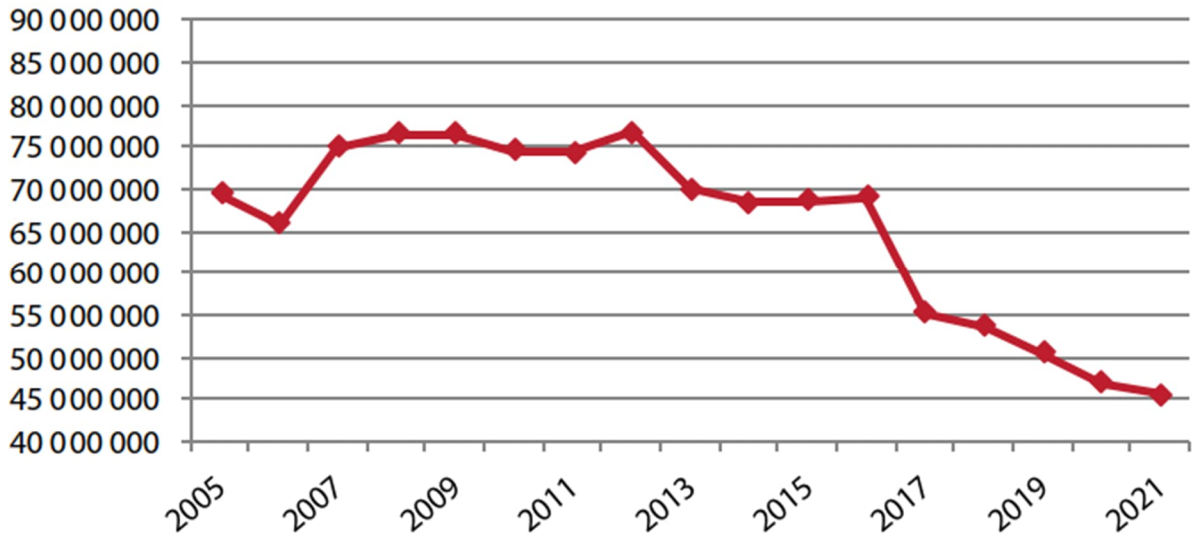
[20] Korjausvelka kuvaa kuinka paljon rakennusten ylläpidosta on laskennallisesti tingitty rahaa, jotta ne olisivat fyysisesti nykypäivän käyttöä vastaavassa kunnossa. Korjausvelka saadaan nykyisen ja tavoitekuntoluokan välisenä erotuksena. Korjausvelka lasketaan kaikista alle 75 prosentin kuntoluokan rakennuksista ja tavoitekuntona käytetään 75 prosentin kuntoluokkaa.

[21] Peruskorjaustarve kuvaa kuinka paljon kiinteistösalkun huonokuntoisiin rakennuksiin tulisi investoida rahaa, jotta ne olisivat alkuperäiseen tasoon nähden erinomaisessa kunnossa. Peruskorjaustarve saadaan nykyisen ja tavoitekuntoluokan välisenä erotuksena. Peruskorjaustarve lasketaan kaikista alle 60 prosentin kuntoluokan rakennuksista ja tavoitekuntona käytetään 90 prosentin kuntoluokkaa. Peruskorjauksessa korjataan rakennuksen kuluneet osat alkuperäiseen laatutasoon.

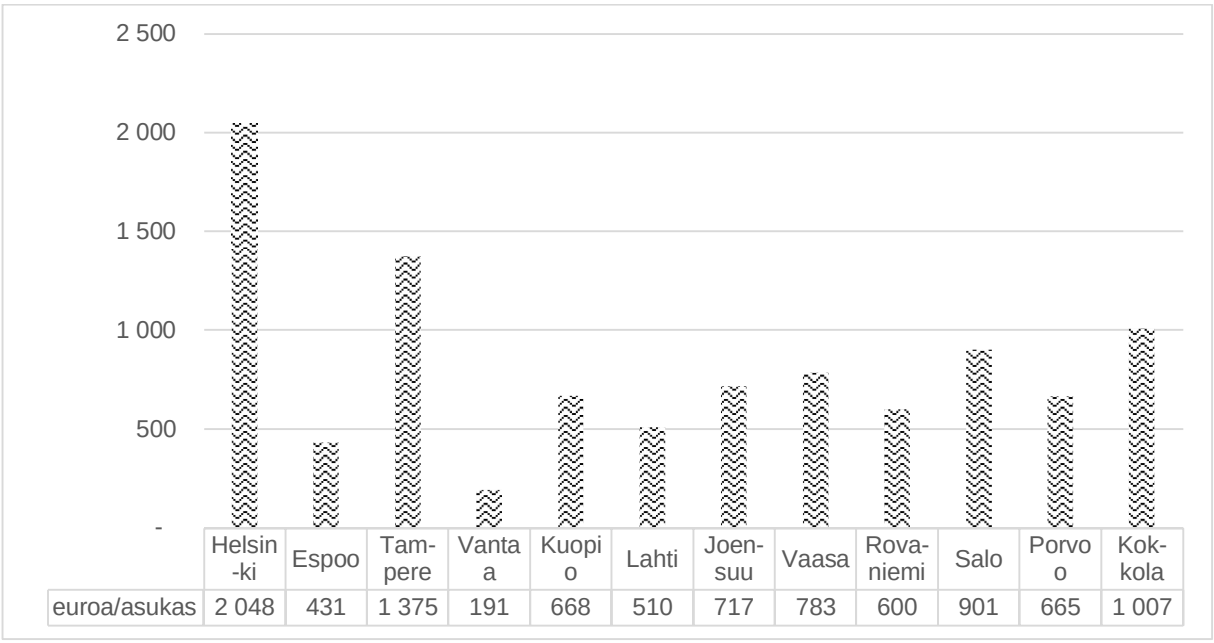
[22] Perusparannustarve kuvaa kuinka paljon kiinteistösalkun huonokuntoisiin rakennuksiin tulisi investoida rahaa, jotta ne olisivat nykypäivän uusien käyttötarkoitukseltaan vastaavien rakennusten tasoisessa kunnossa. Perusparannustarve saadaan nykyisen ja tavoitekuntoluokan välisenä erotuksena. Perusparannustarve lasketaan kaikista alle 60 prosentin kuntoluokan rakennuksista ja tavoitekuntona käytetään 120 prosentin kuntoluokkaa, jolloin investoinnin ajatellaan jakautuvan 2/3 peruskorjaukseen (peruskorjaustarve = olemassa olevien rakennusosien korjaus) ja 1/3 toiminnallisiin muutoksiin (uusien rakennusosien vieminen korjattavaan rakennukseen).

kaindeksiselvityksen mukaan Vantaan korjausvelka ja perusparannustarve ovat olleet vuosia laskusuunnassa. Korjausvelan määrä vuonna 2021 oli noin 46 miljoonaa euroa, mikä on seurantajakson alhaisin ja vertailukaupunkeihin nähden pienin asukasmäärään suhteutettuna. Korjausvelkaa on pidetty kurissa kulumista vastaavin korjausinvestoinnein sekä huonokuntoisia rakennuksia myymällä tai purkamalla.

Kuvio: Vantaan korjausvelan muutos vuosina 2005–2021 (euroa)



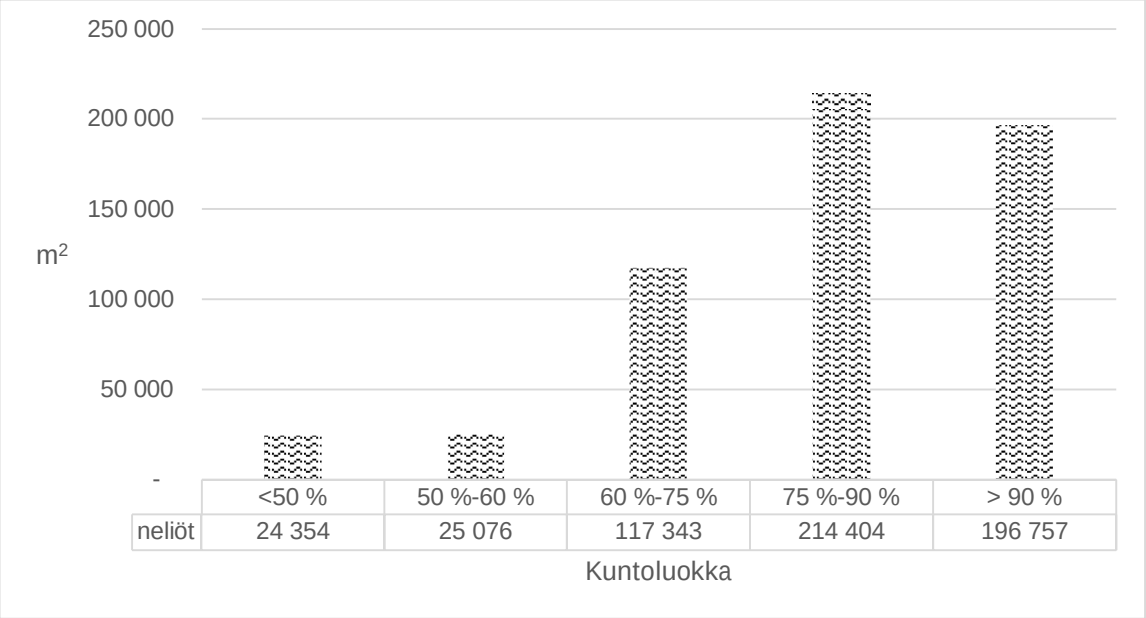
Kuvio: Korjausvelka kaupungeittain vuonna 2021 (euroa/asukas)



	Helsin-ki	Espoo	Tam-pere	Vanta a	Kuopi o	Lahti	Joen-suu	Vaasa	Rova-niemi	Salo	Porvo o	Kok-kola
euroa/asukas	2 048	431	1 375	191	668	510	717	783	600	901	665	1 007

Kiinteistöomaisuuden kuntoa kuvataan kuntoluokka nimisellä tunnusluvulla. Kuntoluokkia on viisi: alle 50 prosenttia (heikko), 50 %–60 % (välttävä), 60 %–75 % (tyydyttävä), 75 %–90 % (hyvä) ja yli 90 prosenttia (erinomainen). Kuntoprofiililla ilmaistaan, miten omaisuus on jakautunut eri kuntoluokkiin. Alla olevassa kuviossa on kuvattu Vantaan kiinteistöomaisuuden kuntoprofiili vuonna 2021.

Kuvio: Vantaan kiinteistöomaisuuden kuntoprofiili vuonna 2021 (m^2)



Korjausten onnistumista seurataan ennen ja jälkeen toteutettavilla oirekyselyillä. Vuonna 2021 oirekyselyt tehtiin kahdeksaan Vantaan oppilaitokseen, joissa oli tehty korjauksia kesän 2021 aikana. Kyselytulosten perusteella korjaustoimilla oli ollut myönteinen vaikutus oireiluun. Kaupungilla on myös paljon ennakoivaa sisäilmatoimintaa, kuten rakennusten kuntotarkastuksia, käyttäjäpalautteen keräämistä, ilmanvaihdon tarpeenmukaista säätämistä ja siivouksen laadun tarkastelua. Erityisesti sisäilmakorjausten jälkeen rakennuksiin voidaan asentaa myös jatkuvatoiminen seurantajärjestelmä, jonka avulla kerätään mittaustietoa olosuhteista ja palautetta tilankäyttäjiltä.

Arviointihetkellä sisäilmaan liittyvän olosuhdehaittapalautteen tai koetun oireilun vuoksi tutkimuksia oli käynnissä kolmessa koulussa, kahdessa päiväkodissa ja kahdessa muussa rakennuksessa. Tutkittuja ja korjausta odottavia rakennuksia oli kymmeniä. Korjauksia tehdään suunnitelmallisesti korjausohjelmien, määrärahojen ja väistötilojen puitteissa.

Johtopäätökset:
Palvelualue kärsii noin kymmenen prosentin henkilöstövajeesta. Haasteita asettavat koulutuspaikkojen vähäisyys ja ammattitaitoisen työvoiman vähäinen hakeutuminen avoimiin tehtäviin. Joissakin tehtävissä palkkataso on jäänyt naapurikaupungeista. Käytössä oleva MATTI-järjestelmä on osoittautunut positiiviseksi pitovoimatekijäksi.

Asiakaspalautetta kerätään yrityksiltä esimerkiksi rakennuttajapalavereissa. Palaute on ollut pääasiassa hyvää. Yritystonttien saatavuutta on toisinaan kritisoitu. Vantaan yritystonttivaranto on hyvin pieni. Toisinaan sopivaa yritystä joudutaan odottamaan pitkään, jotta yritystonttien käyttö toteutuisi parhaalla mahdollisella tavalla.

Kaupungin talousarviossa on vuosien ajan asetettu tavoitteita kiinteistöjen tila- ja energiatehokkuudelle. Pidemmän aikavälin seurannassa tilatehokkuus on parantunut 2,1 prosenttia. Tilavuuskohtainen energiankulutus on kasvanut.

Korjausvelkaindeksiselvityksen mukaan Vantaan korjausvelka ja perusparannustarve ovat olleet vuosia laskusuunnassa. Korjausvelan määrä vuonna 2021 oli noin 46 miljoonaa euroa. Korjausvelkaa on hallittu kulumista vastaavin korjauksin sekä huonokuntoisia rakennuksia myymällä tai purkamalla.

Suositukset:
Tarkastuslautakunta toteaa kaupungin kiinteistöomaisuuden olevan suhteellisen hyvässä kunnossa. Korjausvelkaa on hallittu kulumista vastaavin korjausinvestoinnein sekä myymällä ja purkamalla huonokuntoisia rakennuksia. Lautakunta on huolissaan ammattitaitoisen työvoiman saatavuudesta ja pitää hyvänä, että palvelualue hyödyntää työssäoppimista.

5.3 Ympäristökeskus

Ympäristökeskuksen organisaatio ja tehtävät

Ympäristökeskuksen palveluyksikkö on osa kaupunkiympäristön toimialaa. Yksikön tehtäviin kuuluu vastata kunnalle kuuluvista lakisääteisistä ympäristöterveydenhuollon ja ympäristönsuojelun tehtävistä, ympäristö- ja ilmastoasioiden koordinoinnista ja ympäristöjohtamisen kehittämisestä Vantaalla. Ympäristökeskus jakaantuu ympäris-

tönsuojelun ja ympäristöterveydenhuollon tehtäväalueisiin. Ympäristönsuojelun tehtäväalueeseen kuuluu ympäristövalvonta ja ympäristösuunnittelu. Ympäristövalvonta vastaa muun muassa meluilmoitusten ja ympäristölupien myöntämisestä ja ympäristösuunnittelu vastaa Vantaan ympäristön tilan seurannasta ja resurssiviisauden tiekartan koordinoinnista Ympäristöterveydenhuollon tehtäväalueen vastuulla ovat elintarvikevalvonta, tupakan vähittäismyynnin valvonta, terveydensuojelun valvonta ja eläinlääkintähuolto.

Toiminnan tavoitteita 2022

Toimialan ja palvelualueen vuoden 2022 tavoitteista ympäristökeskus oli suurelta osin vastuussa tai mukana toteuttamassa ympäristövahti-työkalun käyttöönottoa, luonnon monimuotoisuuden turvaamisen seurannan ja suunnittelun käynnistämistä, lintuaiheisen luonnon teemavuoden toteuttamista sekä kiertotalouden edistämistä. Lisäksi ympäristökeskuksen omassa tuloskortissa oli asetettu yksityiskohtaisempia tavoitteita liittyen muun muassa alueelliseen hajajätevesivalvontaan, meluselvityksen loppuun saattamiseen ja meluntorjunnan toimintasuunnitelman käynnistämiseen, ympäristöterveydenhuollon valmiussuunnitelman päivittämiseen sekä ympäristöterveyden ohjeen päivittämiseen.

Talous

Kaupunginvaltuustoon nähden sitovana talouden tavoitteena ovat kaupunkiympäristölautakunnan alaisen toiminnan tulot ja menot. Ympäristökeskuksen tulojen toteuma oli 1,08 miljoonaa euroa (talousarvio: 950 000 euroa) ja menototeuma 3,87 miljoonaa euroa (talousarvio: 4,02 miljoonaa euroa). Yksikkö alitti vuonna 2022 hieman talousarviossa arvioidut menonsa ja yksikön tulot olivat hieman arvioitua suuremmat.

Toiminnan volyymeja

Oheiseen taulukkoon on koottu ympäristökeskuksen toiminnan volyymista kertovia tunnuslukuja vuosilta 2020–2022. Volyymeissa on jonkin verran vuosivaihteluja.

Taulukko: Ympäristökeskus, toiminnan tunnuslukuja 2020–2022

Ympäristöterveydenhuolto	**2020**	**2021**	**2022**
Luvat ja ilmoitukset	273	334	421
Tarkastusten määrä	1 503	1 336	1 490
Eläinlääkärin potilaat	5 728	6 015	5 949
Ympäristönsuojelu			
Ympäristöluvat, ilmoitukset ja rekisteröinnit	93	174	121

Resurssiviisauden tiekartta

Vantaan resurssiviisauden tiekartta on kaupungin strategiaa toimeenpaneva ohjelma. Tiekartassa on koottuna yhteen kaupungin tavoitteet, joilla hillitään ilmastonmuutosta, kehitetään kaupunkia resurssiviisaaksi sekä ylläpidetään ja edistetään luonnon monimuotoisuutta. Resurssiviisauden tiekartan tavoitteena on hiilineutraali Vantaa vuonna 2030. Tämä edellyttää, että Vantaan alueen tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 prosenttia vuoden 1990 päästöihin verrattuna, eli keskimäärin seitsemän prosentin päästövähennyksiä vuosittain 2018–2030. Tiekartta valmisteltiin laajassa yhteistyössä kaupungin eri toimialojen asiantuntijoiden sekä eri sidosryhmien kanssa. Ympäristökeskus koordinoi tiekartan toteuttamista ja toimialoilla on omat ympäristövastaavat, joilla on säännöllisiä yhteistapahtumia ja jotka välittävät toimialalle tietoa ympäristöasioista ja tuovat toimialan ympäristötoimenpiteistä tietoa ympäristökeskukselle. Resurssiviisauden tiekartta hyväksyttiin Vantaan kaupunginvaltuustossa 18.6.2018. Tiekartta on jaettu eri ympäristöteemoihin liittyviksi kaistoiksi, joille on määritelty tavoitteet. Kaistoittaisille tavoitteille määriteltiin indikaattoreita, joiden avulla seurataan tavoitteiden toteutumista. Tiekarttaa päivitettiin Vantaan kaupunginvaltuustossa 28.2.2022, jolloin siihen lisättiin kaksi uutta kaistaa. Uusien kaistojen tavoitteet ja toimenpiteet liittyvät luonnon monimuotoisuuden ylläpitämiseen ja hiilinielujen vahvistamiseen.

Tiekartan toteuttamistoimenpiteitä vuosina 2021 ja 2022

- Vantaan Energian investoinnit, joiden tavoitteena on hiilinegatiivinen kaukolämmön tuotanto vuonna 2030, ovat käynnistymässä ja osittain käynnistyneet.
- Hulevesiohjelman päivitys aloitettiin vuonna 2022 (tuodaan valtuuston hyväksyttäväksi vuonna 2023).
- Kaavoihin on alettu tekemään vähähiilisyysselvityksiä.

- Biohajoavan jätteen kaatopaikkasijoittamisen loppumisen seurauksena metaanipäästöt laskevat.
- Vantaa on mukana kolmessa vapaaehtoisessa green dealissa (päästötön työmaa, päiväkotien kemikaalialtistumisten vähentäminen ja kestävä purkaminen). Green deal -sopimukset ovat vapaaehtoisia sopimuksia valtion ja elinkeinoelämän tai esimerkiksi kuntasektorin välillä. Sopimusten avulla etsitään suhteellisen nopeita saavutettavissa olevia ratkaisuja ilmastohaasteisiin vastaamiseksi ja kiertotalouden edistämiseksi Suomessa. Ympäristöministeriö valitsi kaikki kolme Vantaan green deal -sopimusta palkittavaksi kunniakirjalla parhaasta kestävän kehityksen sitoumuksesta.
- Ekotukihenkilöksi kouluttautui lisää ja nyt Vantaalla on yhteensä 621 ekotukihenkilöä. Ekotuki on toimintamalli ympäristöasioiden huomioimiseksi työpaikoilla. Työyhteisöihin nimetään ja koulutetaan ekotukihenkilöitä, jotka oman työnsä ohella edistävät ympäristön kannalta kestäviä toimintatapoja ja lisäävät ympäristötietoisuutta.
- Hankintojen ympäristövastuuta on kehitetty arviointiryhmän avulla.

Merkittävimmät haasteet tiekartan toteuttamisessa

- Kaukolämmöntuotannon päästöt

Ukrainan sodan aiheuttama energiakriisi vaikeuttaa energian saantia ja esimerkiksi Vantaan Energia Oy on joutunut käyttämään edelleen myös kivihiiltä kaukolämmön tuottamisessa. Vantaan Energia Oy:n uusi investointiohjelma sisältää kuitenkin useita ratkaisuja, jotka tulevaisuudessa vähentävät kaukolämmöntuotannon päästöjä.

- Liikenne

Joukkoliikenteen kallistuminen lisää henkilöautoilua ja päästöjä. Toisaalta etätyö on vähentänyt työmatkaliikkumista ja samalla päästöjä.

- Luontokato ja hiilivarastojen väheneminen etenee

Kasvava kaupunki joutuu ottamaan viheralueita rakentamisen käyttöön ja hiilikompensaatiolle on vaikea löytää kohteita Vantaan alueelta.

- Kiertotalous etenee hitaasti

Vaikka kiertotaloutta on edistetty, materiaalien ja rakennusosien hyödyntämisen prosesseissa on vielä paljon kehitettävää.

- Asukkaiden ja yritysten osallistaminen

Osallistamista on tehty mutta monimuotoinen ja laajempi osallistaminen vaatisi myös enemmän resursseja.

- Yleinen resurssien puute tiekartan toteuttamisessa.

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt vähenivät vuosina 2019 ja 2020 tavoitellusti mutta vuonna 2021 päästöt pysyivät vuoden 2020 tasolla.[23]

Luonnon monimuotoisuus

Luonnon monimuotoisuuden turvaaminen ja edistäminen nostettiin yhdeksi tiekartan kaistaksi vuonna 2022. Seuraavassa on lueteltu ympäristökeskuksen toimenpiteitä luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi ja edistämiseksi ja ympäristökeskuksen roolista luonnon monimuotoisuuden edistämiseksi kaavavalmistelussa.

Toteutuneet toimenpiteet

- Toteutettiin lintuaiheinen luonnon teemavuosi.
- Luonnon monimuotoisuuden turvaamisen ja seurannan suunnittelu on käynnistetty (otettiin kaistaksi resurssiviisauden tiekarttaan).
- Luontotyyppiselvityksiä saatiin eteenpäin ja jatketaan näiden tekemistä yhdessä kaavoituksen kanssa vuonna 2023.
- Saatiin tehtyä kaksi luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmaa.

Resurssipulan vuoksi toteutumatta jääneet toimenpiteet (siirrettiin vuodelle 2023)

- Vieraslajientorjunnan suunnitelman käynnistys.
- Luonnonsuojelusuunnitelman käynnistys, sisältää suunnitelman luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmien tekemiseksi ja suunnitelmien järjestelmällisen teon.

[23] KHK-paastot_PKS_kaupungeittain_1990_2000-2021.xlsx (live.com), luettu 13.3.2022

Kuva: Pertti Raami

Luonnon monimuotoisuuden edistäminen kaavavalmistelussa

Ympäristökeskus pyrkii edistämään eri tavoin luonnon monimuotoisuuden huomioimista kaavoitusvaiheessa. Ympäristökeskus on mukana kaavojen suunnitteluryhmissä ja pyrkii pitämään huolta, että luontoselvitykset olisivat kaavan valmisteluvaiheessa olemassa tai tehtäisiin ennen kaavan valmistelua. Luontoselvitysten perusteella ja ympäristökeskuksen suositusten perusteella haetaan erilaisia ratkaisuja ja kompromisseja, jotta luontoselvitysten tulokset, erilaiset luonnonsuojelun näkökulmat ja luontoarvot tulisivat huomioiduksi kaavavalmistelussa. Vahvan suojelustatuksen omaavat luontoarvot (esimerkiksi direktiivilajit, kuten liito-orava) otetaan lain määräysten perusteella aina huomioon kaavavalmistelussa. Luonto, jolla ei ole suojelustatusta ei aina tule niin hyvin huomioiduksi, huomioonottaminen riippuu kaavakohteesta ja muista vaatimuksista (esimerkiksi kerrosala).

Henkilöstö

Vakinaisen henkilöstön määrä ympäristökeskuksessa on 2020-luvulla vaihdellut välillä 41–43 (vuonna 2022 vakinaista henkilöstöä oli 43). Määräaikaisen henkilöstön määrä on ollut vuosittain 2–5. Uutta henkilöstöä on tarvittaessa saatu rekrytoitua mutta varsinkin sisäilma-asiantuntijoiden saatavuudessa on ollut isojakin haasteita. Lisäksi esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden turvaamiseen liittyvät tavoitteet edellyttävät henkilöstöresursseja ja näiden tavoitteiden ajantasaisessa toteuttamisessa on suuria haasteita.

Ympäristökeskuksen sairauspoissaoloprosentti on vuosina 2020–2022 vaihdellut 2,7–4,2 prosentin välillä ja se on ollut koko kaupungin keskimääräistä sairauspoissaoloprosenttia alemmalla tasolla.

Sähköiset tietojärjestelmät ja sähköinen asiointi

Ympäristöterveydenhuolto käyttää vuonna 2019 käyttöönotettua Valtion valvontatietojärjestelmää (VATI). VATI on tietovarasto ja käyttöliittymä, joka kattaa ympäristöterveydenhuoltoon kuuluvat terveydensuojelulain ja elintarvikelain mukaiset tehtävät. Järjestelmä sisältää nykyään sähköisen ilmoitusmenettelyn eli ILPPA-ilmoituspalvelun. ILPPA-palvelussa voi tehdä ilmoituksia muun muassa elintarvikelain ja terveydensuojelulain mukaisen toiminnan aloittamisesta ja lopettamisesta ja pilotoinnissa on sähköisen epidemiailmoitusmahdollisuuden lisääminen palveluun.

Tapahtumien järjestäjille on olemassa myös Vantaan omilta internet-sivuilta löytyvä sähköinen palvelu Tapahtuma-Apuri. Palvelu neuvoo mitä viranomaislupia (sisältäen sekä ympäristöterveyden että ympäristönsuojelun luvat) tapahtuman järjestäjän pitää hakea ja sivuilta pääsee sähköisesti hakemaan tarvittavia lupia. Asumisterveyteen liittyvä sähköinen palvelu on asumisterveyden chatbot, joka virtuaalisesti neuvoo miten menetellä, jos asukas epäilee asunnossaan olevia terveyttä haittaavia tekijöitä.

Ympäristövalvonta käyttää sähköisessä asioinnissa lupa.fi-palvelua, jonka kautta voi tehdä ympäristökeskuksen käsiteltäväksi tulevat erilaiset lupahakemukset ja ilmoitukset. Lisäksi ympäristövalvonta hyödyntää maankäytön toimintamalli- ja tietojärjestelmää (MATTI), johon tallennetaan valvonta- ja luontotietoja.

Osallistaminen ja ajankohtaisia asioita

Asukkaita osallistetaan erilaisten hankkeiden, tapahtumien ja kyselyjen avulla. Asukkaille järjestetään myös erilaisia opastettuja luontoretkiä ja resurssiviisauden tiekartan laadinnassa ja päivityksessä järjestettiin asukasraateja, joissa asukkaat pääsivät osallistumaan tiekartan laatimiseen.

Ajankohtainen asia on yhteistyö ja rajapinnat toimintansa vuoden 2023 alussa aloittaneiden uusien hyvinvointialueiden kanssa. Ruokamyrkytys- ja vesiepidemia-asioihin

liittyen hyvinvointialueella on tartuntatautiyksikkö, jonka kanssa ympäristöterveydenhuolto pitää säännöllisiä tapaamisia. Myös tietyt ympäristökeskuksen valvontakohteet siirtyivät kunnalta hyvinvointialueelle (esimerkiksi sosiaalipalvelujen laitokset ja näissä olevat elintarvikehuoneistot), mutta valvontaan tämä ei tuo muutoksia. Samoin yhteistyö pelastuslaitoksen kanssa esimerkiksi suuronnettomuuksiin varautumisessa jatkuu edelleen.

Johtopäätökset:
Vantaan kaupungin ympäristökeskus vastaa sekä kunnalle kuuluvista lakisääteisistä ympäristöterveydenhuollon ja ympäristönsuojelun tehtävistä että Vantaan ympäristö- ja ilmastoasioiden koordinoinnista. Tehtäviin kuuluu muun muassa elintarviketurvallisuuden valvonta, elinympäristön turvallisuuden edistäminen ja valvominen ja kunnallisten eläinlääkäripalvelujen järjestäminen. Lisäksi ympäristökeskus käsittelee ympäristöä pilaavaan toimintaan liittyvät lupa- ja ilmoitusasiat, seuraa ja raportoi Vantaan ympäristön tilasta, edistää luonnon monimuotoisuuden suojelua ja koordinoi Vantaan resurssiviisauden tiekartan toimenpiteiden toteuttamista.

Talouden osalta ympäristökeskus pysyi talousarviossa asetetussa raamissa. Valvontaan ja tarkastuksiin liittyvässä palvelutoiminnassa ympäristökeskuksen palvelusuoritteissa on jonkin verran vuosivaihtelua, mutta suuria eroja suoritemäärissä vertailuvuosina ei ole ollut. Henkilöstömäärä ympäristökeskuksessa on ollut useamman vuoden hyvin vakaa.

Tarkastuslautakunta toteaa, että ympäristökeskuksella on merkittävä rooli turvallisen elinympäristön turvaamisessa. Lisäksi ympäristökeskuksen erilaiset ympäristöä ja sen tilaa koskevat selvitykset ja niiden tuominen kaavavalmisteluihin varmistavat luontoarvojen huomioonottamista kaavoituksessa. Tarkastuslautakunta pitää myös tärkeänä toimialoille ympäristöasioiden hoitoon luotuja yhteistyöverkostoja (ympäristövastaavat ja ekotukihenkilöt). Verkostot varmistavat ympäristöasioihin liittyvän tiedon kulun eri toimialoilla ja niihin kuuluvat henkilöt saavat verkostoista tärkeää tukea ympäristöasioihin liittyvissä asioissa.

Vantaan tavoittelee hiilineutraalisuutta vuonna 2030. Tätä tavoitetta toteutetaan resurssiviisauden tiekartta -toimenpideohjelmalla. Joidenkin tiekartan edellyttämien toimenpiteiden toteuttaminen on viivästynyt puutteellisten resurssien vuoksi. Lautakunta on huolissaan mahdollisista seurauksista, joita kyseiset viivästykset saattavat aiheuttaa. Tuleeko esimerkiksi luonnon monimuotoisuuden turvaaminen kaavoitusvaiheessa riittävästi huomioitua, jos luonnon monimuotoisuuteen liittyvät selvitykset viivästyvät tai aiheuttaako tämä koko kaavoitusprosesseihin viivettä ja miten viivästykset vaikuttavat Vantaan hiilineutraalisuustavoitteen saavuttamiseen.

Suositus:
Tarkastuslautakunta pitää tärkeänä, että resurssiviisauden tiekartan toteutumisen edistymistä käsiteltäessä kiinnitetään huomiota toimenpideviivästyksiin ja niiden syihin ja mahdollisiin seurauksiin sekä myös tiekartan toteuttamisen vaatimiin resursseihin ja niiden riittävyyteen.

6 VANTAAN ENERGIA OY

Vantaan Energia Oy on kaupunkienergiayhtiö, joka yhdessä tytär- ja osakkuusyhtiöidensä kanssa muodostaa Vantaan Energia -konsernin. Vantaan kaupunki omistaa yhtiöstä 60 prosenttia ja Helsingin kaupunki 40 prosenttia. Yhtiö myy sähköä koko Suomeen ja kaukolämpöä yhtiö tuottaa ja myy Vantaalle.

Kuva: Vantaan Energia

Toiminnan tavoitteita ja toimenpiteitä tavoitteiden toteuttamiseksi 2022

Vantaan kaupunki on asettanut Vantaan Energia Oy:lle/Vantaan Energia -konsernille vuodelle 2022 tavoitteita. Oheisessa taulukossa on koottuna tavoitteet, mittarit ja niiden toteuma.

Taulukko: Vantaan Energia Oy:lle ja Vantaan Energia -konsernille asetettuja tavoitteita

1. Talouteen liittyvä tavoite: *Kestävä ja vastuullinen taloudenpito ja sen mittarit*	**Tavoitetaso**	**Toteuma**
Konsernin liikevoitto	44,9 miljoonaa euroa	56,8 miljoonaa euroa
Konsernin ROIC[24](sijoitetun pääoman tuotto)	5,40 %	5,6 %
Osingonjakotavoite, prosenttiosuus tilikauden tuloksesta	50 %	18 miljoonaa euroa Vastaa 65 % yhtiön tuloksesta, josta on poistettu Voimaosakeyhtiö SF:n osakkeiden alaskirjaus (41,7 miljoonaa euroa)
2. Toiminnan laatuun liittyvä tavoite: *Työturvallisuus ja sen mittari*	**Tavoitetaso**	**Toteuma**
Tapaturmia miljoonaa työtuntia kohti.	7,8	3,3
3. Henkilöstön liittyvät tavoite: *Henkilöstötyytyväisyys ja sen mittari*	**Tavoitetaso**	**Toteuma**
Henkilöstötyytyväisyys (asteikko 1-5, jossa 1=huonoin ja 5=paras)	3,8	3,9
4. Ympäristövastuuseen liittyvä tavoite: *Ilmastonmuutoksen hillintä ja sen mittarit*	**Tavoitetaso**	**Toteuma**
Tuotannon ja hankinnan ominaispäästöt hiilidioksidin osalta g/kWh	107	132

[24] ROIC=Return On Invested Capital eli sijoitetun pääoman tuotto. Se mittaa sijoitetun pääoman tuoton niille, jotka ovat antaneet pääomaa eli joukkovelkakirjojen haltijat ja osakkeenomistajat (Lähde: ROIC (sijoitetun pääoman tuotto) Määritelmä ja kaava - 2022 - Taloudellinen sanakirja (gofreedommoney.com), luettu 28.11.2022.

Fossiilisista polttoaineista luopuminen vuoteen 2026 mennessä	Kivihiilen käytön lopettaminen. Huoltovarmuustilanteen vuoksi sekä kivihiili että turve on otettu uudelleen käyttöön varmuuspolttoaineina.	Pitkän aikavälin tavoite toteutuu.

Taloustavoitteen mittareista liikevoitto ja sijoitetun pääoman tuotto toteutuivat hieman tavoitetta paremmin. Osingonjako tilikauden tuloksesta mittari on myös tavoitetasolla, kun tuloksesta poistetaan Voimaosakeyhtiö SF:n alaskirjaus. Työturvallisuustavoitteen mittarina käytetty tapaturmien määrä on laskenut tavoitetasoa alemmaksi ja henkilöstötyytyväisyyden tavoitteen mittari toteutui tavoitetasoa korkeammalla tasolla. Ilmastonmuutostavoitteen mittareissa hiilidioksidipäästöissä ei päästy vuonna 2022 tavoitetasoon johtuen huoltovarmuussyistä. Ukrainan sota aiheutti myös ongelmia käytössä olleiden polttoaineiden saatavuuteen ja tämän vuoksi kivihiiltä ja turvetta jouduttiin ja jouduttaneen käyttämään polttoaineena etenkin kulutuksen ruuhkahuippujen aikana lämmityskausilla 2022/2023 ja 2023/2024. Toinen mittari, fossiilisista polttoaineista luopuminen, toteutunee tavoitteessa asetetulla pitkällä aikavälillä (vuoteen 2026 mennessä).

Investoinnit

Vantaan Energia Oy:n investoinneissa korostuu liiketaloudellisten tavoitteiden ohella kiertotalouden ja energiatehokkuuden vahvistaminen ja samalla investoinnit tukevat yhtiön tavoitetta luopua fossiilisista polttoaineista vuoteen 2026 mennessä ja olla hiilinegatiivinen vuonna 2030. Ohessa on koottuna yhtiön merkittävimpiä kiertotaloutta vahvistavia ja päästövähennystavoitetta edistäviä investointihankkeita vuosille 2022–2027.

Taulukko: Vantaan Energia Oy:n investointihankkeita

Investointihankkeita	**Valmistui/valmis-tumisarvio**	**Hyödyntää ja tuottaa**
Jätevoimalan laajennus	2022	Kaupan ja teollisuuden jätteiden hyödyntäminen lämmöntuotannossa (kaikkein heikkolaatuisin jäte).
Geoterminen lämpölaitos	2022	Tuottaa maalämpöä Vantaan Energian asiakkaille.
Korkealämpölaitos	2025	Laitoksessa pystytään käsittelemään tavanomaiset kierrätyskelvottomat kotitalouden ja teollisuuden jätteet (esimerkiksi liuottimet, maalit, lääkkeet ja liimat). Tällä hetkellä ulkomaille viedään noin 100 000 tonnia kyseistä jätettä vuodessa. Hanke on saanut ympäristöluvan ja rakennusluvan.
Sähköpolttoainelaitos	2025	Sähköpolttoainelaitos tuottaa hiilineutraalia synteettistä metaanikaasua hyödyntämällä Vantaan jätevoimalasta talteen otettuja raaka-aineita: vettä ja hiilidioksidia. Tuotettavalla kaasulla korvataan jatkossa maakaasu energiantuotannossa ja lisäksi kaasua ohjataan liikenteen tarpeisiin. Työ- ja elinkeinoministeriö on myöntänyt hankkeelle 30 miljoonan euron tuen.[25]
Lämmön kausivarasto	2026–2027	Kausivarasto mahdollistaa laajamittaisen hukkalämpöjen ja uusiutuvien energialähteiden, kuten aurinkolämmön ja geotermisen energian talteenoton lämmityskauden ulkopuolella ja lämmön hyödyntämisen talven pakkaskaudella. Lämmön kausivarastoon säilötään yli 100-asteiseen veteen uusiutuvaa energiaa, jota saadaan muun muassa aurinko-, tuuli- ja hukkalämmön lähteistä. Varastoitu energia korvaa maakaasun käyttöä talvikaudella ja sen arvioidaan vähentävän lämmöntuotannon hiilidioksidipäästöjä 65 000 tonnilla vuodessa. Työ- ja elinkeinoministeriö on myöntänyt hankkeelle noin 19 miljoonan euron investointituen.[26]

[25] Lähde: Työ- ja elinkeinoministeriöltä mittava investointituki Vantaan Energian Sähköpolttoainelaitos-hankkeelle- Kuljetus & Logistiikka (kuljetuslehti.fi), luettu 28.11.2022.
[26] Lähde: Lämmön kausivarastolle merkittävä investointituki | Vantaan Energia, luettu 28.11.2022.

Aktiivihiililaitos	2026–2027	Laitos käyttää rakennuksilta jäävää kierrätyspuujätettä, joka käsitellään hapettomassa pyrolyysiprosessissa[27]. Lopputuotteena syntyy biopohjaista aktiivihiiltä ja prosessilämpöä. Biopohjaista aktiivihiiltä käytetään yhdyskuntien ja teollisuuden vesien ja kaasujen pudistusprosessissa. Prosessilämpö otetaan talteen Vantaan lämpöverkkoon. Laitoksen myötä arvioidaan pääkaupunkiseudun lämmöntuotannon hiilidioksidipäästöjen vähentyvän jopa 60 000 tonnia vuodessa.

Kyseiset hankkeet vaativat lähivuosina noin 100–200 miljoonan euron vuosittaisia bruttoinvestointeja. Investoinnit laajentavat yhtiön kykyä hyödyntää erilaisia jätteitä ja jätevoimalan prosesseissa syntyviä raaka-aineita (sähköpolttolaitos) ja mahdollistavat fossiilisista polttoaineista luopumisen. Hankkeet laajentavat myös yhtiön liiketoimintaa (maakaasu, aktiivihiili). Samalla saadaan uusissa tuotantoprosesseissa syntyvä lämpö tehokkaasti talteen käytettäväksi Vantaan lämpöverkossa ja edetään kohti energiantuotannon hiilinegatiivisuutta.

Tuotannon volyymeja, energianlähteitä ja toimitusvarmuus

Yhtiön sähkön tuotanto on vaihdellut viime vuosina hieman alle 1 000 gigawattitunnista hieman yli 1 300 gigawattituntiin. Lämmön tuotannon vaihteluväli on ollut 1 700 gigawattitunnista hieman yli 2 000 gigawattituntiin. Vuonna 2022 suurimmat energianlähteet olivat vesivoima (33 prosenttia), ydinvoima (17 prosenttia), tuulivoima (16 prosenttia) ja jäte (13 prosenttia). Lämmöntuotannossa isoimpia energianlähteitä vuonna 2022 olivat jäte (52 prosenttia) ja bioenergia (24 prosenttia).

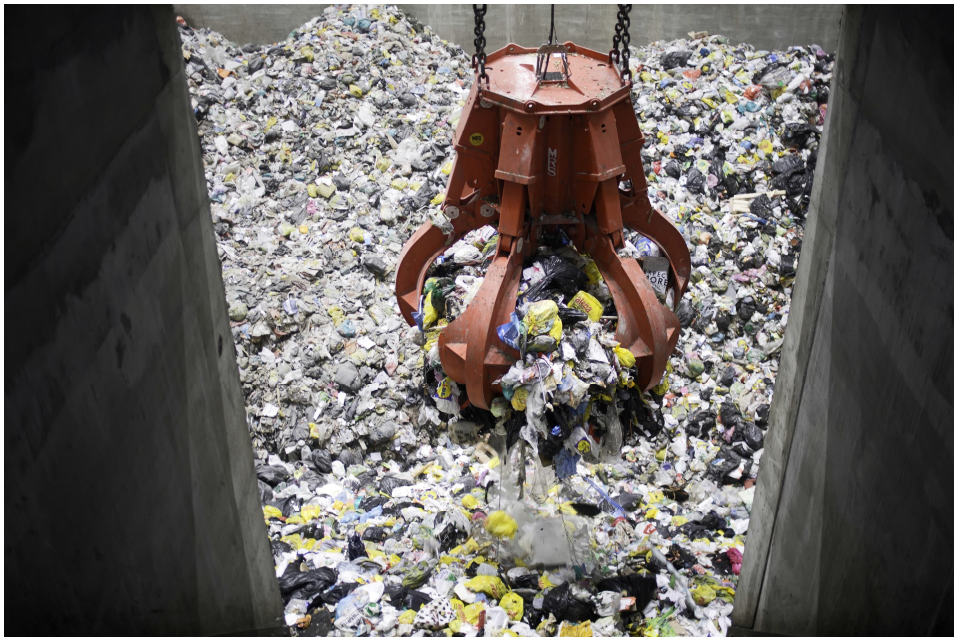
Vantaan Energian sähkön ja lämmön toimitusvarmuus on hyvällä tasolla. Sähkön toimitushäiriöt vuonna 2022 olivat 0,01 tuntia/asiakas (tavoite alle 0,2 tuntia/asiakas). Lämmön toimitushäiriöt puolestaan 0,591 tuntia/asiakas vuonna 2022 (tavoite alle 0,8 tuntia/asiakas).

[27] Kuivatislaus eli pyrolyysi on lämpökemiallinen reaktio, jossa materiaalia lämmitetään ympäristössä, jossa happi on poistettu kokonaan tai korvattu toisella inertillä kaasulla. Lähde: Pyrolysoinnilla jalostetaan bio- ja jätemateriaaleista arvokkaampia lopputuotteita - LAB Focus, luettu 28.11.2022.

Energianlähteissä kivihiilestä oltiin jo luopumassa, mutta kuten jo tavoitteiden käsittelyn yhteydessä mainittiin, Ukrainan sota vaikutti ja vaikuttaa edelleen polttoainemarkkinoihin ja kivihiili ja turve ovat mukana energianlähteinä lisäämässä huoltovarmuutta etenkin kulutushuippujen aikana. Sähkön ja lämmön toimitusvarmuus on ollut tarkastelujaksolla hyvällä tasolla. Toimitusvarmuutta on ylläpidetty systemaattisilla käyttö- ja kunnossapito-ohjelmilla ja Ukrainan sodan alettua on varmistettu tarvittavien polttoaineiden saanti.

Vantaan Energia Oy on myös pystynyt tuottamaan kaukolämpöä edullisesti. Energiateollisuus ry:n tekemässä vertailussa, oli Vantaan Energia Oy:n kaukolämmön hinta Vantaalla kausihinnoiteltuja tuotteita vertailtaessa ajalla 1.1.–1.7.2022 joka kuukausi vertailun halvin.[28]

Kuva: Vantaan Energia



Ajankohtaista

Vantaan Energia Oy on ollut omistussuhteiden kautta mukana Fennovoiman Hanhikivi 1-ydinvoimalan rakennushankkeessa. Vantaan Energia Oy on yksi Voimaosakeyhtiö SF:n 24 omistajasta, ja Voimaosakeyhtiö SF puolestaan omistaa 66 prosenttia

[28] Lähde: Kaukolämmön hintatilasto - Energiateollisuus, Taulukko: Kaukolämmön hinnat, alasivu Kausihinnasto 2022 (XLSX). luettu 1.12.2022.

Fennovoimasta. Ydinvoimalahanke on jäänyt kesken johtuen voimalahankkeen toisen kumppanin venäläisen Rosatomin tytäryhtiö Raos Voima Oy:n laitetoimitusten merkittävistä viivästyksistä. Ydinvoimalalle ei ole enää rakennuslupaa. Vantaan Energia Oy on irrottautunut hankkeesta ja alaskirjannut lokakuussa 2022 Voimaosakeyhtiö SF Oy:n osakkeiden arvon (41,7 miljoonaa euroa). Alaskirjaus ei vaikuta yhtiön korollisen velan määrään, koska pääomasijoitukset on tehty pitkän ajan kuluessa. Vaikka alaskirjaus laskee Vantaan Energia Oy:n tulosta, tällä ei ollut vuonna 2022 vaikutusta yhtiön osingonmaksukykyyn. Jatkossa välimiesmenettelyt voivat vielä tuoda lisäkustannuksia Vantaan Energia Oy:lle.

Ukrainan sota aiheutti merkittävän häiriön energiamarkkinoille, ja Vantaan Energia Oy on panostanut huoltovarmuustoimenpiteisiin lämmön ja sähkön tuotannon varmistamiseksi. Yhtiö jatkoi kivihiilen ja turpeen käyttöä energiantuotannossa varmistaakseen energiantuotannon myös kulutushuippujen aikana. Tämän vuoksi yhtiön energiantuotannon hiilidioksidipäästöt eivät pudonneet tavoitellusti. Yhtiön energiantuotannon hiilidioksidipäästöt ovat kuitenkin selvästi pudonneet jätevoimalan valmistumisen jälkeen (jätevoimala valmistui 2014). Vuonna 2014 yhtiön energiantuotannon hiilidioksidipäästöt olivat 285 grammaa/kilowattitunti, kun vuonna 2022 kyseiset päästöt olivat 132 grammaa/kilowattitunti.

Yhtiö on varautunut maailmantilanteen kiristymisen mukanaan tuomiin uhkiin päivittämällä kriisinhallintaan liittyvät suunnitelmansa ja ohjeistonsa. Myös kyberturvallisuuden parannustoimia ja eri järjestelmien turvallisuustestauksia on tehty aktiivisesti. Investointihankkeita suunniteltaessa on lisäksi tehty perusteelliset sekä talouteen että ympäristövaikutuksiin liittyvät riskikartoitukset.

Johtopäätökset:
Vantaan kaupungin Vantaan Energia Oy:lle asettamat tavoitteet toteutuivat lukuun ottamatta tuotannon ja hankinnan hiilidioksidipäästöille asetettua vuositavoitetta. Hiilidioksidipäästöjä ei saatu laskettua tavoitellulle vuositasolle. Ukrainan sota aiheuttaa epävarmuutta energiamarkkinoille ja ongelmia käytössä olleiden polttoaineiden saatavuuteen. Huoltovarmuuden takaamiseksi yhtiö joutui käyttämään myös kivihiiltä polttoaineena etenkin talvikuukausina kulutushuippujen aikana.

Vantaan Energia Oy:n lämmön ja sähköntuotannon hiilidioksidipäästöt ovat pudonneet merkittävästi vuodesta 2014 lähtien, jolloin yhtiön jätevoimala aloitti toimintansa. Yhtiön tuottaman kaukolämmön hinta on vertailujen perusteella edullisella tasolla.

Yhtiön vuoteen 2026 ulottuvassa investointiohjelmassa luodaan edelleen uusia innovaatioita energiantuotantoon. Tulevilla investointihankkeilla pystytään hyödyntämään tehokkaammin nykyisissä tuotantoprosesseissa syntyvää hukkalämpöä ja hyödyntämään yhä laajemmin erilaista jätettä (kaupan ja teollisuuden jätteet sekä vaaralliset jätteet) energiantuotannossa. Suunnitelluissa uusissa tuotantoyksiköissä on tarkoitus tuottaa myös metaania ja aktiivihiiltä ja laajentaa näin yhtiön liiketoimintaa. Vantaan Energia Oy tähtää hankkeiden avulla fossiilisista polttoaineista luopumiseen vuonna 2026 ja vuonna 2030 yhtiön tavoitteena on olla jo hiilinegatiivinen. Investointiohjelma on suuri taloudellinen panostus. Joihinkin hankkeisiin on saatu myös Työ- ja elinkeinoministeriön tukea ja tämä yhtiön hyvän taloudellisen aseman lisäksi antaa hyvän pohjan ohjelman toteuttamiselle.

Tarkastuslautakunta toteaa, että Vantaan Energia Oy:n toiminta on ollut liiketaloudellisesti kannattavaa ja yhtiön tuottama kaukolämpö on edullista. Samalla yhtiön päästövähennykset tukevat merkittävästi Vantaan kaupungin tavoitetta hiilineutraalisuuden saavuttamisesta vuoteen 2030 mennessä. Uusien investointihankkeiden toteutuessa suunnitellusti Vantaan Energia Oy:n toiminta tulee tehostumaan, liiketoiminta laajenemaan ja energiantuotanto olisi vuonna 2030 hiilinegatiivista. Yhtiö on myös varautunut kiristyneen maailmantilanteen johdosta lisääntyneisiin riskeihin lisäämällä huoltovarmuutta ja päivittämällä kriisinhallintasuunnitelmiaan.

7 VUODEN 2021 ARVIOINTIKERTOMUSHAVAINTOJEN SEURANTA

Tässä kappaleessa arviointikertomushavainnoilla tarkoitetaan sekä tarkastuslautakunnan suosituksia, kommentteja, tiivistelmää arviointikohteesta tai tilanteesta, että myönteisiä arvioita eli kehuja. Lähtökohtana on käsitys arvioinnista, joka ei ole pelkästään tarkastuksen tavoin seurattava ja joka voitaisiin merkitä suoraan toteutuneeksi tai ei-toteutuneeksi.

Arviointikertomushavainnoilla voi olla paitsi välitöntä vaikutusta ja konkreettista hyötyä, myös välillisiä vaikutuksia. Kunnan toiminta on usein hidasta ja pitkäjänteistä johtuen toiminnan ja käsittelyn luonteesta ja tarkoituksesta. Havainto voi toimia muutoksen käynnistäjänä, jonka tulokset näkyvät vasta pitkällä aikavälillä.

Arviointiprosessi nähdään usein oppimisen välineenä. Se kehittää argumentointia ja lisää vuorovaikutteisuutta organisaation ja päätöksenteon välillä. Vastauksissaan toimialat ja lautakunnat ovat antaneet valtuustolle ja muille luottamushenkilöille tietoa toiminnastaan. Tieto on myös julkisesti asukkaiden luettavissa kaupunginvaltuuston pöytäkirjan liitteenä. Vastausmenettely edistää siten läpinäkyvyyttä ja vuoropuhelua. Tarkastuslautakunta voi todeta, että kaupunginhallituksen hyväksymät ja lautakuntien ja toimialojen antamat vastaukset arviointikertomukseen olivat asialliset. Toimialat ovat suunnanneet kehittämistyötään arviointikertomuksen suositusten suuntaan.

Arviointikertomuksen käsittelyaikataulun avulla on varmistettu, että vuoden 2021 arviointikertomus on voinut vaikuttaa seuraavan talousarvion ja taloussuunnitelman laadintaan. Kaupunginvaltuusto merkitsi kokouksessaan 23.5.2022 arviointikertomuksen vuodelta 2021 tiedoksi ja lähetti sen kaupunginhallitukselle toimenpiteitä varten. Samassa kokouksessa käytiin vuoden 2022 budjetin lähetekeskustelu.

Kaupunginhallitus lähetti valtuuston päätöksen asianomaisille toimialoille toimenpiteitä varten kokouksessaan 6.6.2022. Kaupunginhallitus hyväksyi selvityksen vuoden 2021 arviointikertomuksesta aiheutuneista toimenpiteistä kokouksessaan 10.10.2022 ja esitti sen kaupunginhallituksen esityksenä tiedoksi kaupunginvaltuustolle. Kaupunginhallituksen ja toimialojen vastaukset kaupunginvaltuustolle ovat kaupunginvaltuuston kokouksen 14.11.2022 § 9 liitteenä.

Seuraavassa poimintoja toimialojen antamista vastauksista:

Hyvinvointialueuudistuksen valmistelua koskevaan arviointiin vastattiin usealta vastuutaholta. Kaupunkikulttuuri kommentoi muun muassa seuraavasti: Terveyden ja hyvinvoinnin edistäminen ja toimivien yhdyspintojen rakentaminen ovat hyvinvointialueiden aloitettua edelleen merkittävässä roolissa. Tarkastuslautakunnan huoleen työntekijöiden ja asukkaiden riittävästä osallistamisesta toimiala toteaa, että asiakkaiden

ja työntekijöiden osallistamisen tapoja vahvistetaan palveluiden kehittämiseksi tarpeita vastaaviksi. Henkilöstö- ja konsernipalvelut painotti vastauksessa myös sitä, että vuonna 2021 oltiin vielä aika paljon vain suunnitelmatasolla, jolloin osallistumisen tunne on saattanut jäädä puuttumaan. Myös sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala, kuntademokratia sekä talous ja strategia vastasivat omalta osaltaan.

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta ja -toimiala
Psykologi- ja kuraattoripalveluita tarkasteltiin osana mielenterveyden edistämisen ketjua. Lautakunta piti hyvänä psykologi- ja kuraattorivakanssien lisäämistä vuoden 2022 alusta, mutta ilmaisi huolensa psykologivakanssien täyttöasteesta. Tuossa vaiheessa noin 30 prosenttia vakansseista oli jatkuvasti täyttämättä. Toimialan vastauksessa esitettiin mahdollisia keinoja vaikuttaa tilanteeseen esimerkiksi palkkauksen kautta, mutta todettiin myös vastuun siirtyvän hyvinvointialueelle vuoden 2023 alusta. Psykologivakanssien täyttöasteen osalta tilanne muuttui vuoden 2022 aikana huonompaan suuntaan. Vuoden 2022 lopussa psykologien vakanssien täyttöaste oli 52,9 prosenttia.

Tarkastuslautakunta oli myös kiinnittänyt huomiota muutamien toimialaan liittyvien sitovien tavoitteiden raportointiin. Toimiala selvensi vastauksessaan asioita kiitettävästi.

Kaupunkitilalautakunta, kaupunkiympäristölautakunta ja kaupunkiympäristön toimiala
Tarkastuslautakunta oli VAV-konsernia koskevan arviointinsa yhteydessä tuonut esiin huolensa kohtuuhintaisen asuntotuotannon edellytyksistä, muun muassa tonttien niukkuudesta. Toimialan vastauksessa selvitetään keskeiset toimenpiteet, joita asian tiimoilta on otettu käyttöön. Näitä ovat muun muassa kaupungin tonttivarannon lisääminen kaavoituksella ja maanhankinnalla, kohtuuhintaisen vuokra-asumisen painottaminen tontinluovutuksessa, keskusten ja asuinalueiden asuntokannan kehittäminen monipuolisesti sekä erillisen tonttiohjelman laatiminen VAV-konsernille.

Muut tarkastuslautakunnan havainnot liittyivät lähinnä sitovien tavoitteiden toteutumisen tulkintaan tai mittarointiin. Toimialan vastaus oli hyvä ja selventävä.

Kaupunkikulttuurilautakunta ja kaupunkikulttuurin toimiala totesi sitovia tavoitteita koskevassa vastauksessaan, että tavoiteasetantaan ja tavoitteiden mittarointiin panostetaan uudella strategiakaudella. Toimiala kertoo nostaneensa yhdeksi pidemmän aikavälin vaikuttavuustavoitteeksi NEET-nuorten (Not in Employment, Education or Training, suomeksi opintojen ja työmarkkinoiden ulkopuolella olevat nuoret, jotka eivät ole suorittamassa ase- tai siviilipalvelusta tai ole eläkkeellä) määrän vähentämisen.

Tarkastuslautakunta esitti suosituksessaan **kuntalaispalveluille**, että digitukipalveluiden kehittäminen edelleen on tärkeässä asemassa. Toimiala toteaa, että digitukipalvelu on asiakkaiden yhdenvertaisuuden ja osallisuuden toteutumisen edellytys. Toiminta pyritään tulevaisuudessa vakinaistamaan osaksi kaupunkitasoista asiakaspalvelua.

Tarkastuslautakunta käsitteli myös **kirjastopalveluiden** roolia ja rohkaisi yhä laajempaan yhteistyöhön eri tahojen kanssa. Toimiala toteaa ottavansa suosituksen huomioon palveluiden kehittämisessä. Uutta yhteistyötä on luotu jo vuoden 2022 aikana esimerkiksi neuvolan kanssa.

Nuorisopalveluiden osalta tarkastuslautakunta kiinnitti huomiota monikulttuurisuusosaamisen varmistamiseen. Kaupunkikulttuurin vastauksessa kerrotaan, että työssäoppimisen ja oppisopimuskoulutuksen avulla pyritään saamaan alalle myös monikulttuurisen väestön edustajia. Huolestuttavaa on, että henkilöstön saatavuus on vaikeutunut edellisen arviointikertomuksen ja siihen annettujen vastausten jälkeen.

Sosiaali- ja terveyslautakunta ja sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala
Tarkastuslautakunta arvioi vuoden 2021 arviointikertomuksessa useita sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan palvelualueita. **Terveysasemapalveluissa** hoitoon pääsyn nopeuttamista pidettiin tärkeänä ja henkilöstöön kohdistuvien uhka- ja väkivaltatilanteiden lisääntymistä huolestuttavana. Toimiala kuvasi vastauksessaan laajasti erilaisia toimenpiteitä, joilla palveluiden saatavuutta on pyritty parantamaan. Myös vaaratilanteisiin liittyviä ehkäisytoimenpiteitä oli kuvattu.

Ennaltaehkäisevän terveydenhuollon osalta tarkastuslautakunta kiinnitti huomiota henkilöstön saatavuusongelmiin, jotka näkyivät ostopalvelun ja vuokratyövoiman käytön kasvuna. Lisäksi korostettiin jatkuvaa monikulttuurisuusosaamisen parantamista. Toimialan vastauksessa todettiin, että työvoiman saatavuudessa oli haasteita erityisesti koronapandemian aikana, mutta tilannetta oli saatu parannettua alkuvuoden 2022 aikana. Toimialan mukaan monikulttuurisuusosaamiseen kiinnitetään jatkuvasti huomiota.

Psykososiaalisia palveluita sekä lapsiperheiden sosiaalityötä ja lastensuojelua koskevissa suosituksissa tarkastuslautakunta piti tärkeänä nopeuttaa palveluihin pääsyä. Lisäksi lautakunta katsoi, että palvelujen tulisi painottua voimakkaammin ennaltaehkäiseviin ja tukeviin palveluihin. Oman tuotannon vahvistaminen etenkin lastensuojelussa on tärkeää. Toimiala kertoi vastauksessaan tehdyistä varhaisen tuen palveluja vahvistavista toimenpiteistä (muun muassa lapsiperheiden kotipalvelu, nuortenkeskus Nuppi Myyrmäki, perhekeskustoimintamallin kehittäminen). Lisäksi toimialan vastauksen mukaan lastensuojelun sijaishuollon oman tuotannon lisäämistä selvitetään ja asia siirtynee hyvinvointialueen vastuulle.

PKS-HUS yhteisarvioinnin ”**iäkäs potilas päivystyksessä”** perusteella tarkastuslautakunta suositteli jatkamaan vaikuttaviksi havaittujen, päivystyksellisiin tilanteisiin liittyvien ohjeiden, toimintatapojen ja palvelujen kehittämistä, joilla parannetaan ikääntyneiden toimintakykyä, hyvinvointia ja kotona asumisen turvallisuutta sekä kehittämään yhteistyötä erityisesti iäkkäiden kotiuttamisprosessin osalta. Toimialan vastauksen mukaan liikkuva sairaala (LiiSa) laajennetaan koko hyvinvointialueelle ja henkilökunnan koulutusten jatkuvuus pyritään turvaamaan. Yhteistyötä iäkkäiden kotiuttamisprosessin ja koko hoitoketjun nivelkohtien osalta tarkastellaan ja sovitellaan yhteen eri toimijoiden kesken osana hyvinvointialuevalmistelua.

8 TARKASTUSLAUTAKUNNAN TEHTÄVÄT JA TOIMINTA

Tehtävät ja kokoonpano

Tarkastuslautakunta on kaupunginvaltuuston alainen lakisääteinen toimielin, jonka tehtävänä on huolehtia Vantaan kaupungin ja kaupunkikonsernin hallinnon ja talouden tarkastuksen järjestämisestä ja kuntalain mukaisen tavoite-, tuloksellisuus- ja tarkoituksenmukaisuusarvioinnin suorittamisesta. Lautakunta valmistelee kaupunginvaltuuston päätettävät hallinnon ja talouden tarkastusta koskevat asiat sekä valvoo kuntalaissa määritellyn sidonnaisuusilmoitusvelvollisuuden täyttymistä.

Kaupunginvaltuusto nimesi 23.8.2021 tarkastuslautakunnan toimikaudeksi 2021–2025. Lautakunnassa on 13 jäsentä ja jokaisella on henkilökohtainen varajäsen.

Tarkastuslautakunnan kokoonpano:

Jäsen	Varajäsen
Kaimio Tuire, pj.	Viilo Mikko
Weckman Markku, vpj.	Karhu Suvi
Ahokas Siri	Åstrand Stefan
Friman Reija	Rautavaara Maija
Iivarinen Oskari	Siniketo-Pietilä Katja
el Issaoui Naima	Kiljunen Kimmo
Jääskeläinen Jouko	Tuomela Tiina
Phull Manav	Orlando Carita
Raja-Aho Maarit (KV 25.4.2022 alkaen)	Norres Lasse
Lehmuskallio Paula (KV 25.4.2022 asti)	
Sillanpää Minttu	Eerola Antero
Suoniemi Juha	Järä Juha
Särkelä Jussi	Tamminen Ida
al-Taee Hussein	Eklund Tarja

Tarkastuslautakunnan jäsenten arviointikertomuksen laadintaa koskevat esteellisyydet on esitetty liitteessä 1.

Kuvassa ylhäältä vasemmalta oikealle lueteltuna: Antero Eerola varajäsen, Markku Weckman varapuheenjohtaja, Juha Suoniemi jäsen, Jussi Särkelä jäsen. Alarivissä vasemmalta alkaen: Jouko Jääskeläinen jäsen, Oskari Iivarinen jäsen, Tuire Kaimio puheenjohtaja, Naima el Issaoui jäsen. Kuvaaja: Jyri Huhtala.

Arvioinnin suunnittelu ja toteuttaminen

Tarkastuslautakunta hyväksyi arviointisuunnitelman arviointivuodelle 2022 kesäkuussa 2022. Vuotuinen arviointisuunnitelma on osa valtuustokauden arviointisuunnitelmaa. Tarkastuslautakunta perehtyy arviointityössään kaupungin eri toimialojen toimintaan ja palvelutuotantoon. Perehtyminen tapahtuu tutustumalla asiakirjoihin, kuulemalla vastuuhenkilöitä, käymällä tutustumiskäynneillä toimialoilla sekä haastattelemalla virkamiehiä. Tarkoituksena on selvittää sitovien tavoitteiden toteuttaminen sekä koko strategisen ohjauksen toteuttaminen. Samalla selvitetään toiminnan tuloksellisuutta ja tarkoituksenmukaisuutta.

Tarkastuslautakunnan jäsenet ja varajäsenet ovat kaupunginvaltuutettuja. Tämä tuo osaltaan tietoa valtuuston ja valtuutettujen toiveista jo suunnitteluvaiheeseen.

Arviointi on toiminnan ohjausta ja kehittämistä. Vantaalla arviointia hyödynnetään osana taloussuunnittelu-, toiminta- ja strategiaprosessia. Tarkastuslautakunta on strategisen ohjauksen, demokratian sekä tilivelvollisuuden toteutumisen väline.

Tarkastuslautakunnan arviointisuunnitelma on toteutunut suunnitelman mukaisesti. Kokouksia järjestettiin koronan aikaan etä- ja hybridikokouksina.

Tilintarkastus

Tilintarkastaja on toteuttanut kalenterivuoden 2022 tilintarkastuksen työohjelmansa. Tilintarkastuskertomus on annettu 3.5.2023. Tilintarkastajana on valtuuston päätöksen mukaisesti toiminut KPMG Oy Ab. Päävastuullisena tilintarkastajana on emokaupungin osalta toiminut JHT, KHT Juha Huuskonen.

Sidonnaisuusilmoitukset

Tarkastuslautakunnan tehtävänä on valvoa kuntalain 84 §:ssä säädetyn sidonnaisuuksien ilmoittamisvelvollisuuden noudattamista ja saattaa ilmoitukset valtuustolle tiedoksi. Ilmoitusvelvollisuus koskee kunnanhallituksen ja maankäyttö- ja rakennuslaissa tarkoitettuja tehtäviä hoitavan toimielimen jäseniä ja varajäseniä, valtuuston ja lautakunnan puheenjohtajia ja varapuheenjohtajia, kunnanjohtajaa sekä kunnanhallituksen ja lautakunnan esittelijää. Ilmoitus on tehtävä kahden kuukauden kuluessa siitä, kun henkilö on tehtäväänsä valittu. Sidonnaisuuksissa tapahtuneet muutokset on myös ilmoitettava viipymättä.

Sidonnaisuusilmoitus on tehtävä luottamushenkilön tai viranhaltijan johtotehtävistä sekä luottamustoimista elinkeinotoimintaa harjoittavissa yrityksissä ja muissa yhteisöissä. Lisäksi ilmoitus tehdään merkittävästä varallisuudesta ja muistakin sidonnaisuuksista, joilla voi olla merkitystä luottamus- tai virkatehtävien hoitamisessa.

Tarkastuslautakunta on vienyt sidonnaisuusilmoitukset tiedoksi kaupunginvaltuustolle 28.2.2022 ja 30.1.2023.

Muu toiminta

Vantaan kaupungin tarkastuslautakunta on jatkanut PKS-kaupunkien Helsingin, Espoon ja Kauniaisten sekä HUS-kuntayhtymän tarkastuslautakuntien kanssa yhteistoimintaa koulutuksen ja yhteisen arvioinnin puitteissa. Toimintaa koordinoi tarkastuslautakuntien puheenjohtajista koostuva ohjausryhmä. Kaupunkien ja kuntayhtymän tarkastuslautakuntien yhteinen iltapäiväseminaari järjestettiin 17.11.2022 Vantaan kaupungin isännöimänä kaupungintalolla. Yhteinen arviointiaihe käsitteli lasten ja nuorten hyvinvoinnille asetettujen tavoitteiden edistämistä (arviointikertomuksen kohta 4.3).

Tarkastuslautakunta antaa erillisen toimintakertomuksen ja laatii toimintasuunnitelman.

Tiedotus

Vantaan kaupungin nettisivuilla osoitteessa https://www.vantaa.fi/fi/kaupunki-ja-paatoksenteko/organisaatio/ulkoinen-tarkastus esitellään kaupungin tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus ja sen vuosittaiset arviointikertomukset toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden toteutumisesta.

Tarkastuslautakunnan esityslistat ja pöytäkirjat on asetettu verkkoon kaupunkilaisten luettavaksi osoitteessa www.vantaa.fi/paatoksenteko, johon on linkit myös edellä mainituilla sivuilla. Tarkastuslautakunta raportoi ja tiedottaa tehtäviinsä liittyvistä asioista ensisijaisesti kaupunginvaltuustolle. Tiedotuksessa noudatetaan soveltuvin osin kaupunginhallituksen hyväksymiä yleisiä ohjeita kaupungin tiedottamisen periaatteista.

Vantaalla 3.5.2023
Tarkastuslautakunta

Tuire Kaimio puheenjohtaja	Markku Weckman varapuheenjohtaja
Siri Ahokas	Reija Friman
Oskari Iivarinen	Naima el Issaoui
Jouko Jääskeläinen	Maarit Raja-Aho
Manav Phull	Minttu Sillanpää
Juha Suoniemi	Jussi Särkelä
Hussein al-Taee	

LIITE 1

Vuoden 2022 arviointikertomuksen laadintaan liittyvät esteellisyydet:
Tuire Kaimio, kaupunkikulttuurilautakunta, jäsen,
Markku Weckman, VAV-yhtymä Oy:n hallitus, jäsen,
Siri Ahokas, kaupunkiympäristölautakunta, jäsen,
Reija Friman, sosiaali- ja terveyslautakunta, jäsen,
Oskari Iivarinen, kaupunkiympäristölautakunta, jäsen,
Naima el Issaoui, kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan varajäsen ja VAV-yhtymä Oy:n hallitus, jäsen,
Manav Phull, kasvatuksen ja oppimisen lautakunta, jäsen,
Juha Suoniemi, Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n hallitus, jäsen,
Jussi Särkelä, VAV-yhtymä Oy:n hallitus, puheenjohtaja,
Hussein al Taee, kasvatuksen ja oppimisen lautakunta, varapuheenjohtaja.

Vuoden 2022 arviointikertomuksen laadintaan osallistuneiden varajäsenten esteellisyydet:
Antero Eerola, sosiaali- ja terveyslautakunta, jäsen,
Juha Järä, kaupunkikulttuurilautakunta, jäsen,
Tarja Eklund, kaupunkiympäristölautakunta, varapuheenjohtaja.

LYHENTEET:

ACE	Vantaan ja Telian sopimuksessa kaupungille hankittu monivaiheinen asiakaspalveluratkaisu
ARA	Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus
HIV	Ihmisen immuunikatovirus
HOT	Hyväksymis- ja omistautumisterapia
HR-järjestelmä	Henkilöstöhallintojärjestelmä
HUS	Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri
HYKS	Helsingin yliopistollinen keskussairaala
ILPPA	Sähköinen ilmoituspalvelujärjestelmä
JHT	Julkishallinnon ja -talouden tarkastaja
Keva	Kuntien eläkevakuutus
KHK	Kasvihuonekaasu
KHT	Keskuskauppakamarin hyväksymä tilintarkastaja
KVR	Kokonaisvastuurakentaminen
LiiSa	Liikkuva sairaala
MAL-sopimus	Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus
MATTI	Maankäytön toimintamalli- ja tietojärjestelmä
NEET	Not employment, education or training/opintojen ja työmarkkinoiden ulkopuolella oleva
NPS	Net promoter score eli kuinka todennäköisesti suosittelisit palvelua ystävällesi
OKM	Opetus- ja kulttuuriministeriö
PKS	Pääkaupunkiseutu
PTS	Pitkän tähtäimen suunnitelma
ROIC	Return on invested capital/sijoitetun pääoman tuotto
S2	Suomi toisena kielenä
TEAviisari	Kunnan toimintaa kuntalaisten terveyden edistämisessä kuvaava verkkopalvelu
VATI	Valtion valvontatietojärjestelmä
VAV	Vantaan vuokra-asunnot
VTK	Vantaan teollisuuskiinteistöt

4 § **Vantaan kaupungin tilinpäätös 2022**

VD/423/02.04.03.03/2023

RV/MR/PK/TR/EJ

Tilastokeskuksen tekemien tilinpäätösarvioiden mukaan Manner-Suomen kuntien ja kuntayhtymien yhteenlaskettu tilikauden tulos oli noin 1,3 miljardia euroa positiivinen vuonna 2022. Omaisuuden myyntivoitot paransivat tilikauden tulosta lähes 900 milj. euroa ja valtio kompensoi kunnille koronapandemian aiheuttamat suorat menot täysimääräisesti myöntämällä kertaluontoisia koronatukia 770 milj. euroa. Kuntien toimintatuotot laskivat 1,9 prosenttia erityisesti edellistä vuotta pienempien koronatukien vuoksi. Toimintakulut kasvoivat 5,0 prosenttia. Yhteenlaskettu toimintakatteen muutos oli 7,4 prosenttia negatiivinen ja vuosikate heikkeni 11,6 prosenttia. Tilinpäätösarvioiden mukaan tilikauden tulos muodostui negatiiviseksi 90 kunnassa, kun se oli vuonna 2021 alijäämäinen 61 kunnassa.

Kunnissa ja kuntayhtymissä tehtiin investointeja 5,8 miljardilla eurolla. Manner-Suomen kuntien ja kuntayhtymien lainakanta jatkoi kasvuaan ja oli vuoden 2022 lopussa noin 24,4 miljardia euroa, kasvua edelliseen vuoteen 0,23 miljardia euroa eli 1,2 prosenttia.

Vantaan kaupungin vuoden 2022 tilinpäätös

Vuoden 2022 tilikauden tulos oli 13,0 miljoonaa euroa. Tilikauden tulos heikkeni 48,3 miljoonalla eurolla edelliseen vuoteen verrattuna. Poistoeron ja varausten muutoksien sekä rahastosiirtojen jälkeen **tilikauden ylijäämäksi muodostui 12,1 miljoonaa euroa**.

Ulkoiset toimintatuotot olivat 285,8 miljoonaa euroa vuonna 2022. Edellisvuoteen nähden toimintatuotot vähenivät 48,4 miljoonalla eurolla, mikä selittyy pääosin valtion maksamien koronatukien vähentymisellä. Toimintakulut olivat 1 679,8 miljoonaa euroa, eli kasvoivat edelliseen vuoteen verrattuna 99,5 miljoonaa euroa. Suurimmista kulueristä henkilöstökulut olivat 575,8 ja palveluostot 888,7 miljoonaa euroa. Henkilöstökulut kasvoivat 17,4 miljoonaa (+3,1 %:a) ja palveluostot 72,7 miljoonaa euroa (+8,9 %:a) edelliseen vuoteen verrattuna.

Toimintakate oli -1 394,0 miljoonaa euroa vuonna 2022, eli se heikkeni edelliseen vuoteen nähden 147,9 miljoonaa euroa.

Verotuloja kertyi vuonna 2022 yhteensä 1 203,7 miljoonaa ja valtionosuuksia 287,6 miljoonaa euroa. Vuoteen 2021 verrattuna verotulot kasvoivat 72,0 ja valtionosuudet 32,3 miljoonaa euroa. Tuloverot kasvoivat 49,9 miljoonaa, kiinteistöverot 8,3 miljoonaa ja yhteisöveron tuotto 13,8 miljoonaa euroa vuoteen 2021 verrattuna. Erityisesti yhteisöveron tuotto oli koko maassa erityisen hyvä vuonna 2022.

Rahoituskulut kasvoivat 0,8 miljoonaa euroa vuoteen 2021 verrattuna. Rahoitustuotot puolestaan kasvoivat 1,4 miljoonaa euroa, joten rahoitustuotot ja -kulut yhteensä kasvoi 0,6 miljoonaa euroa vuoteen 2021 verrattuna.

Kaupungin vuosikate vuonna 2022 oli 123,6 miljoonaa euroa. Suunnitelman mukaisia poistoja sekä arvonalentumisia kirjattiin 110,6 miljoonaa euroa eli 5,4 miljoonaa euroa enemmän kuin vuonna 2021. Vuosikatteella pystyttiin kattamaan poistot 112-prosenttisesti, joten kaupungin tulorahoitus oli vuosikatteella mitattuna ylijäämäinen.

Investointimenot vuonna 2022 olivat 140,0 miljoonaa euroa. Kaupungin pitkäaikaisten lainojen nettovähennys oli 71,7 ja lyhytaikaisten lainojen 11,2 miljoonaa, joten lainakannan nettovähennykseksi muodostui 83,0 miljoonaa euroa. Vuonna 2021 vastaavasti lainakanta pieneni 16,2 miljoonaa euroa. Investointien tulorahoitusosuus vuonna 2022 heikkeni 94,1 prosenttiin, kun se edellisvuonna oli 142,9 prosenttia.

Vantaan kaupungin taseen pysyvien vastaavien suurin erä on aineelliset hyödykkeet, joita oli 1 293,0 miljoonaa euroa vuoden 2022 lopussa (61,9 prosenttia taseen loppusummasta). Taseen vastattavaa puolella omaa pääomaa oli 1 011,7 miljoonaa ja vierasta pääomaa 1 062,9 miljoonaa euroa. Taseen loppusumma oli 2 087,6 miljoonaa euroa. Omavaraisuusaste parani 49,3 prosenttiin (47,9 prosenttia vuonna 2021). Asukaskohtainen lainakanta pieneni edellisestä vuodesta 398,4 euroa, eli 3 323 euroon asukasta kohti.

Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen tilikauden 2022 alijäämäksi muodostui tilinpäätössiirtojen jälkeen 0,2 miljoonaa euroa.

Vantaan Suun terveydenhuollon liikelaitoksen tilikauden ylijäämäksi muodostui 0,3 miljoonaa euroa.

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston ylijäämä ennen rahastosiirtoja oli 1,6 miljoonaa euroa, Vahinkorahaston alijäämä 0,3 miljoonaa euroa ja Sosiaalisen luototuksen rahaston ylijäämä 11 tuhatta euroa.

Konsernitilinpäätökseen on yhdistelty tytäryhtiöt, kuntayhtymät ja osakkuusyhteisöt sekä tytäryhtiöiden ja kuntayhtymien tytär- ja osakkuusyhteisöt, eli kaikkiaan 85 yhteisöä.

Konsernin tilikauden tulos vuonna 2022 oli 37,7 miljoonaa euroa. Tilinpäätössiirtojen, tilikauden verojen, laskennallisten verojen ja vähemmistöosuuksien vähentämisen jälkeen tilikauden ylijäämäksi muodostui 23,9 miljoonaa euroa. Konsernin tilikauden tulosta heikensi Vantaan Energian tekemä noin 41,7 miljoonan euron osakkeiden alaskirjaus Fennovoiman Hanhikivi 1 -ydinvoimalahankkeen kariuduttua. Konsernin lainakanta kasvoi 112,6 miljoonaa euroa edellisvuodesta ollen 2 088 miljoonaa vuoden 2022 lopussa. Asukaskohtainen lainakanta kasvoi 8 597 euroon, kun se vuonna 2021 oli 8 259 euroa. Konsernin lainakannan kasvua aiheutti Vantaan Energian käyttöpääoman vakuuksien kasvu sähkönhintojen nousun seurauksena. Konsernin suhteellinen velkaantuneisuusaste oli vuoden 2022 lopussa 102 prosenttia, eli vuoden 2022 käyttötulot eivät olisi riittäneet vieraan pääoman takaisinmaksuun.

Vuoden 2022 talousarvion toteutuminen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.12.2021 talousarvion vuodelle 2022 ja taloussuunnitelman vuosille 2022–2025. Vuoden 2022 alkuperäinen valtuuston hyväksymä talousarvio päättyi -22,9 milj. euron tilikauden tulokseen ja -20,6 milj. euron tilikauden alijäämään sekä yhteensä 156,9 milj. euron bruttoinvestointitasoon.

Kaupunginvaltuusto päätti muutoksista vuoden 2022 talousarvioon toimialojen esitysten perusteella vuoden 2022 aikana. Talousarviomuutoksista suurimmat olivat sosiaali- ja terveydenhuollon oman toiminnan tulotavoitteen korottaminen 17,7 milj. eurolla ja menomäärärahan korottaminen 57,1 milj. eurolla. Muutokset johtuivat koronapandemian aiheuttamista kuluista ja valtion niihin myöntämistä avustuksista sekä palvelutuotannon ylitysuhista mm. vanhusten tehostetussa palveluasumisessa ja Kaunialan sairaalan ostoissa. Kasvatuksen ja oppimisen tuloarviota korotettiin 5,2 milj. eurolla ja

määrärahaa 7,3 milj. eurolla. Nämä muutokset johtuivat pääosin työvoiman vuokrauksen arvioitua suuremmasta tarpeesta, uusien ryhmien perustamisesta vammaisopetukseen sekä ukrainalaisten pakolaisten valmistavan opetuksen ryhmiin ja useiden projektien käynnistymisestä. Myös koronapandemia nosti edelleen kuluja mm. tehostetun siivouksen takia. Kaupunkiympäristön tuloarviota laskettiin 19,1 milj. eurolla ja määrärahoja korotettiin 5,5 milj. eurolla. Tuloarvion lasku johtuu maankäyttökorvausten, maanmyyntivoittojen ja kiinteistö- ja asunto-omaisuuden myynnin arvioitua pienemmistä tulokertymistä ja määrärahakorotus kunnossapidon kustannuksista mm. runsaslumisen alkuvuoden johdosta. Kaupunkikulttuurin määrärahoja korotettiin 0,6 milj. eurolla ja tuloarviota laskettiin 0,3 milj. eurolla. Kasvupalveluiden määrärahaa korotettiin 1,2 milj. eurolla työmarkkinatuen kuntaosuusmaksuja varten. Lisäksi kaupunkistrategian ja johdon toimialalle budjetoitua yleistä varausta kunta-alan palkkaratkaisua varten jaettiin toimialoille yhteensä 6,2 milj. euroa ja verotuloennustetta korotettiin 41 milj. eurolla erityisesti positiivisen yhteisöverokertymän vuoksi. Alkuvuodesta 2022 määrärahaa lisättiin myös Ukrainan avustamiseen 0,15 milj. eurolla ja tuloarviota korotettiin Nouseva eurooppalainen innovaatiokaupunki -palkintosummalla 0,5 milj. euroa. Talousarviomuutosten jälkeen talousarvion tilikauden tulokseksi muodostui -50,0 milj. euroa.

Vuoden 2022 tilinpäätös päätyy 13,0 milj. euron tilikauden tulokseen ja 12,1 milj. euron tilikauden ylijäämään. Tilikauden tulos on 35,0 milj. euroa parempi kuin alkuperäinen talousarvio ja 62,0 milj. euroa parempi kuin muutettu talousarvio.

Vuoden 2022 muutetussa talousarviossa kaupungin käyttötalouden toimintatuotot olivat 478,6 milj. euroa. Vuoden 2022 aikana toteutuneet toimintatuotot olivat 511,3 milj. euroa ylittäen muutetun talousarvion 32,7 milj. eurolla. Toimintatuotot toteutuivat 107-prosenttisesti muutettuun talousarvioon nähden, mutta ne laskivat 8,0 prosenttia vuoden 2021 tilinpäätökseen nähden (sis. sisäiset erät). Vuonna 2022 valtio korvasi edelleen koronapandemiasta aiheutuvia menoja kunnille, mutta koska kustannukset ovat selvästi laskeneet vuoteen 2021 nähden, on korvaussumma myös edellisvuotta pienempi ja tästä syytä kaupungin toimintatuotot ovat laskeneet edellisvuoteen verrattuna. Vantaan sosiaali- ja terveydenhuollon koronakorvaus oli 19,8 milj. euroa. Lisäksi valtio korvasi myös pandemian aiheuttamat lentokenttään liittyvät kustannukset 3,6 milj. euroa täysimääräisesti. Vantaan työterveys Oy:n myynnistä syntyi myyntivoittoa noin 14,3 milj. euroa. Kaupunkiympäristön toimintatuotot ylittivät muutetun talousarvion noin 9,4 milj. euroa. Maanläjitysmaksutuotot sekä lumen vastaanottomaksut toteutuivat poikkeuksellisen suurina ollen noin 3,9 milj. talousarviota paremmat. Maan myyntivoittoja, maanvuokraustuloja ja sopimuskorvauksia on toteutunut yhteensä noin 44,8 milj. euroa muutetun talousarvion ollessa 43,2 milj. euroa. Myyntituotot sisältävät 5,7 milj. euroa Helsingin seudun ympäristöpalveluille (HSY) myytyjä ns. läpilaskutettavia rakentamispalvelutuottoja.

Kaupungin toimintakulut olivat muutetussa talousarviossa 1 924,3 milj. euroa. Vuoden 2022 aikana toteutuneet toimintakulut olivat 1 905,3 milj. euroa. Toimintakulut alittuivat 19,0 milj. eurolla ja ne toteutuivat 99-prosenttisesti muutettuun talousarvioon nähden. Kaupunkistrategian ja johdon toimialan toimintakulut alittivat muutetun talousarvion 18,0 milj. eurolla, yleishallinnon toimialan toimintakulut 1,9 milj. eurolla ja kaupunkikulttuurin toimialan toimintakulut 1,4 milj. eurolla. Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan toimintakulut ylittivät muutetun talousarvion 1,3 milj. eurolla, kasvatuksen ja oppimisen toimialan toimintakulut 1,0 milj. eurolla ja kaupunkiympäristön toimintakulut 0,5 milj. eurolla. Sosiaali- ja terveydenhuollon oman toiminnan toimintakulut ylittivät alkuperäisen talousarvion 53,1 milj. eurolla ja erikoissairaanhoidon toimintakulut 7,5 milj. eurolla. Kaupunkistrategian ja johdon toimialalle tehtiin talousarviossa 2022 keskitetty määrärahavaraus kunta-alan palkkaratkaisua varten. Määrärahaa jaettiin eri toimialoille toteutuneen ratkaisun mukaisesti, mutta koska palkkaratkaisu syntyi oletettua myöhemmin, se oli hieman arvioitua pienempi ja määrärahasta jäi osa jakamatta. Toimintakulut sisältävät 5,7 milj. euroa Helsingin seudun ympäristöpalveluille (HSY) myytyjä ns.

läpilaskutettavia rakentamispalvelujen kustannuksia. Toimintakulut kasvoivat 5,7 prosenttia vuoden 2021 tilinpäätökseen nähden.

Vuoden 2022 verotulot ylittivät alkuperäisen talousarvion 42,7 miljoonalla eurolla ja muutetun talousarvion 1,7 miljoonalla eurolla. Alkuperäiseen talousarvioon nähden kunnallisveroarvion toteuma oli 98,3 prosenttia, kiinteistöveron toteuma 106,3 prosenttia ja yhteisöveron toteuma 162,2 prosenttia. Kaikkiin verolajeihin tehtiin vuoden 2022 aikana talousarviomuutos ja toteumat olivat lähellä muutettua talousarviota. Suurin poikkeama oli yhteisöverossa, jossa alkuperäinen talousarvio ylittyi 52,8 milj. eurolla ja muutettu talousarvio alittui 0,2 milj. eurolla. Yhteisöveron kertymä oli erittäin positiivinen koko kuntakentällä. Verovuoden 2021 kertymät kasvoivat ennakoitua enemmän ja myös vuosien 2022 ja 2023 ennakkoverot kehittyivät positiivisesti. Verotulojen kasvu vuoteen 2021 nähden oli 6,4 prosenttia.

Valtionosuuksien toteuma talousarvioon nähden oli 102,0 prosenttia, ylitystä 5,6 milj. euroa. Valtionosuuksiin ei tehty talousarviomuutoksia. Vuoteen 2021 verrattuna valtionosuuksia kertyi 32,3 miljoonaa enemmän. Kaikkiaan verorahoitus yhteensä (verot ja valtionosuudet) toteutui 100,5-prosenttisesti suhteessa muutettuun talousarvioon ja se kasvoi 7,5 prosenttia vuoden 2021 tilinpäätökseen nähden.

Rahoitustuottoja ja -kuluja toteutui vuonna 2022 yhteensä 26,4 milj. euroa, talousarviossa yhteenlasketuiksi rahoitustuotoiksi ja -kuluiksi oli arvioitu 23,2 milj. euroa. Vaikka korkotaso lähti vuonna 2022 todella kovaan nousuun, se ei näkynyt korkomenoissa, koska lainasalkun suojausaste on ollut poikkeuksellisen korkea. Kaupungin lainasalkun korkokulut toteutuivat 2,3 milj. euron tasolla. Kaikki kaupungin korkokulut yhteensä alittivat talousarvion 0,1 milj. eurolla.

Poistoja ja arvonalentumisia toteutui vuonna 2022 noin 110,6 milj. euroa, joka oli 0,8 prosenttia ja 0,9 milj. euroa talousarviossa arvioitua vähemmän.

Kaupungin vuosikatteeksi vuoden 2022 tilinpäätöksessä muodostui 123,6 miljoonaa euroa, tilikauden tulokseksi 13,0 miljoonaa euroa ja tilikauden ylijäämäksi 12,1 miljoonaa euroa.

Vuoden 2022 alkuperäisen talousarvion investointiosan tulot olivat (liikelaitokset ja rahastot mukaan lukien) noin 6,9 milj. euroa, menot noin 156,9 milj. euroa ja investointiosan netto noin 150,1 milj. euroa. Vuonna 2022 määrärahoihin ei tehty muutoksia. Investoinneille on osoitettu Myönteisen erityiskohtelun määrärahoja noin 0,2 milj. euroa.

Vuoden 2022 toteutuneet bruttoinvestointimenot olivat yhteensä 140,0 milj. euroa. Talousarvion mukaiset investointimäärärahat alittuivat kaikissa muissa hankeryhmissä paitsi julkisessa käyttöomaisuudessa. Suurin alitus oli rakentamishankkeissa, 17,7 milj. euroa. Määrärahat alittuivat erityisesti rakentamisen toteutusajankohtien siirtymisen sekä joidenkin toteutuneiden hankkeiden talousarvioalitusten vuoksi. Julkisen käyttömaisuuden osalta talousarvio ylittyi 5,3 milj. eurolla, mutta myös tulot ylittivät talousarvion 4,2 milj. eurolla johtuen erilaisista valtionavustuksista. Kiinteän omaisuuden määrärahat toteutuivat talousarvion mukaisina. Aineettoman omaisuuden osalta talousarvio alittui 0,7 milj. eurolla, irtaimen omaisuuden osalta 3,0 milj. eurolla sekä osakkeiden ja osuuksien osalta 1,0 milj. eurolla talousarvioon verrattuna.

Investointituloja toteutui 24,5 milj. euroa, noin 17,6 milj. euroa yli talousarvion, erityisesti maanmyynnin ansiosta. Vuoden 2022 investointiosan nettomenoksi muodostui yhteensä 115,5 milj. euroa, joka alitti talousarvion 34,7 milj. eurolla.

Vuonna 2022 kaupungin pitkäaikaista lainaa lyhennettiin maksuohjelman mukaisesti noin 72 milj. eurolla. Vuonna 2022 kaupunki ei nostanut lainkaan uutta pitkäaikaista lainaa jälleenrahoittamaan lainanlyhennyksiä, ensimmäistä kertaa 2000-luvulla, jolloin pitkäaikainen lainasalkku (ilman konserniyhtiöiden konsernitilin saldoja) laski noin 777 milj. euroon vuoden 2022 lopussa. Alkuperäisessä talousarviossa 2022 varauduttiin talousarvion käyttötalousosan ja investointiosan perusteella 63,3 milj. euron nettolainanottoon.

Vuoden 2022 sitovien tavoitteiden toteutuminen

Vuodelle 2022 valtuusto asetti sitovia tavoitteita yhteensä 38 kappaletta. Tavoitteista 12 toteutui täysin, 15 osittain ja 11 ei lainkaan.

Käyttötalousmenojen kasvu edellisvuodesta oli 6,3 prosenttia sosiaali- ja terveydenhuollon ylitettyä alkuperäisen talousarvionsa mm. koronaepidemian takia. Tuottavuus- ja kasvuohjelman toteutus eteni suunnitellusti. Vuoden 2022 toimenpiteitä toteutettiin osana käyttösuunnitelmaa. Ohjelma toimi vuoden 2023 talousarviovalmistelun sekä 2023–2026 taloussuunnitelman pohjana.

Maanmyyntivoittoja, maanvuokraustuloja ja sopimuskorvauksia kertyi vuonna 2022 44,8 miljoonaa euroa (2021: n. 53,6 milj. euroa). Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päivitystyö valmistui kesäkuussa ja kaupunginvaltuusto hyväksyi uudet maa- ja asuntopoliittiset linjaukset kokouksessaan 10.10.2022. Kaupunki loi edellytykset laadukkaalle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Vuonna 2022 Vantaalle asuntoja valmistui yhteensä 3304 (v. 2021: 3121). Valmistuneista asunnoista 2610 oli kerrostaloissa. Uusia pientaloasuntoja (omakoti-, erillis-, pari- ja rivitaloja) valmistui yhteensä 652, näistä rivitaloissa 202.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta on päivitetty ja sisältää uutena kaistana luonnon monimuotoisuuden. Kaistalle on määritelty toimia monimuotoisen luonnon edistämiseksi Vantaalla. Tavoitteena on hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Vuoden 2021 päästötietojen mukaan kokonaispäästöt eivät vähentyneet (0 %) ja asukaskohtaiset vähenivät 1 prosentin. Asetettua 7 prosentin vähennystavoitetta ei saavutettu. Päästöt ovat olleet laskusuunnassa, mutta prosentuaalinen tavoite ei toteudu.

Kestävien liikkumismuotojen osuus ei kasvanut tavoitteen mukaisesti. Joukkoliikenteen nousijamäärä oli 126 126. Se on 9 prosenttia matalampi vuoden 2019 huippuluvuista. Vantaan joukkoliikenne on toipunut koronaepidemian vaikutuksista huomattavasti HSL:n keskiarvoa nopeammin. Ratikkakaupungin suunnittelua on edistetty. Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään. Vantaan keskustojen kokonaiselinvoimaluku on lähtenyt taas nousuun. Vuoden 2021 laskennan tulos on 3,0 (2020: 2,9). Vuoden 2022 kokonaiselinvoimaluku julkistetaan toukokuussa 2023.

Sekä pitkäaikaistyöttömien että alle 30-vuotiaiden työttömien määrä väheni verrattuna vuoden 2021 lopun tilanteeseen nähden. Pitkäaikaistyöttömien määrä vuoden lopussa oli 5 237 (2021: 6 724). Alle 30-vuotiaiden työttömien määrä oli vuoden lopussa 2 852 (2021: 3 476).

Perusopetuksen oppilaiden lukutaitoa arvioitiin Lukuseula-testillä. Tavoitteena oli, että kaikista 2. luokan oppilaista suoritustasoltaan alimpaan 20 prosenttiin kuuluvien joukko vähenee. Suomi äidinkielenä -oppimäärää opiskelevien tulos ei parantunut, mutta suomi toisena kielenä -opiskelevien tulos parani. Perusopetuksen päättäneistä 16 jäi ilman opiskelupaikkaa, minkä lisäksi asuinkuntailmoituksia on tehty n. 200. Kaikkiin ilman toisen asteen koulutuspaikkaa oleviin ollaan yhteydessä ja osoitetaan koulutuspaikat. Keskeyttäneiden määrä ammatillisessa koulutuksessa väheni edelliseen vuoteen

verrattuna, vaikka tavoitetasoja ei aivan saavutettu. Alle 20-vuotiaiden keskeyttämisprosentti oli 8,8 (v. 2021: 13,7 %). Keskeyttämisprosentti kaikista opiskelijoista oli 11,3 (v. 2021: 19,3 %).

Entistä suurempi osa ikääntyneistä pystyy asumaan kotona. Vantaalla omassa kodissa ilman palvelutarvetta tai kotona asumista tukevien palvelujen turvin asuvien 75 vuotta täyttäneiden osuus oli vuoden 2022 lopussa 93,6 prosenttia (v. 2021: 93,4).

Henkilöstön työhyvinvointi ja palautuminen työpäivän aiheuttamasta rasituksesta paranee -tavoitetta seurattiin mm. Kunta10-mittareilla: Koko kaupungin tuloksissa 36,9 prosenttia arvioi palautuvansa hyvin työpäivän aiheuttamasta rasituksesta (2020: 40,7 %).

Tuleva kehitys

Vantaan tulevaa kehitystä edesauttaa se, että kaupungin talous on saatu terveeksi ja tasapainoon. Kaupungin tase on vahvistunut ja lainataso on alempi kuin yli kymmeneen vuoteen, mikä on kohoavien korkokustannustenkin takia positiivista. Viime vuosien aikana on voitu lisätä investontimäärärahoja mahdollistaen uusien päiväkotien ja koulujen rakentamisen - vuoden 2022 aikanakin oli rakenteilla 8 uutta päiväkotia sekä useita koulujen laajennus- ja peruskorjaushankkeita. Lisäksi Vantaa on käynnistänyt suurten vetovoimahankkeiden kuten ratikan ja Tikkurilan oppimiskampuksen suunnittelun sekä Kuusijärven ja Hakunilan kartanoalueen kehittämisen. Myös Vantaan kaupungin imago ja vetovoima ovat parantuneet.

Kaupunginhallitus 27.3.2023 § 13

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
1. esittää kaupunginvaltuustolle, että
    a) Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksessa kirjataan poistoeron vähennykseksi investointivarauksella hankittuihin pysyviin vastaaviin kohdistuneet poistot 302 804,45 euroa ja tilikauden alijäämä 193 131,19 euroa siirretään liikelaitoksen edellisten tilikausien ylijäämään,
    b) Vantaan Suun terveydenhuollon liikelaitoksessa tilikauden ylijäämä 271 120,30 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään,
    c) Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston ylijäämä 1 554 271,73 euroa kirjataan rahaston lisäykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti,
    d) Sosiaalisen luototuksen rahaston ylijäämä 11 290,31 euroa kirjataan rahaston lisäykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti,
    e) Vahinkorahaston alijäämä 335 411,80 euroa kirjataan rahaston vähennykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti ja
    f) Vantaan kaupungin tilikauden ylijäämä 12 093 345,57 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään sekä
2. esittää lisäksi, että tilikauden 2023 kirjanpidossa Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen, Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen sekä Sosiaalisen luototuksen rahaston taseet yhdistellään Vantaan kaupungin taseeseen. Vantaan kaupunginvaltuusto on 19.12.2022 (§9-11) päättänyt lakkauttaa Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen, Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen sekä Sosiaalisen luototuksen rahaston,
3. todeta että, koska taseessa on aikaisemmilta tilikausilta kertyneitä ylijäämiä, esitystä talouden tasapainottamiseen ei tilikauden tuloksen perusteella tarvita,
4. valtuuttaa talouspalvelut tekemään tilinpäätökseen teknisluonteisia korjauksia ja

5. allekirjoittaa tilinpäätös ja jättää se tilintarkastajien tarkastettavaksi sekä saattaa tilinpäätös tarkastuksen jälkeen kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Päävastuullinen tilintarkastaja JHT, KHT Juha Huuskonen KPMG Oy Ab:stä on raportoinut tarkastuslautakunnalle vuotta 2022 koskevista tilintarkastuksista sekä luovuttanut kyseessä olevaa vuotta koskevan tilintarkastuskertomuksen. Tilintarkastaja on kertomuksessaan esittänyt tilinpäätöksen hyväksymistä ja vastuuvapauden myöntämistä tilivelvollisille tarkastetulta tilikaudelta.

Tarkastuslautakunta 3.5.2023 § 4

Kaupunginreviisorin esitys:
Päätetään
a) merkitä tiedoksi tilintarkastuskertomus vuodelta 2022,
b) saattaa tilintarkastuskertomus kaupunginvaltuustolle tiedoksi,
c) esittää kaupunginvaltuustolle, että vuoden 2022 tilinpäätös hyväksytään ja
d) esittää kaupunginvaltuustolle, että tilivelvollisille myönnetään vastuuvapaus tilikaudelta 1.1.–31.12.2022

Pöytäkirja tarkastetaan ja hyväksytään tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Pöytäkirja tarkastettiin ja hyväksyttiin tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 4

Kaupunginhallituksen esitys:
Päätetään, että
a) Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksessa kirjataan poistoeron vähennykseksi investointivarauksella hankittuihin pysyviin vastaaviin kohdistuneet poistot 302 804,45 euroa ja tilikauden alijäämä 193 131,19 euroa siirretään liikelaitoksen edellisten tilikausien ylijäämään,
b) Vantaan Suun terveydenhuollon liikelaitoksessa tilikauden ylijäämä 271 120,30 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään,
c) Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston ylijäämä 1 554 271,73 euroa kirjataan rahaston lisäykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti,
d) Sosiaalisen luototuksen rahaston ylijäämä 11 290,31 euroa kirjataan rahaston lisäykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti,
e) Vahinkorahaston alijäämä 335 411,80 euroa kirjataan rahaston vähennykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti ja

f) Vantaan kaupungin tilikauden ylijäämä 12 093 345,57 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään sekä
g) merkitään tilintarkastuskertomus vuodelta 2022 tiedoksi,
h) vuoden 2022 tilinpäätös hyväksytään,
i) että tilivelvollisille myönnetään vastuuvapaus tilikaudelta 1.1.–31.12.2022.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin tilinpäätös 2022
- Tilintarkastuskertomus 2022

Muutoksenhakuohje: 1. Valitusosoitus

Lisätiedot:
kaupunginjohtaja Ritva Viljanen, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
talous- ja strategiajohtaja Matti Ruusula, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
kaupunginreviisori Sari Hännikäinen, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNGIN TILINPÄÄTÖS 2022

KAUPUNGINVALTUUSTO 22.5.2023

VANTAAN KAUPUNKI

TILINPÄÄTÖS 2022

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023

Kansikuva: Vantaan kaupungin aineistopankki, Korson Ankkapuisto
Kansi: Markku Lappalainen, Viestintä
Taitto: Tuuli Portin, Talouspalvelut

VANTAAN KAUPUNGIN TILINPÄÄTÖS 2022

Sisällysluettelo

1 TOIMINTAKERTOMUS 1

1.1 OLENNAISET TAPAHTUMAT TOIMINNASSA JA TALOUDESSA 1
1.1.1 Kaupunginjohtajan katsaus 1
1.1.2 Vantaan kaupungin hallinto 3
1.1.3 Kansantalouden ja aluetalouden kehitys 7
1.1.4 Vantaan kaupungin toimintaympäristö ja talouden kehitys 9
1.1.5 Vantaan kaupungin henkilöstö 26
1.1.6 Ympäristötekijät 29
1.1.7 Muut ei-taloudelliset asiat 30
1.1.8 Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä 31
1.2 SELONTEKO SISÄISEN VALVONNAN JA RISKIENHALLINNAN JÄRJESTÄMISESTÄ 37
1.3 TILIKAUDEN TULOKSEN MUODOSTUMINEN JA TOIMINNAN RAHOITUS 42
1.3.1 Tilikauden tuloksen muodostuminen 42
1.3.2 Toiminnan rahoitus 44
1.4 RAHOITUSASEMA JA SEN MUUTOKSET 46
1.5 KOKONAISTULOT JA MENOT 51
1.6 KUNTAKONSERNIN TOIMINTA JA TALOUS 53
1.6.1 Konsernitilinpäätökseen sisältyvät yhteisöt 53
1.6.2 Konsernin toiminnan ohjaus 54
1.6.3 Olennaiset konsernia koskevat tapahtumat 55
1.6.4 Vantaan kaupungin suurimpien tytäryhtiöiden vuosikooste ja tavoitteiden toteutuminen 56
1.6.5 Kiinteistöyhtiöiden tavoitteiden toteutuminen 69
1.6.6 Arvio konsernin todennäköisestä tulevasta kehityksestä 71
1.6.7 Selonteko konsernivalvonnan järjestämisestä 72
1.6.8 Konsernitilinpäätös ja sen tunnusluvut 74
1.7 TILIKAUDEN TULOKSEN KÄSITTELY 78

2 TALOUSARVION TOTEUTUMINEN 79

2.1 TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN 79
2.2 MÄÄRÄRAHOJEN JA TULOARVIOIDEN TOTEUTUMINEN 92
2.2.1 Käyttötalouden toteutuminen 92
2.2.2 Talousarvion tuloslaskelmaosan toteutumisvertailu 2022 171
2.2.3 Investointien toteutuminen 174
2.2.4 Rahoitusosan toteutuminen (ilman liikelaitoksia) 182
2.2.5 Yhteenveto määrärahojen ja tuloarvioiden toteutumisesta 183

3 TILINPÄÄTÖSLASKELMAT 184

3.1 VANTAAN KAUPUNGIN TULOSLASKELMA 184
3.2 VANTAAN KAUPUNGIN RAHOITUSLASKELMA 185
3.3 VANTAAN KAUPUNGIN TASE 186
3.4 VANTAAN KAUPUNGIN KONSERNITULOSLASKELMA 188
3.5 VANTAAN KAUPUNGIN KONSERNIRAHOITUSLASKELMA 189
3.6 VANTAAN KAUPUNGIN KONSERNITASE 190

4 TILINPÄÄTÖKSEN LIITETIEDOT 192

4.1 TILINPÄÄTÖKSEN LAATIMISTA KOSKEVAT LIITETIEDOT 192
4.1.1 Kaupungin tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot 192
4.1.2 Konsernitilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot 194
4.2 TULOSLASKELMAA KOSKEVAT LIITETIEDOT 196
4.3 TASETTA KOSKEVAT LIITETIEDOT 201
4.3.1 Taseen vastaavia koskevat liitetiedot 201
4.3.2 Taseen vastattavia koskevat liitetiedot 207
4.4 VAKUUKSIA JA VASTUUSITOUMUKSIA KOSKEVAT LIITETIEDOT 212
4.5 YMPÄRISTÖTILINPITOA KOSKEVAT LIITETIEDOT 221
4.6 HENKILÖSTÖÄ, TILINTARKASTAJAN PALKKIOITA JA INTRESSITAPAHTUMIA KOSKEVAT LIITETIEDOT 227

5 ERIYTETYT TILINPÄÄTÖKSET 231

5.1 KESKI-UUDENMAAN PELASTUSTOIMEN LIIKELAITOKSEN TILINPÄÄTÖS 231
5.1.1 Toimintakertomus 231
5.1.2 Johtokunnan hyväksymä talousarvion toteutumisvertailu 234
5.1.3 Tilinpäätöslaskelmat ja tunnusluvut 235
5.1.4 Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen tilinpäätöksen liitetiedot 238
5.1.5 Tilinpäätöksen allekirjoitukset 243
5.2 SUUN TERVEYDENHUOLLON LIIKELAITOKSEN TILINPÄÄTÖS 244
5.2.1 Toimintakertomus 244
5.2.2 Johtokunnan hyväksymä talousarvion toteutumisvertailu 250
5.2.3 Tilinpäätöslaskelmat ja tunnusluvut 251
5.2.4 Suun terveydenhuollon liikelaitoksen tilinpäätöksen liitetiedot 254
5.2.5 Tilinpäätöksen allekirjoitukset 257
5.3 LIIKELAITOSTEN VAIKUTUS KAUPUNGIN TALOUTEEN 258
5.4 MUIDEN ERIYTETTYJEN YKSIKÖIDEN TILINPÄÄTÖKSET 260
5.4.1 Vantaan kaupungin asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston tilinpäätöslaskelmat 260
5.4.2 Sosiaalisen luototuksen rahaston tilinpäätöslaskelmat 261
5.4.3 Vahinkorahaston tilinpäätöslaskelmat 262
5.5 MUUT ERIYTETYT LASKELMAT 264

6 LUETTELOT JA SELVITYKSET 266

6.1 KÄYTETYT KIRJANPITOKIRJAT JA SELVITYS KIRJANPIDON SÄILYTYKSESTÄ 266
6.2 LUETTELO TOSITELAJEISTA 267
6.3 TUNNUSLUKUJEN LASKENTAKAAVAT 269

7 ALLEKIRJOITUKSET JA TILINPÄÄTÖSMERKINTÄ 271

1 Toimintakertomus

1.1 Olennaiset tapahtumat toiminnassa ja taloudessa

1.1.1 Kaupunginjohtajan katsaus

Vuosi 2022 oli jälleen kerran hyvin poikkeuksellinen Venäjän aloitettua hyökkäyssodan Ukrainaan. Suomi teki tämän seurauksena suuren turvallisuuspoliittisen ratkaisun hakiessaan Nato-jäsenyyttä. Venäjälle asetettujen talouspakotteiden seuraukset heijastuivat koko kansainväliseen talouteen näkyen mm. energian ja ruuan hinnan nousuna sekä laajemmin mm. inflaation kiihtymisenä ja korkotason nousuna. Sähkön tuotannosta ja sen riittävyydestä keskusteltiin Suomessakin ennätyksellisen paljon.

Ukrainasta tuli Suomeen vuoden aikana tilapäistä suojelua tarvitsevia noin 50 000 henkeä. Osa heistä oleskelee Vantaalla, mikä on lisännyt palveluntarvetta mm. varhaiskasvatuksessa ja perusopetuksessa. Ukrainan sotaa paenneet voivat hakea kotikuntaa, kun he ovat oleskelleet Suomessa vuoden - ensimmäiset jo 1.3.2023 alkaen. Kuntalaisina tilapäistä suojelua saavat ovat oikeutettuja laajempiin palveluihin kuin vastaanottokeskuksessa, mikä lisännee kaupungin palvelujen kysyntää jatkossa.

Vuoden 2022 aikana koronapandemia helpottui Suomessa ja vuoden alun jälkeen rajoituksista voitiin luopua. Koronatartuntojen määrä oli edelleen suuri, mutta hyvän rokotekattavuuden takia vakavampien tautimuotojen määrän lasku vähensi terveydenhuoltoon kohdistuvaa palvelutarvetta edellisestä vuodesta.

Valtio kompensoi kunnille koronapandemian aiheuttamat suorat menot täysimääräisesti myöntämällä kertaluontoisia koronatukia 770 milj. euroa, joka oli kolmasosa edellisen vuoden tasosta. Vantaa teki vuosina 2020–2022 yhteensä noin 80 miljoonan euron oman talouden tasapainotuksen, joka osaltaan auttoi siinä, etteivät koronan ja suuren työttömyyden aiheuttamat uhkakuvat kaupungin talouteen toteutuneet. Tilastokeskuksen tilinpäätösarvioiden mukaan Manner-Suomen kuntien ja kuntayhtymien yhteenlaskettu tilikauden tulos oli vuonna 2022 noin 1,3 miljardia euroa positiivinen. Omaisuuden myyntivoitot paransivat tilikauden tulosta lähes 900 milj. euroa. Kunnissa ja kuntayhtymissä tehtiin investointeja 5,8 miljardilla eurolla. Manner-Suomen kuntien ja kuntayhtymien lainakanta kasvoi ollen vuoden 2022 lopussa noin 24,4 miljardia euroa, kasvua edelliseen vuoteen 230 milj. euroa.

Vuonna 2022 jatkui kaupungin taloutta tasapainottavan tuottavuus- ja kasvuohjelman toteuttaminen. Sosiaali- ja terveydenhuollon menokehitys oli huomattavasti ennakoitua suurempaa mm. palvelutarpeen kasvun ja työvoiman saatavuushaasteiden takia. Valtio kompensoi myös Vantaan osalta koronapandemian aiheuttamat suorat kustannukset täysimääräisesti. Koronapandemiasta toipumiseen laadittua suunnitelmaa toteutettiin yli 11 milj. eurolla. Rakentaminen hidastui niin valtakunnallisesti kuin Vantaallakin erityisesti loppuvuotta kohti. Tämä näkyi kaupungin tulojen vähentymisenä mm. maanmyyntitulojen ja sopimuskorvausten kautta.

Kaupungin verotulot kasvoivat vuonna 2022 edelliseen vuoteen nähden 6,4 prosenttia. Talousarvion alkuperäinen verotuloarvio ylittyi lähes 43 milj. eurolla. Erityisesti yhteisöveron kertymä oli erittäin positiivinen Vantaalla, kuten koko kuntakentällä. Verovuoden 2021 yhteisöverokertymät kasvoivat ennakoitua enemmän ja myös vuosien 2022 ja 2023 ennakkoverot kehittyivät positiivisesti. Kunnallisverot kasvoivat 5,5 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna koko maan kasvun ollessa 4,8 prosenttia. Myös kiinteistöverot kasvoivat hyvin, 8,3 prosenttia. Osittain nousua selittää kiinteistöverojen ajoitusmuutos, joka pienensi vuoden 2021 tilityksiä ja kasvatti niitä vuonna 2022. Vuonna 2022 kaupunki sai käyttötalouden valtionosuuksia 12,7 prosenttia edellisvuotta enemmän.

Vantaan kaupungin vuoden 2022 tilinpäätös osoittaa 12,1 milj. euron tilikauden ylijäämää. Kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen bruttoinvestointimenot olivat 140,0 milj. euroa ja investointien omarahoitusosuus 131,3 milj. euroa. Vuosikatteen ollessa 123,6 milj. euroa investointien tulorahoitusprosentiksi tuli 94,1. Vuonna 2022 kaupungin ulkoinen lainakanta pieneni 71,7 milj. eurolla, jolloin vuoden lopussa

kaupungilla oli ulkoista lainaa 777 milj. euroa. Vantaa on seitsemän vuoden aikana kyennyt lyhentämään pitkäaikaisia lainoja yhteensä 301 milj. euroa ja asukaskohtainen lainakanta on nyt alle valtakunnallisen keskiarvon.

Vuonna 2022 Vantaan kaupungin kasvu kaksinkertaistui edellisestä vuodesta. Vuoden aikana kaupungin väkiluku kasvoi noin 3 600 hengellä erityisesti maahanmuuton myötä. Maan sisäinen muuttoliike oli Vantaan kannalta edelleen negatiivinen, vaikkakin puolet vähemmän kuin edellisenä vuotena. Työllisyyden kehitys jatkui positiivisena, mutta koronaa edeltävään työttömyyden tasoon on vielä matkaa. Erityisesti pitkäaikaistyöttömyyden taso on edelleen korkealla. Uusia asuntoja valmistui noin 3 300. Aloitettujen asuntojen määrä laski edellisestä vuodesta erityisesti loppuvuotta kohti, joka ennakoi asuntotuotannon määrän laskevan lähivuosina.

Vuosi 2022 oli historiallisesti viimeinen, kun kaupunki toimi vielä entisessä laajuudessaan. Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen palvelujen järjestämisvastuu siirtyi hyvinvointialueille vuoden 2023 alusta, jolloin myös lähes 4 000 kaupungin työntekijää siirtyi Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen palvelukseen. Vuoden 2022 aikana kaupungin toimintojen eriyttämisprojekti eteni suunnitelman mukaisesti. Vantaan sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala valmisteli turvallista siirtymää yhteistyössä hyvinvointialueen valmisteluorganisaation sekä alueen kaupunkien kanssa. Hyvinvoinnin edistäminen jää edelleen kaupungin tehtäväksi ja sen rooli vahvistuu jatkossa. Sitä toteutetaan yhteistyössä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa.

Uusi valtuustokauden kaupunkistrategia Innovaatioiden Vantaa 2022–2025 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa tammikuussa 2022 ja sen toteuttaminen käynnistyi kaupungissa ja sen toimialoilla. Helsingin hallinto-oikeus päätti kesällä 2022 hylätä valtaosan Vantaan uuteen yleiskaavaan kohdistuneista valituksista ja kaavan voimaantuloa päästiin valmistelemaan vuoden 2023 alkuun. Yleiskaava viitoittaa Vantaan kestävää kasvua tuleville vuosikymmenille. Vantaan ratikan suunnittelua jatkettiin suunnitellusti. Syksyllä 2022 aloitettiin myös TE2024 hankkeen valmistelu. Vantaan kaupunki laati omat tavoitteensa eduskuntavaalien jälkeen muodostettavan hallituksen hallitusohjelmaa varten. Lisäksi kaupunki osallistui eri verkostojen hallitusohjelmatavoitteiden laadintaan.

Vantaan kunnallisveroprosentti vuodelle 2023 laskee hyvinvointialueuudistukseen liittyvän lainsäädännön mukaisesti 19,00 prosentista 6,36 prosenttiin ja yhteisöverosta leikkaantuu kolmasosa. Kokonaisuutena kaupungin tulot ml. verotulot puolittuvat vuonna 2023 vuoteen 2022 nähden, mutta vastaavasti myös kaupungin menot puolittuvat. Vuoden 2023 aikana kuntien vuoden 2022 tilinpäätösten valmistuttua saadaan uudistukseen liittyvät siirtolaskelmat valmiiksi, jonka jälkeen lopulliset uudistuksen aiheuttamat muutokset kuntien valtionosuuksiin ja kuntien talouden tasapainoon vuodesta 2024 eteenpäin selviävät.

Vantaan tulevaa kehitystä edesauttaa se, että kaupungin talous on saatu terveeksi ja tasapainoon. Kaupungin tase on vahvistunut ja lainataso on alempi kuin yli kymmeneen vuoteen, mikä on kohoavien korkokustannustenkin takia positiivista. Viime vuosien aikana on voitu lisätä investontimäärärahoja mahdollistaen uusien päiväkotien ja koulujen rakentamisen - vuoden 2022 aikanakin oli rakenteilla 8 uutta päiväkotia sekä useita koulujen laajennus- ja peruskorjaushankkeita. Lisäksi Vantaa on käynnistänyt suurten vetovoimahankkeiden kuten ratikan ja Tikkurilan oppimiskampuksen suunnittelun sekä Kuusijärven ja Hakunilan kartanoalueen kehittämisen. Myös Vantaan kaupungin imago ja vetovoima ovat parantuneet.

Vuoden 2023 alusta Vantaata kehitetään kaupungin uuden roolin mukaisesti koulutuksellisena, sivistyksellisenä, kulttuurisena ja elinvoimaisena kaupunkina. Kansainvälisen toimintaympäristön ml. talouden epävakaus ja vaikea ennakoitavuus asettavat haasteita kaupungin toiminnalle ja kehittämiselle. Viime vuosien kriisit ovat kuitenkin osoittaneet, että Vantaan kaupunki pystyy toimimaan menestyksekkäästi myös nopeasti muuttuvissa tilanteissa ja olosuhteissa.

Ritva Viljanen, Kaupunginjohtaja

1.1.2 Vantaan kaupungin hallinto

Kaupunginvaltuusto

Kansallinen kokoomus

Ahokas Siri
Aura Anssi
Hakala Heli
Iivarinen Oskari
Kaiju Susanna
Kanerva Sami
Kasonen Mika
Kivimäki Otso
Lehmuskallio Paula
Multala Sari
Norres Lasse
Orlando Carita
Orpana Anitta
Phull Manav
Raja-aho Maarit
Rokkanen Sakari
Siniketo-Pietilä Katja

Suomen Sosiaalidemokraattinen Puolue

Abdi Faysal
al-Taee Hussein
Eklund Tarja
el Issaoui Naima
Hall Anu
Kaukola Ulla
Kiljunen Kimmo
Kähärä Sirkka-Liisa
Letto Pirkko
Räsänen Minna
Sainio Jari
Stirkkinen Matilda
Särkelä Jussi
Tahvanainen Säde
Tamminen Ida

Perussuomalaiset

Aidanjuuri Tanja
Hartikainen Janne
Järä Juha
Karhu Suvi
Kärki Niilo
Lundell Kai-Ari
Niikko Mika
Saimen Tuukka
Suoniemi Juha
Weckman Markku

Vihreä liitto

Friman Reija
Kaimio Tuire
Kauppinen Sirpa
Norrena Vaula
Rautavaara Maija
Rämö Eve
Tawasoli Eva
Valtanen Hanna
Viilo Mikko

Vasemmistoliitto

Demiri Funda
Eerola Antero
Saramo Jussi
Sillanpää Minttu

Suomen Keskusta

Luokkala Pirjo
Tikkanen Eeva

Suomen Kristillisdemokraatit

Jääskeläinen Jouko
Tuomela Tiina

Liike Nyt

Nummela Nina
Vacker Marjo

Suomen ruotsalainen kansanpuolue

Karlsson Patrik
Åstrand Stefan

Muut

Dehghan Milad

Kaupunginvaltuuston puheenjohtajat

Puheenjohtaja	Lindtman Antti (SDP)
I varapuheenjohtaja	Kaira Lauri (Kok.)
II varapuheenjohtaja	Veltheim Erika (PS.)

Kaupunginhallitus

Kansallinen kokoomus

Kasonen Mika
Orpana Anitta
Rokkanen Sakari

Suomen Sosiaalidemokraattinen Puolue

Abdi Faysal
Kaukola Ulla
Tammi Visa

Perussuomalaiset

Lundell Kai-Ari
Saimen Tuukka

Vihreä liitto

Norrena Vaula
Valtanen Hanna

Vasemmistoliitto

Karinen Ville

Suomen Keskusta

Luokkala Pirjo

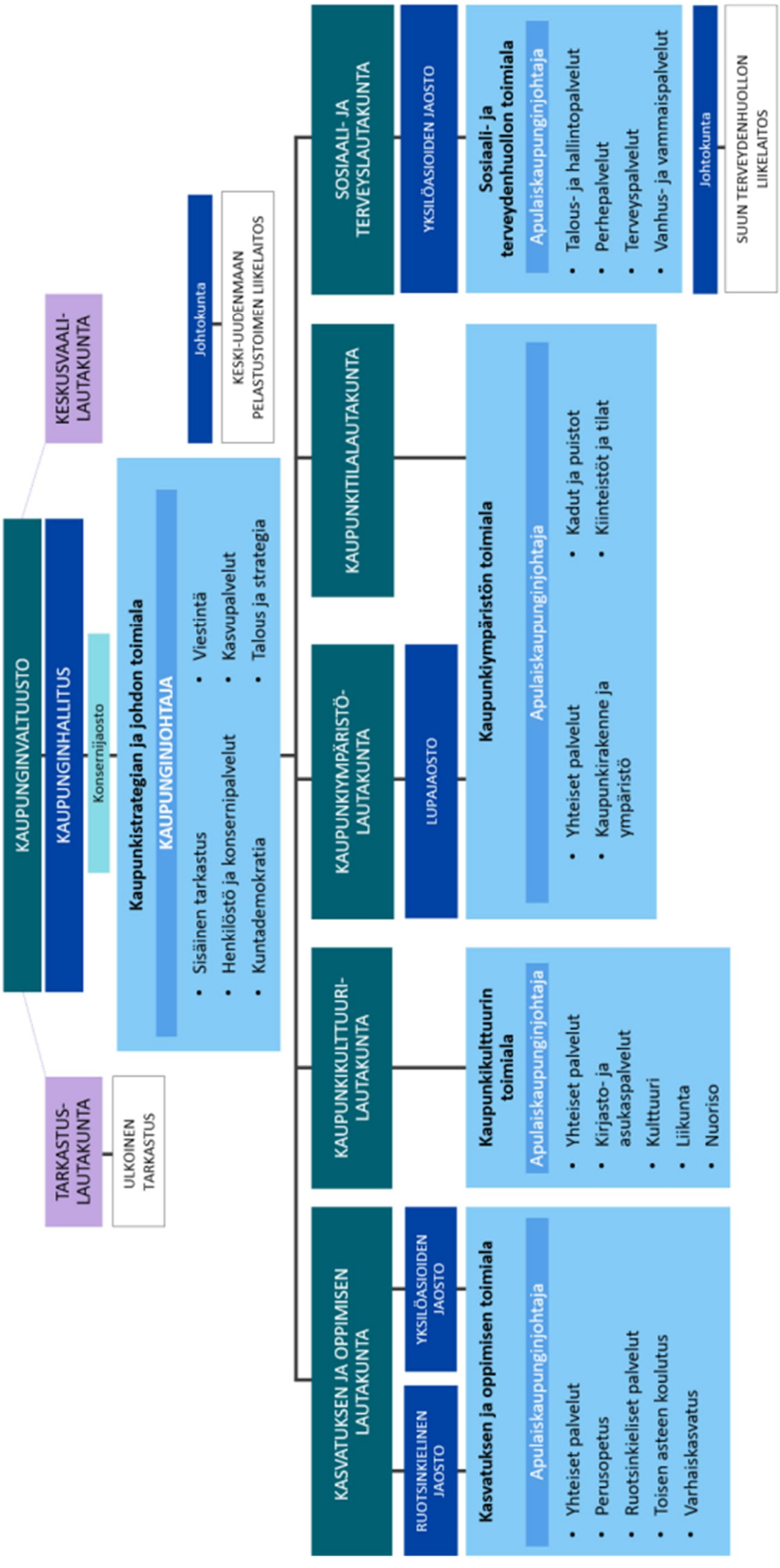
Kaupunginhallituksen puheenjohtajat:

Puheenjohtaja	Multala Sari (Kok.)
I varapuheenjohtaja	Tahvanainen Säde (SDP)
II varapuheenjohtaja	Niikko Mika (PS)

Esittelijä (31.12.2022)
Kaupunginjohtaja Ritva Viljanen

Tilivelvolliset (31.12.2022)
Kaupunginjohtaja Ritva Viljanen
Apulaiskaupunginjohtaja Timo Aronkytö
Apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske
Apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila
Apulaiskaupunginjohtaja Riikka Åstrand

Vantaan kaupungin organisaatio 2022



1.1.3 Kansantalouden ja aluetalouden kehitys

Yleinen taloudellinen kehitys

Vuosi 2022 oli taloudellisen kehityksen osalta kaksijakoinen. Vuonna 2021 alkanut myönteinen talouskehitys jatkui, talous kasvoi ja työllisyys parani. Vuoden talousnäkymiä himmensi kuitenkin helmikuussa Venäjän Ukrainassa aloittama hyökkäyssota. Tämä synnytti varovaisuutta markkinoilla ja epävarmuutta mm. energian ja joidenkin muiden raaka-aineiden saatavuudesta. Tilanne sysäsi pitkästä aikaa euroalueen inflaation huomattavaan nousuun, mikä veti perässään myös korot nousuun päättäen pitkän nollakorkojen ajan. Tämä luo epävarmuutta suotuisan talouskehityksen jatkumiseen vuonna 2023.

Tilastokeskuksen mukaan myönteisen talouskehityksen pysähtyminen näkyy jo vuoden 2022 marraskuun kasvuluvuissa. Marraskuussa 2022 työpäiväkorjattu tuotanto laski 0,4 prosenttia vuodentakaisesta. Vastaavasti marraskuun kausitasoitettu tuotanto laski 0,4 prosenttia edelliseen kuukauteen verrattuna. Tuotantoa veti laskuun sekä jalostus (laskua 1,6 prosenttia) että palvelut (laskua 0,2 prosenttia). Alkutuotanto kasvoi 5,5 prosenttia.

Vuoteen 2021 verrattuna bkt kasvoi jokaisena vuoden 2022 kuukautena marraskuuhun asti. Vuoden ensimmäisellä puoliskolla kasvu oli nopeaa ylittäen parhaimmillaan 4 prosenttiin maaliskuussa. Heinäkuusta lähtien kasvuprosentit alkoivat hiipua vuodentakaiseen verrattuna.

Talouden ennuste vuodelle 2023 on varovainen valtionvarainministeriön ennustaessa Suomen talouden supistuvan 0,2 prosenttia. Vuonna 2024 talous palaisi ennusteen mukaan taas 1,2 prosentin kasvuun. Vuodelle 2025 ennustetaan 1,4 prosentin kasvua. Talouden supistumiseen vaikuttaa etenkin se, että nopea inflaatio leikkaa yksityistä kulutusta ja heikentää palkansaajien ostovoimaa. Euroalueen uskotaan välttävän taantuman ja kasvavan 0,2 prosenttia vuonna 2023.

Talousennusteiden keskeinen haaste liittyykin juuri inflaatioon ja korkotasoon. Joulukuussa 2022 Suomen inflaatio oli 9,1 prosenttia koko vuoden 2022 keskimääräinen inflaation ollessa 7,1 prosenttia. Suomen inflaatio on ollut alle euroalueen keskitason. Yhdenmukaistetun kuluttajahintaindeksin (YKHI) mukaan joulukuussa 2022 inflaatio oli euroalueella 9,2 prosenttia ja Suomessa 8,8 prosenttia. Valtiovarainministeriö ennustaa vuoden 2023 kuluttajahintojen nousuksi 4 prosenttia ja 2 prosentin nousua vuosille 2024 ja 2025.

Suomen talouden kehityksen vahvuutena on ollut viime vuosien positiivinen työllisyyskehitys. Työllisyysaste vuonna 2022 oli 73,8 prosenttia, mikä on historiallisen korkea taso. Työllisyysaste nousi 1,6 prosenttiyksikköä vuodesta 2021. Työllisten määrä kasvoi 65 000 ja työttömiä oli 22 000 vähemmän. Työttömyysaste laski 6,8 prosenttiin. Työllisyyden hyvän kehityksen oletetaan kuitenkin pysähtyvän talouskasvun pysähtyessä vuonna 2023. Valtiovarainministeriö ennustaa työttömyyden nousevan 7 prosenttiin ja työllisten määrän laskevan noin 12 000 henkilöllä. Vuonna 2024 työllisyyden ennustetaan jälleen vahvistuvan.

Julkinen talous

Valtiontalous oli vuonna 2022 vahvasti alijäämäinen. Alijäämään vaikuttivat erityisesti Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan, sitä seurannut energiakriisi, korkea inflaatio, korkojen nopea nousu sekä keskuspankkien rahapolitiikan muutos. Valtiokonttorin mukaan lisää velkaa nostettiin noin 12,7 miljardia euroa, jolloin valtion velka vuoden 2022 päättyessä oli 141,6 miljardia euroa. Valtion velan arvioidaan olevan vuoden 2022 lopun tilanteessa noin 51,6 prosenttia bruttokansantuotteesta, mikä on noin 0,4 prosenttiyksikköä edellisvuotta suurempi.

Kuntien yhteenlasketut kunnallisverotuotot kasvoivat 5,0 prosenttia vuonna 2022. 16 kuntaa nosti ja 12 kuntaa laski tuloveroprosenttiaan vuodelle 2022. Yhteisöverotulot kasvoivat 6,6 prosenttia. Huomioitavaa on, että vuosina 2020 ja 2021 koronatukitoimena kuntien yhteisöveron jako-osuutta nostettiin kertaluonteisesti 10 prosenttiyksiköllä, jonka vaikutus poistui vuodelta 2022. Tämä huomioiden yhteisöverokehitys oli vahvaa. Kiinteistöverotulot kasvoivat 6,3 prosenttia. Kuntien kiinteistöveroprosenttien korotukset kasvattivat hieman kiinteistöverojen tilityksiä. Valtionosuudet kasvoivat vuonna 2022 7,0 prosenttia eli noin 700 milj. euroa. Kuntien saamien valtionosuuksien määrää kasvattivat mm. indeksikorotus, kustannustenjaon tarkistus, verotulomenetysten kompensaatioiden kasvu sekä kuntien tehtävien laajennukset.

Tilastokeskuksen tekemien tilinpäätösarvioiden mukaan Manner-Suomen kuntien ja kuntayhtymien yhteenlaskettu tilikauden tulos oli noin 1,3 miljardia euroa positiivinen vuonna 2022. Omaisuuden myyntivoitot paransivat tilikauden tulosta lähes 900 milj. euroa. Kuntien koronatukea maksettiin yhteensä noin 770 milj. euroa. Toimintatuotot laskivat 1,9 prosenttia erityisesti edellistä vuotta pienempien koronatukien vuoksi. Toimintakulut kasvoivat 5,0 sisältäen kuntien välittömät koronakustannukset. Yhteenlaskettu toimintakatteen muutos oli 7,4 prosenttia negatiivinen ja vuosikate heikkeni 11,6 prosenttia. Tilinpäätösarvioiden tilikauden tulos muodostui negatiiviseksi 90 kunnassa, kun se vuonna 2021 oli negatiivinen 61 kunnassa. Kunnissa ja kuntayhtymissä tehtiin investointeja 5,8 miljardilla eurolla. Manner-Suomen kuntien ja kuntayhtymien lainakanta jatkoi kasvuaan ja oli vuoden 2022 lopussa noin 24,4 miljardia euroa, kasvua edelliseen vuoteen 230 milj. euroa.

Uudenmaan ja Helsingin seudun kehitys

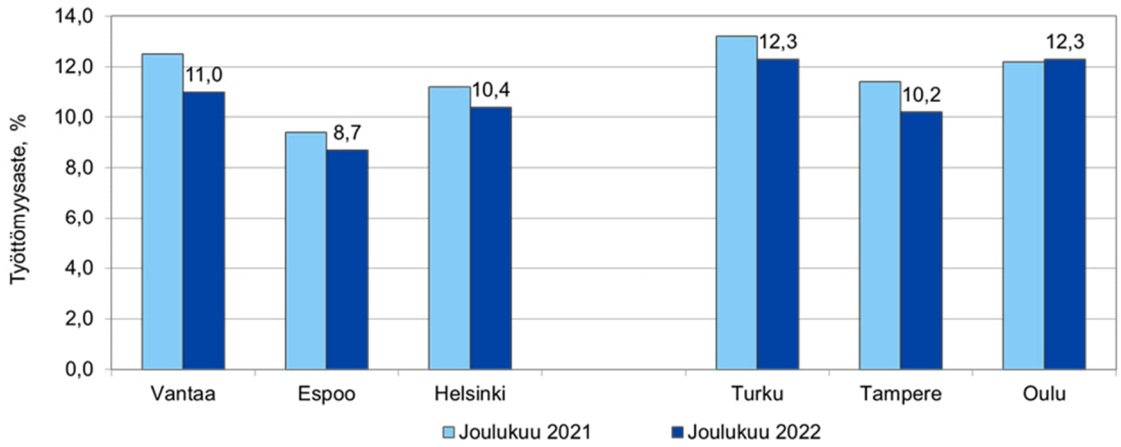
Tilastokeskuksen ennakkotietojen mukaan Uudellamaalla asui vuoden 2022 joulukuun lopussa 1 733 892 henkilöä. Väestö kasvoi yhteensä noin 19 000 henkilöllä vuonna 2022. Uudenmaan väestönkasvu on ollut absoluuttisesti Suomessa nopeinta tammi-syyskuussa 2022. Suhteellisesti Uusimaa ja Pirkanmaa kasvoivat yhtä nopeasti ja molempien väestönkasvu oli 7,3 promillea.

Muuttoliikkeen suunta on kääntynyt takaisin Uudellemaalle. Vuonna 2021 Uusimaa menetti kuntien välisessä nettomuutossa väestöä muualle maahan, mutta vuoden 2022 aikana Uusimaa on saanut muita maakuntia enemmän muuttovoittoa. Yhteensä muuttovoittoa kertyi 10 623 henkeä. Suhteellisesti Pirkanmaa sai kuitenkin enemmän muuttovoittoa, 8,8 promillea. Uudenmaan suhteellinen muuttovoitto jäi 6,2 promilleen. Muuttoliikkeestä voidaan päätellä, että vuosina 2020 ja 2021 havaittu muuttotappio Uudellamaalla näyttäisi pitkälti olevan koronapandemian aiheuttama. Nyt ollaan palaamassa pandemiaa edeltäneeseen tilanteeseen.

Työllisyys on kehittynyt hyvin Uudellamaalla. Joulukuusta 2021 joulukuuhun 2022 työttömyys on noussut vain Järvenpäässä, missä nousua oli 0,4 prosenttia. Vihdissä työttömyys on samalla tasolla kuin vuotta aikaisemmin. Uudenmaan matalin työttömyys on Siuntiossa, 5,4 prosenttia ja korkein Vantaalla 11 prosenttia.

Työttömyyden lasku näkyy myös kuudessa suurimmassa kaupungissa. Työttömyys on kasvanut joulukuusta 2022 vuodentakaisesta vain Oulussa. Muissa suurissa kaupungeissa työttömyys on laskenut. Matalin työttömyys oli Espoossa, 8,7 prosenttia. Turussa ja Oulussa molemmissa työttömyys oli 12,3 prosenttia.

Kuvio 1: Työttömyysaste (%) Vantaalla ja muissa suurissa kaupungeissa 2021 ja 2022



Lähde: TEM, päivitetty 27.1.2023

1.1.4 Vantaan kaupungin toimintaympäristö ja talouden kehitys

Väestönkasvu kaksinkertaistui

Vantaan väestökehitys on alkanut toipua koronapandemiaa seuranneesta hidastumisesta. Kun väestö kasvoi vuonna 2021 vain 0,8 prosenttia, oli kasvu noussut 1,6 prosenttiin vuonna 2022. Tämä tarkoitti noin 3 700 uutta asukasta Vantaalle.

Vantaalla syntyi vuonna 2022 lähes 2 500 vauvaa, joka oli vähemmän kuin ennätysvuonna 2021, mutta samalla tasolla kuin vuosina 2019–2020. Kuolleita oli kuitenkin vuonna 2022 enemmän kuin kertaakaan aiemmin, lähes 1 800 henkeä. Kuolleiden korkea määrä yhdistettynä matalaan syntyvyyteen sai luonnollisen väestönkasvun jäämään ennätysmatalaksi (+719). Tilastokeskuksen ennakkotietojen perusteella Vantaan väestönkasvusta ainoastaan 19 prosenttia tuli luonnollisesta väestönkasvusta.

Vantaan väestönkasvun taustalla on maahanmuutto, josta Vantaa sai ennätyssuuren muuttovoiton, lähes 3 600 henkeä. Ulkomailta tuli muuttovoittoa 1 400 henkeä enemmän kuin edellisenä vuonna. Tulomuuttajien määrä ulkomailta Vantaalle kasvoi selvästi, mutta lähtömuuttajien määrä pysyi ennallaan. Ulkomaan muuttovoitto koostui pelkästään ulkomaan kansalaisista, koska Suomen kansalaisten nettomuutto ulkomaiden kanssa jäi 81 hengen verran miinukselle.

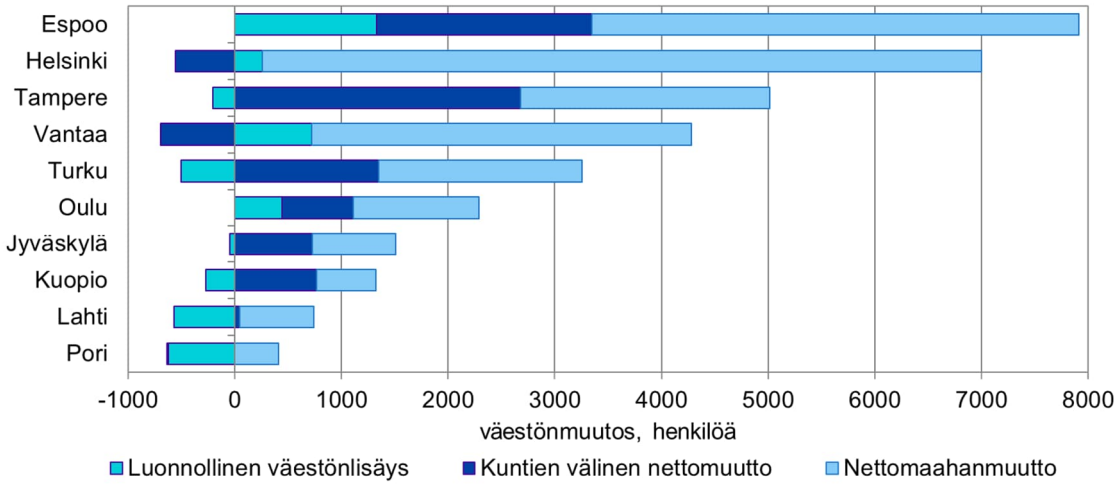
Kotimaan nettomuutto jäi edelleen negatiiviseksi 700 hengen verran, mutta se oli silti puolet vähemmän kuin edellisenä vuonna. Muualta Suomesta Vantaalle muuttavien määrä väheni, mutta myös Vantaalta poismuuttavien määrä väheni. Kotimaan muuttotappio pieneni, koska Vantaalta poismuuttavien määrä väheni enemmän kuin tulomuuttajien määrä.

Kymmenen suurimman kaupungin väestöt kehittyivät hyvin eri tavoilla. Vahvinta kasvu on ollut Espoossa. Ainoana kymmenestä suurimmasta kaupungista Espoo on saanut kasvua kaikista kolmesta väestökehityksen osa-alueesta; luontaisesta väestönlisäyksestä, kuntien välisestä nettomuutosta sekä nettomaahanmuutosta. Espoon väestönkasvu nousikin vuonna 2022 lähes 8 000 henkeen.

Toiseksi nopein kasvaja oli Helsinki. Helsingin väestönkasvu oli samankaltaista kuin Vantaalla. Helsingin osalta nettomaahanmuutto korostui kuitenkin vielä Vantaata enemmän luontaisen väestönlisäyksen jäädessä pienemmäksi. Myös Helsinki menetti väestöä kuntien välisessä nettomuutossa.

Huomattavaa on, että nettomaahanmuutto oli positiivinen kaikissa kymmenessä suurimmassa kaupungissa. Vain neljässä suurimmista kaupungeista luontainen väestönlisäys on ollut positiivinen. Kokonaisuudessaan Porin väkiluku oli laskeva.

Kuvio 2: Väestönmuutosten ennakkotiedot kymmenessä suurimmassa kaupungissa tammi-joulukuussa 2022



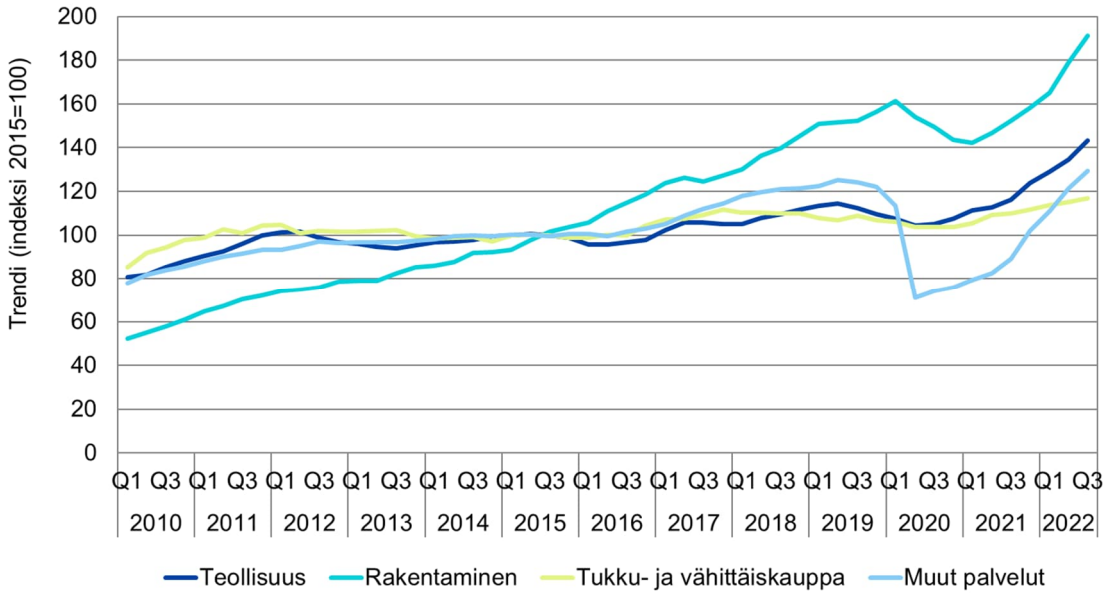
Lähde: Tilastokeskus, päivitetty 26.1.2023

Yritystalouden kehitys on ollut positiivista

Koronapandemian aiheuttama talouden taantuma vaikutti vuonna 2020 Vantaaseen muuta maata tai Helsingin seutua enemmän. Vaikutus oli suuri etenkin palveluissa. Toipuminen on ollut kuitenkin nopeaa laajalla rintamalla vuodesta 2020 lähtien ja suotuinen kehitys jatkui vuonna 2022. Kaikkien päätoimialojen liikevaihto on ylittänyt koronapandemiaa edeltäneen tason vuonna 2020. Pandemia aiheutti laskua etenkin rakentamisessa ja palveluissa. Näissä myös toipuminen on ollut nopeaa. Teollisuuteen pandemia ei vaikuttanut yhtä paljon, mutta sen kasvu on ollut kuitenkin huomattavaa vuonna 2022. Tukku- ja vähittäiskaupassa kehitys on ollut tasaisempaa.

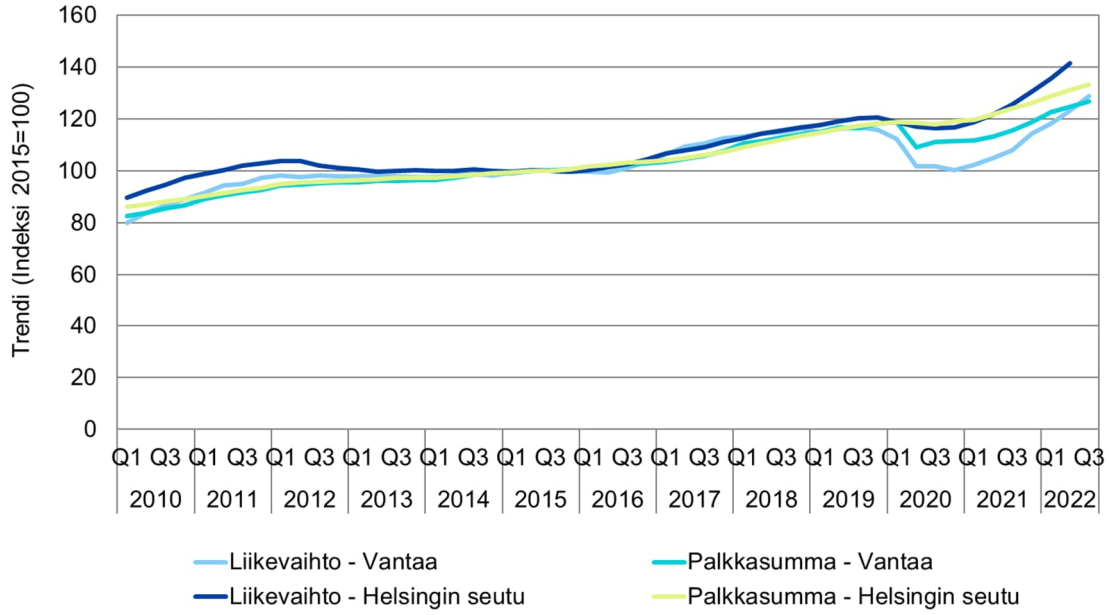
Verrattuna Helsingin seutuun Vantaa ei ole kuitenkaan toipunut yhtä hyvin. Sekä liikevaihto- että palkkasummakuvaajat laskivat koronapandemian seurauksena Vantaalla enemmän kuin koko Helsingin seutukunnassa. Tähän vaikutti useampi tekijä. Vantaan kannalta oleellista on huomioida lentokentän suuri merkitys kaupungille. Jo koronapandemia vaikutti vahvasti lentoliikenteeseen, mutta lentokentän elpymiseen on vaikuttanut huomattavasti myös helmikuussa alkanut Venäjän hyökkäyssota Ukrainassa. Tätä seuranneiden pakotteiden ja vastapakotteiden seurauksena Venäjä kielsi eurooppalaisten lentoyhtiöiden ml. Finnair ylilennot, mikä vähensi oleellisesti Finnairille aikaisemmin tärkeää Aasian liikennettä.

Kuvio 3: Yritysten liikevaihdon kehitys päätoimialoilla Vantaalla vuodesta 2010 (2015=100)



Lähde: Tilastokeskus, asiakaskohtainen suhdannepalvelu 17.1.2023

Kuvio 4: Yritysten liikevaihdon ja palkkasumman kehitys Vantaalla ja Helsingin seudulla vuodesta 2010 (2015=100)



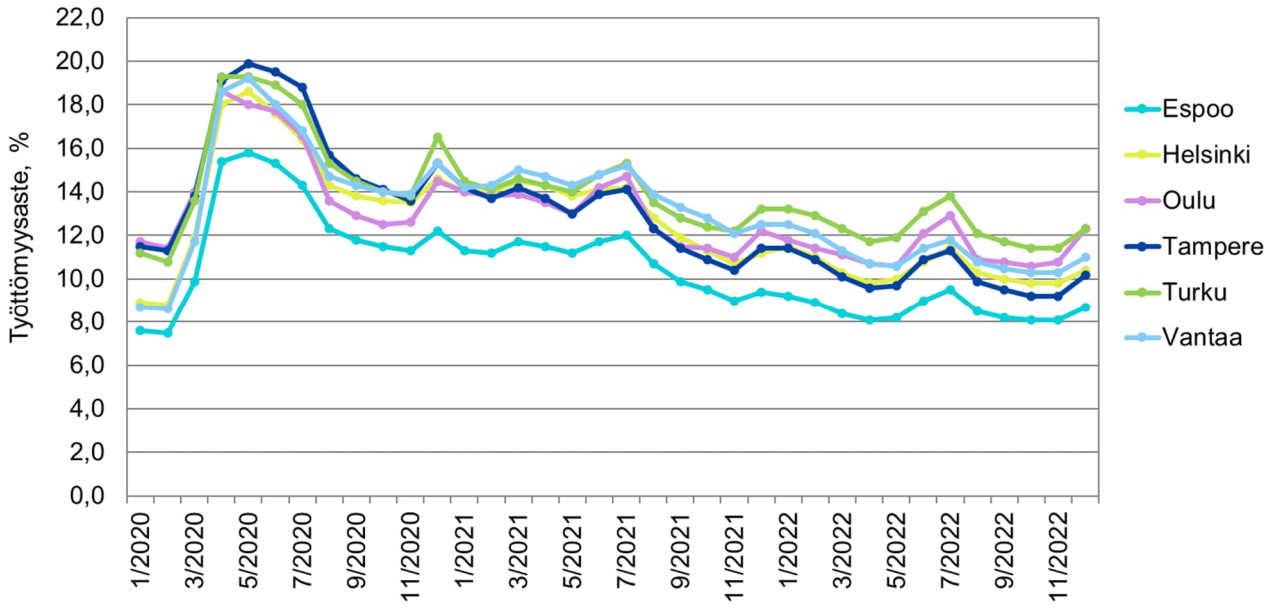
Lähde: Tilastokeskus, asiakaskohtainen suhdannepalvelu 17.1.2023

Työllisyyskehitys on jatkunut positiivisena

Työllisyyden kehitys on jatkunut positiivisena vuonna 2022. Suomessa työllisyysaste on historiallisen korkealla. Vantaalla työttömyyden trendi on ollut laskeva siitä lähtien, kun koronarajoituksia poistettiin kesällä 2020. Huomattavaa kuitenkin on, että koronaa edeltävään työttömyyden tasoon on vielä matkaa. Tammikuussa 2020 juuri ennen koronapandemian alkua Vantaan työttömyys oli 8,7 prosenttia ja joulukuussa 2022 se oli 11 prosenttia.

Vantaan työttömyyden trendi on ollut jokseenkin samansuuntainen kuin muilla kuudella suurella kaupungilla. Hetkellisesti Vantaan työttömyys kuitenkin nousi kuuden kaupungin korkeimmaksi, mutta nyt se on painunut kuuden suurimman kaupungin vertailussa keskikastiin. Heikentyneiden talousennusteiden perusteella on olemassa riski, että työllisyyden parantuminen hidastuu vuonna 2023 ja työttömyys saattaa kääntyä jopa nousuun.

Kuvio 5: Työttömyysaste (%) Vantaalla ja muissa suurissa kaupungeissa vuoden 2020 tammikuusta lähtien

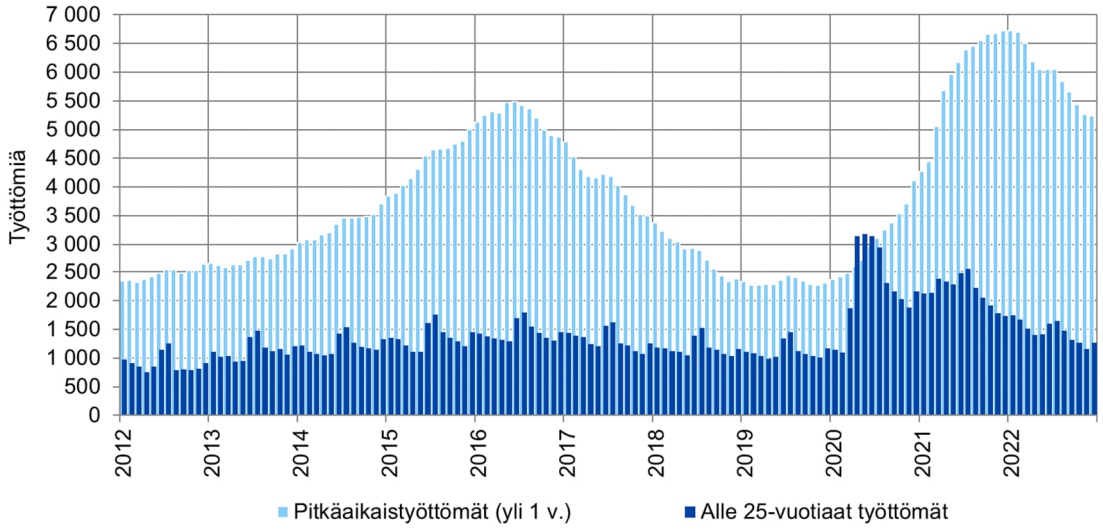


Lähde: TEM, päivitetty 27.1.2023

Pitkäaikaistyöttömyys on edelleen korkealla tasolla. Pitkäaikaistyöttömyys lähti nousuun heti pandemian alettua ja se alkoi laskea muuta työttömyyttä hitaammin. Pitkäaikaistyöttömyys on selvässä laskussa, mutta sen taso on kuitenkin huomattavasti korkeammalla kuin ennen pandemiaa. Alkuvuodesta 2020 Vantaalla oli vähän alle 2 400 pitkäaikaistyötöntä. Loppuvuodesta 2022 pitkäaikaistyöttömiä oli vielä vähän alle 5 300, joka on yli kaksi kertaa enemmän kuin ennen pandemiaa. Enimmillään pitkäaikaistyöttömiä oli kuitenkin yli 6 700, joten laskua on vuodenvaihteen 2021/2022 tilanteesta noin 1 500 henkeä.

Myös nuorisotyöttömyys alkaa olla pandemiaa edeltävällä tasolla. Nuorisotyöttömyys nousi nopeasti pandemian alettua, mutta se myös laski nopeasti. Nuorisotyöttömyydelle tyypillistä on voimakas kausivaihtelu. Joulukuussa 2019 Vantaalla oli 1 143 nuorta työtöntä ja joulukuussa 2022 työttömiä nuoria oli 1 264. Näin ollen kuukausitasolla työttömyys ei ole painunut vielä pandemiaa edeltävälle tasolle, mutta lähellä ollaan.

Kuvio 6: Nuorten ja pitkäaikaistyöttömien määrät Vantaalla vuoden 2012 tammikuusta lähtien

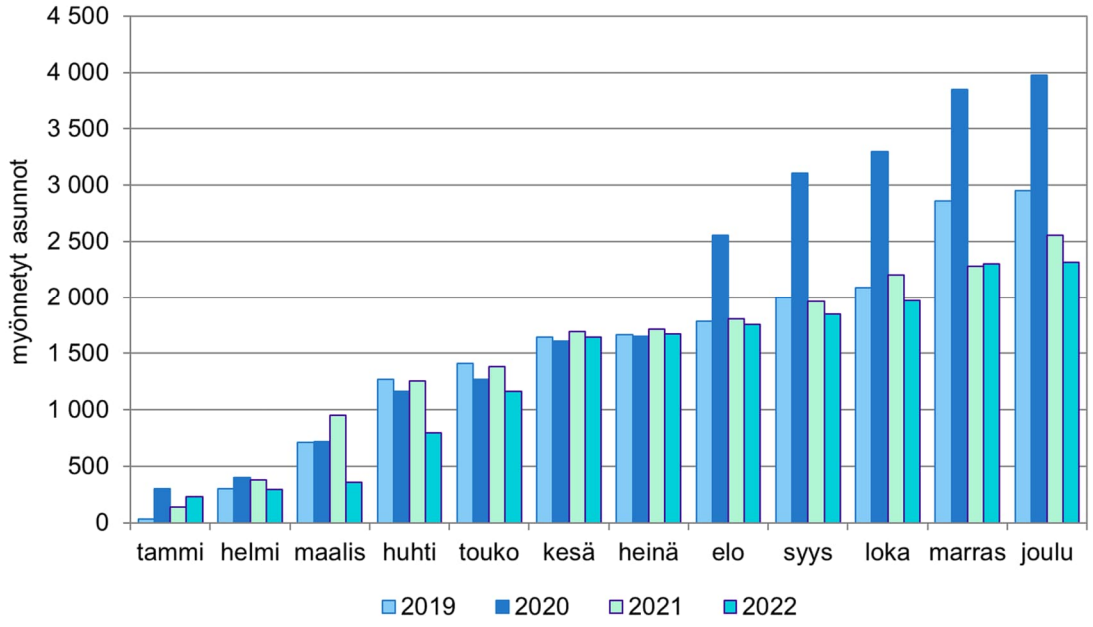


Lähde: TEM, päivitetty 27.1.2023

Rakentaminen hidastumassa Vantaalla

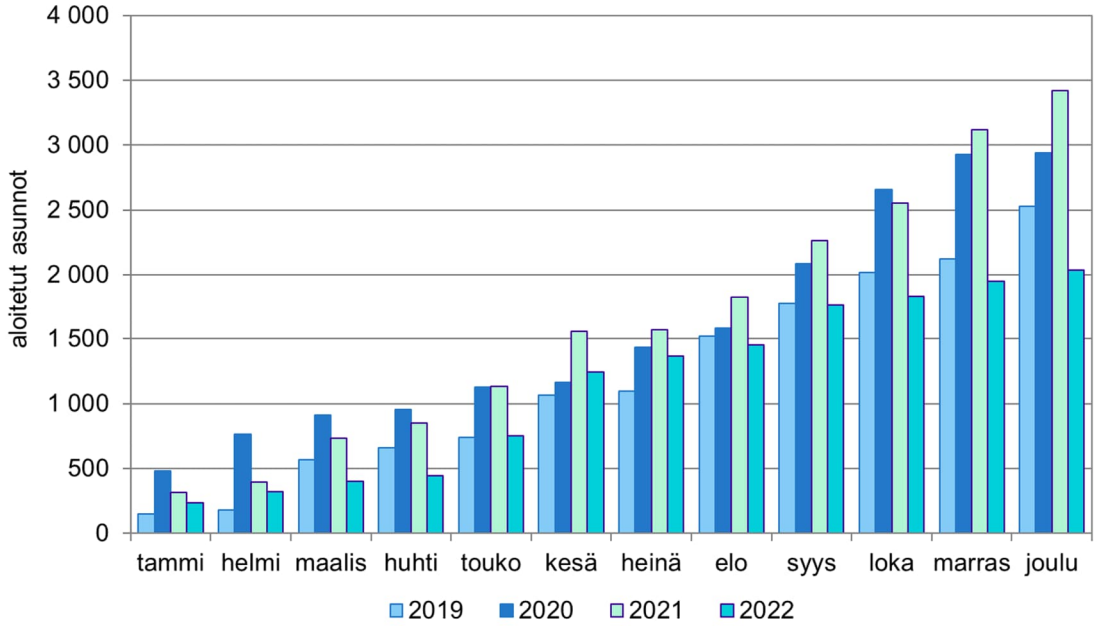
Vuonna 2022 Vantaalla valmistui 3 211 asuntoa. Valmistuneiden asuntojen määrä kasvoi kolmatta vuotta peräkkäin. Vuonna 2021 asuntoja valmistui 3 108. Valmistuneiden asuntojen määrä jää kuitenkin edelleen huippuvuodesta 2019, jolloin Vantaalle valmistui peräti 5 010 asuntoa. Uusien asuntojen tuotanto on kuitenkin selvästi hidastumassa. Uusia asuntoja aloitettiin 2 037 vuonna 2022. Edellisenä vuonna uusia asuntoja aloitettiin 3 420. Vuonna 2022 rakennuslupia myönnettiin 2 319. Vuotta aikaisemmin vastaava luku oli 2 558. Rakentamisen hiljentymiseen vaikuttanee kiihtynyt inflaatio ja sen nostama korkotaso. Merkittävää on myös se, että talouden ja näin ollen myös työllisyyden näkymät ovat hieman heikentyneet.

Kuvio 7: Vantaalla myönnettyjen asuntorakentamislupien (asuntoja, ennakkotieto) kuukausikertymät vuosina 2019–2022



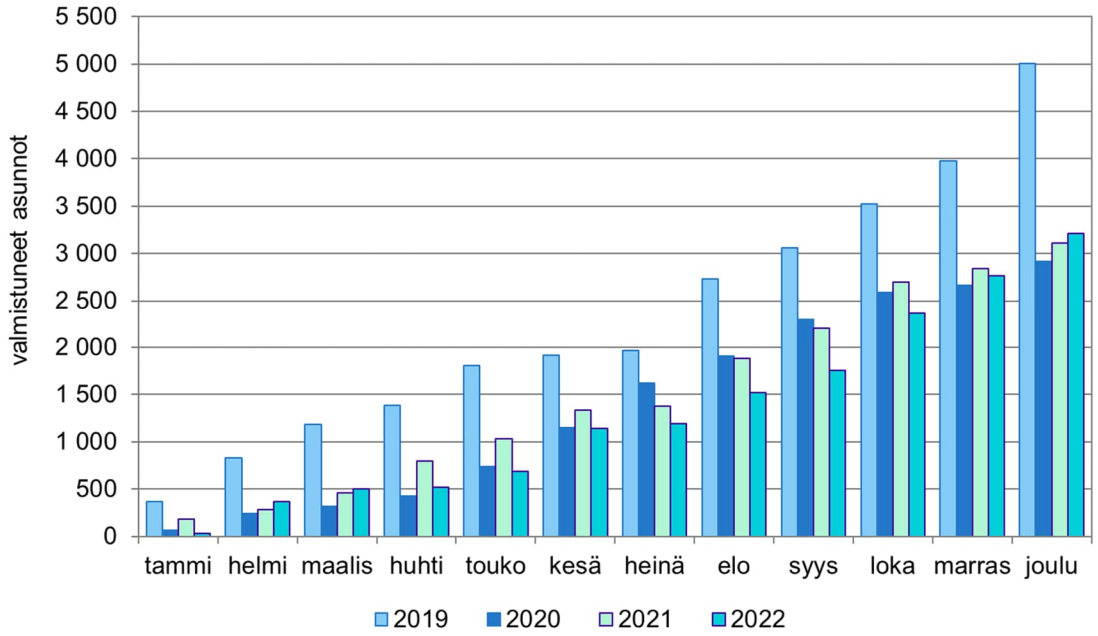
Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä, päivitetty 17.1.2023

Kuvio 8: Vantaalla aloitettujen asuntojen (ennakkotieto) kuukausikertymät vuosina 2019–2022



Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä, päivitetty 17.1.2023

Kuvio 9: Vantaalla valmistuneiden asuntojen (ennakkotieto) kuukausikertymät vuosina 2019–2022

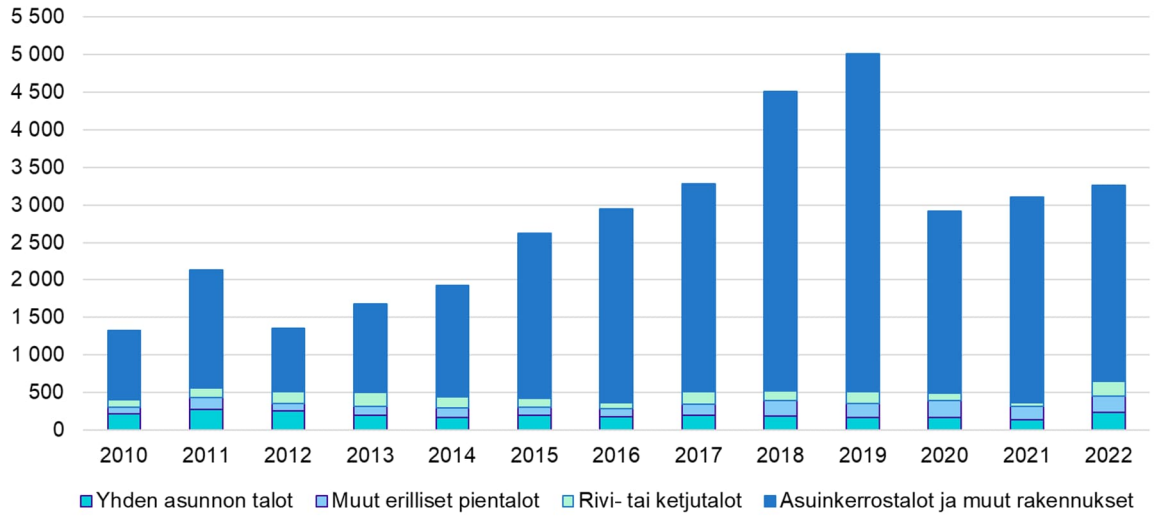


Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä, päivitetty 17.1.2023

Uusista asunnoista oli kerrostaloissa 2 610. Tämä on noin 80 prosenttia uusista asunnoista. Yhden asunnon taloja valmistui 240, muista erillisiä pientaloja 211 ja rivi- tai ketjutaloja 202. Pientalojen suhteellinen osuus on kasvanut edellisistä vuosista. Vuonna 2021 kerrostaloasuntojen osuus oli 88 prosenttia.

Asunnoista 28 prosenttia oli yksiöitä, 33 prosenttia kaksioita, 23 prosenttia kolmioita, 11 prosenttia neljän huoneen asuntoja ja 4 prosenttia yli neljän huoneen asuntoja.

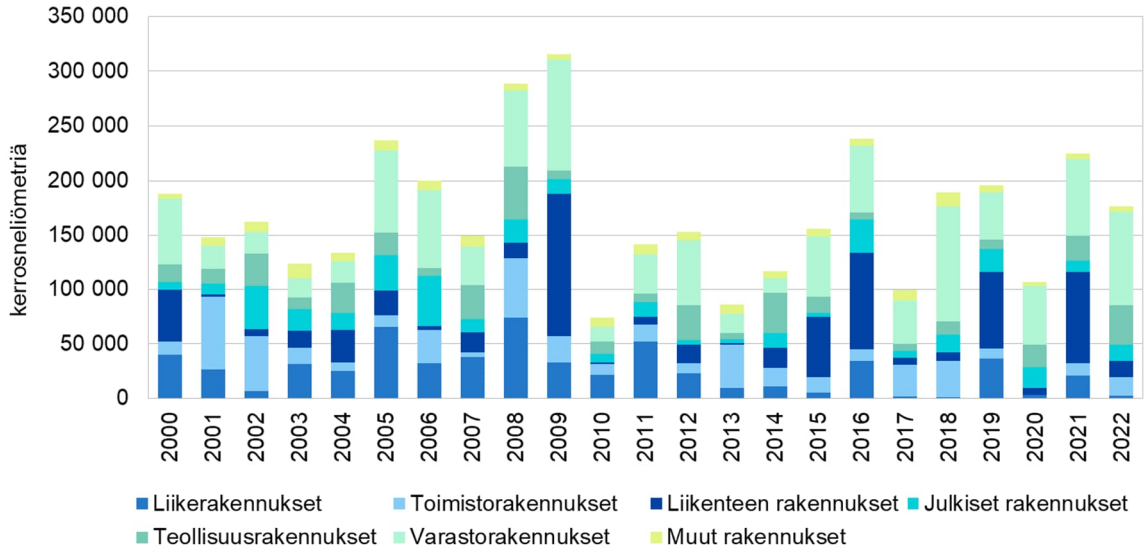
Kuvio 10: Uusien Asuntojen määrä rakennustyypeittäin vuosina 2010–2022



Lähde: Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä

Muiden kuin asuinrakennusten kerrosneliömäärä on vähentynyt vuodesta 2021. Muita kuin asuinrakennuksia valmistui vuonna 2022 yhteensä 176 370 kerrosneliötä. Näistä suurin osa, noin 86 000 kerrosneliötä, oli varastorakennuksia. Edellisiin vuosiin verrattuna teollisuusrakennuksia rakennettiin paljon, yhteensä 36 000 kerrosneliötä. Edellisen kerran teollisuuskiinteistöjä on rakennettu enemmän vuonna 2014.

Kuvio 11: Muu kuin asuinrakentaminen vuosina 2000–2022



Lähde: Facta-kuntarekisteri ja MATTI-tietojärjestelmä

Verotulot

Vantaan kaupunki sai verotuloja yhteensä 1 203,7 milj. euroa vuonna 2022. Verotulot kasvoivat 72,0 milj. euroa eli 6,4 prosenttia vuoteen 2021 verrattuna. Talousarvion alkuperäinen verotuloarvio ylittyi yhteensä 42,7 milj. eurolla ja muutetun talousarvion 1,7 milj. eurolla. Verotuloarvion toteumaprosentiksi muodostui 100,1 prosenttia muutettuun talousarvioon nähden. Muutettu talousarvio perustui Kuntaliiton veroennustekehikkoon. Kaikkiin verolajeihin tehtiin vuoden 2022 aikana talousarviomuutos ja toteumat olivat lähellä muutettua talousarviota. Suurin poikkeama oli yhteisöverossa, jossa alkuperäinen talousarvio ylittyi 52,8 milj. eurolla ja muutettu talousarvio alittui 0,2 milj. eurolla. Yhteisöveron kertymä oli erittäin positiivinen koko kuntakentällä. Verovuoden 2021 kertymät kasvoivat ennakoitua enemmän ja myös vuosien 2022 ja 2023 ennakkoverot kehittyivät positiivisesti.

Kunnallisveroja Vantaan kaupunki sai vuonna 2022 yhteensä 957,4 milj. euroa, mikä on 49,9 milj. euroa ja 5,5 prosenttia enemmän kuin vuonna 2021. Alkuperäinen talousarvio alittui kunnallisverojen osalta 16,6 milj. eurolla. Kunnallisveroon tehtiin määrärahamuutos, jossa tuloarviota laskettiin 17 milj. eurolla, jolloin muutettu talousarvio ylittyi 0,4 milj. eurolla. Talousarvion toteumaprosentiksi muodostui 100,0 prosenttia. Koko maassa kuntien kunnallisverotilitykset kasvoivat 4,8 prosenttia edellisvuodesta, joka on huomattavasti ennakoitua parempi tulos. Tulokseen vaikuttaa talouden ja työllisyyden myönteinen kehitys, erityisesti palkkasumman kehitys. Palkkasumman positiivinen kehitys näkyy osittain viiveellä verotulokehityksessä.

Verovuoden 2022 kunnallisveron ennakoita kertyi kaupungille yhteensä 885,1 milj. euroa. Vantaalaisten ansiotulot yhteensä vuonna 2021 kasvoivat 4,1 prosentilla, mikä oli 0,5 prosenttiyksikköä koko maan kehitystä korkeampi kasvutaso. Vuoden 2022 vantaalaisten ansiotulojen kasvuksi ennakoidaan 5,1 prosenttia ja koko maan kasvuksi 4,3 prosenttia. Vantaan kunnallisveron jako-osuus laski vuonna 2022 0,03 prosenttiyksikköä 4,45 prosenttiin. Koko maassa kaikkiaan 12 kuntaa laski ja 16 kuntaa nosti kunnallisveroprosenttiaan vuodelle 2022. Käytännössä keskimääräinen kunnallisveroprosentti ei muuttunut lainkaan vuodesta 2021, ollen 20,01 vuonna 2022.

Yhteisöveroja kaupunki sai vuonna 2022 yhteensä 137,8 milj. euroa. Kaupungin saamat yhteisöverot kasvoivat edellisvuodesta 13,8 milj. eurolla eli 11,1 prosenttia. Alkuperäinen talousarvio ylittyi yhteisöverojen osalta 52,8 milj. eurolla ja muutettu talousarvio alittui 0,2 milj. eurolla. Muutetun talousarvion toteumaprosentti asettui 99,9 prosenttiin. Vantaan kuntakohtainen jako-osuus nousi edellisestä vuodesta 0,25 prosenttiyksikköä 4,62 prosenttiin. Vuosina 2020 ja 2021 valtio korotti määräaikaisesti yhteisöveron kuntien jako-osuutta 10 prosenttiyksiköllä korvamaan koronapandemian aiheuttamia veromenetyksiä. Tämä määräaikainen korotus loppui vuoden 2022 alussa. Vuonna 2022 koko kuntaryhmän jako-osuus yhteisöveroista laski edellisestä vuodesta 10,6 prosenttiyksikköä 33,76 prosenttiin. Koko kuntakentän kasvu oli 6,7 prosenttia edelliseen vuoteen verrattuna, mikä on huomattavasti alkuperäistä arviota parempi. Alun perin arvioitiin, että yhteisöverojen tilitykset laskisivat kuntakentällä 10,1 prosenttia. Yleinen taloustilanne ja sitä myötä yritysten talous kehittyi ennakoitua paremmin vuonna 2022. Positiiviseen yhteisöverokertymään selitys löytyy yritysten ennakoitua suurempina maksamista yhteisöveron toteumista ja ennakoista.

Kaupunki sai kiinteistöverotuloja 108,5 milj. euroa vuonna 2022, nousua edellisvuoteen 8,3 milj. euroa eli 8,3 prosenttia. Vuoden 2022 alkuperäisen talousarvion verrattuna kiinteistöverotuloarvio ylittyi 6,5 milj. eurolla ja muutettuun talousarvioon verrattuna 1,5 milj. eurolla. Toteumaprosentti oli 101,4 prosenttia. Koko maassa kuntien saamien kiinteistöverotilitysten nousu edellisvuoteen nähden oli 7,0 prosenttia. Osittain nousua selittää kiinteistöverojen ajoitusmuutos, joka pienensi vuoden 2021 tilityksiä ja kasvatti niitä vuonna 2022.

Vantaalla yleinen kiinteistövero oli 1,28 prosenttia, vakituisen asuinrakennuksen kiinteistövero 0,41 prosenttia, muun kuin vakituisen asuinrakennuksen kiinteistövero 1,25 prosenttia, voimalaitoksen kiinteistövero 3,1 prosenttia ja rakentamattoman rakennuspaikan kiinteistövero 6,00 prosenttia vuonna 2022. Verohallinnon tietojen mukaan kiinteistöveroa olisi maksuunpantu 107,1 milj. euroa vuonna 2022 eli toteuma on enemmän kuin maksuunpantu vero. Osa vuonna 2021 maksuunpannuista veroista siirtyi vuonna 2022 maksettaviksi. Maksuunpannuista kiinteistöveroista noin 22,7 milj. euroa kertyi vaki-

tuisista asuinrakennuksista ja 40,7 milj. euroa yleisen kiinteistöveroprosentin perusteella muista rakennuksista. Muun kuin vakituisen asuinrakennuksen veroprosentin perusteella kiinteistöveroa kertyi ainoastaan noin 0,1 milj. euroa. Maapohjien kiinteistöverot yhteensä olivat 42,8 milj. euroa, josta rakentamattoman rakennuspaikan korotetun kiinteistöveron osuus oli noin 2,9 milj. euroa.

Taulukko 1: Kaupungin verotulot vuonna 2022

1000 euroa	Alkuperäinen talousarvio	Talousarvio-muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Poikkeama
Verotulot	**1 161 000**	**41 000**	**1 202 000**	**1 203 661**	**1 661**
Kunnan tulovero	974 000	-17 000	957 000	957 370	370
Kiinteistövero	102 000	5 000	107 000	108 450	1 450
Osuus yhteisöveron tuotosta	85 000	53 000	138 000	137 840	-160

Taulukko 2: Kaupungin tuloveron määräytymisperusteet

	Tuloveroprosentti	Verotettava ansio-tulo milj. euroa	Muutos- %
2013	19,00	4 210,3	3,0
2014	19,00	4 276,7	1,5
2015	19,00	4 352,7	1,8
2016	19,00	4 461,2	2,5
2017	19,00	4 530,1	1,5
2018	19,00	4 721,9	4,2
2019	19,00	4 970,1	5,3
2020	19,00	5 082,1	2,3
2021	19,00	5 315,1	4,6
2022	19,00	*	

* Vuoden 2022 verotus valmistuu syksyllä 2023

Taulukko 3: Kaupungin kiinteistöveron määräytymisperusteet

Kiinteistöveroprosentit	
Yleinen	1,28
Vakituinen asuinrakennus	0,41
Muu kuin vakituinen asuinrakennus	1,25
Voimalaitos	3,10
Rakentamaton rakennuspaikka	6,00

Valtionosuudet

Kaupunki sai käyttötalouden valtionosuuksia 287,6 milj. euroa vuonna 2022, kun vuonna 2021 valtionosuuksia kertyi yhteensä 255,3 milj. euroa. Peruspalvelujen valtionosuuksia kertyi vuonna 2022 yhteensä 167,7 milj. euroa, opetus- ja kulttuuritoimen muita valtionosuuksia 24,8 milj. euroa ja verotulomenetysten kompensaatiota saatiin 95,1 milj. euroa. Talousarvio ylittyi valtionosuuksien budjetoidun kokonaismäärän osalta 5,6 milj. euroa. Valtionosuuksiin ei tehty talousarviomuutoksia vuonna 2022.

Kunnan peruspalvelujen valtionosuus määräytyy nykyisen valtionosuusjärjestelmän mukaan valtionosuustehtävien laskennallisista kustannuksista sekä lisäosista. Laskennallisten kustannusten määräytymisperusteita ovat ikärakenne, sairastavuus, työttömyysaste, kaksikielisyys, vieraskielisyys, asukastiheys, saaristoisuus ja koulutustausta. Peruspalvelujen valtionosuusprosentti vuonna 2022 oli 23,59 prosenttia ja kunnan omarahoitusosuus oli 4 291,05 euroa/asukas.

Laskennallisia kustannuksia Vantaalle kertyi vuoden 2022 peruspalvelujen valtionosuuslaskennassa yhteensä 1 243,3 milj. euroa. Lisäosien määräytymisperusteita valtionosuusjärjestelmässä ovat syrjäisyys, työpaikkaomavaraisuus sekä saamelaisten kotiseutualue. Lisäosia kertyi Vantaalle vuoden 2022 peruspalvelujen valtionosuuslaskennassa 10,9 milj. euroa. Kunnan omarahoitusosuus oli 1 018,0 milj. euroa. Verotuloihin perustuva valtionosuuksien tasaus vähensi -37,3 milj. euroa kaupungin vuoden 2022 valtionosuuksia (v. 2021: -36,6 milj. euroa).

Talousarviossa opetus- ja kulttuuritoimen valtionosuuksia kaupungin arvioitiin saavan alustavan laskelman mukaisesti 23,4 milj. euroa vuonna 2022. Lopullisen tarkistuspäätöksen mukainen Vantaan opetus- ja kulttuuritoimen valtionosuuksien määrä vuonna 2022 oli 24,8 milj. euroa. Laskennallisista kustannuksista suurimmat erät kohdistuvat lukiokoulutukseen ja ammatilliseen peruskoulutukseen.

Valtionosuuslaskelmien yhteydessä esitettävät ja kuukausittaisiin valtionosuustilityksiin sisältyvät kotikuntakorvaustulot ja -menot on kirjattu kirjanpito-ohjeiden mukaisesti erillisille, omille tileilleen kasvatuksen ja oppimisen toimialan käyttötalouden toimintatuloihin ja -menoihin. Kotikuntakorvaukset eivät sisälly tilinpäätöksen valtionosuuslukuihin.

Taulukko 4: Kaupungin käyttötalouden valtionosuudet vuonna 2022

1000 euroa	Alkuperäinen talousarvio	Talousarvio-muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Poikkeama
Valtionosuudet	**282 000**	**0**	**282 000**	**287 597**	**5 597**
Peruspalvelujen valtionosuus	166 870	0	166 870	167 709	839
Opetus- ja kulttuuritoimen valtionosuus	23 430	0	23 430	24 813	1 383
Verotulomenetysten kompensaatio	91 700	0	91 700	95 076	3 376

Vuoden 2022 talousarvion toteutuminen

Kaupunginvaltuusto hyväksyi 13.12.2021 talousarvion vuodelle 2022 ja taloussuunnitelman vuosille 2022–2025. Vuoden 2022 alkuperäinen valtuuston hyväksymä talousarvio päättyi -22,9 milj. euron tilikauden tulokseen ja -20,6 milj. euron tilikauden alijäämään sekä yhteensä 156,9 milj. euron bruttoinvestointitasoon.

Kaupunginvaltuusto päätti muutoksista vuoden 2022 talousarvioon toimialojen esitysten perusteella vuoden 2022 aikana. Talousarviomuutoksista suurimmat olivat sosiaali- ja terveydenhuollon oman toiminnan tulotavoitteen korottaminen 17,7 milj. eurolla ja menomäärärahan korottaminen 57,1 milj. eurolla. Muutokset johtuivat koronapandemian aiheuttamista kuluista ja valtion niihin myöntämistä avustuksista sekä palvelutuotannon ylitysuhista mm. vanhusten tehostetussa palveluasumisessa ja Kau-

nialan sairaalan ostoissa. Kasvatuksen ja oppimisen tuloarviota korotettiin 5,2 milj. eurolla ja määrärahaa 7,3 milj. eurolla. Nämä muutokset johtuivat pääosin työvoiman vuokrauksen arvioitua suuremmasta tarpeesta, uusien ryhmien perustamisesta vammaisopetukseen sekä ukrainalaisten pakolaisten valmistavan opetuksen ryhmiin ja useiden projektien käynnistymisestä. Myös koronapandemia nosti edelleen kuluja mm. tehostetun siivouksen takia. Kaupunkiympäristön tuloarviota laskettiin 19,1 milj. eurolla ja määrärahoja korotettiin 5,5 milj. eurolla. Tuloarvion lasku johtuu maankäyttökorvausten, maanmyyntivoittojen ja kiinteistö- ja asunto-omaisuuden myynnin arvioitua pienemmistä tulokertymistä ja määrärahakorotus kunnossapidon kustannuksista mm. runsaslumisen alkuvuoden johdosta. Kaupunkikulttuurin määrärahoja korotettiin 0,6 milj. eurolla ja tuloarviota laskettiin 0,3 milj. eurolla. Kasvupalveluiden määrärahaa korotettiin 1,2 milj. eurolla työmarkkinatuen kuntaosuusmaksuja varten. Lisäksi kaupunkistrategian ja johdon toimialalle budjetoitua yleistä varausta kunta-alan palkkaratkaisua varten jaettiin toimialoille yhteensä 6,2 milj. euroa ja verotuloennustetta korotettiin 41 milj. eurolla erityisesti positiivisen yhteisöverokertymän vuoksi. Alkuvuodesta 2022 määrärahaa lisättiin myös Ukrainan avustamiseen 0,15 milj. eurolla ja tuloarviota korotettiin Nouseva eurooppalainen innovaatiokaupunki -palkintosummalla 0,5 milj. euroa. Talousarviomuutosten jälkeen talousarvion tilikauden tulokseksi muodostui -50,0 milj. euroa.

Vuoden 2022 tilinpäätös päätyy 13,0 milj. euron tilikauden tulokseen ja 12,1 milj. euron tilikauden ylijäämään. Tilikauden tulos on 35,0 milj. euroa parempi kuin alkuperäinen talousarvio ja 62,0 milj. euroa parempi kuin muutettu talousarvio.

Talousarvion käyttötalousosan ja tuloslaskelmaosan toteutuminen

Käyttötaloudessa suurimpia poikkeamia vuoden 2022 muutettuun talousarvioon nähden olivat kaupunkitasolla:

- Toimintatuottojen ylittyminen 32,7 milj. eurolla
- Toimintakulujen alittuminen 19,0 milj. eurolla
- Verotulojen ylittyminen 1,7 milj. eurolla
- Valtionosuuksien ylittyminen 5,6 milj. eurolla
- Korkotuottojen ylittyminen 1,1 milj. eurolla
- Muiden rahoitustuottojen ylittyminen 1,8 milj. eurolla

Vuoden 2022 muutetussa talousarviossa kaupungin käyttötalouden toimintatuotot olivat 478,6 milj. euroa. Vuoden 2022 aikana toteutuneet toimintatuotot olivat 511,3 milj. euroa ylittäen muutetun talousarvion 32,7 milj. eurolla. Toimintatuotot toteutuivat 107-prosenttisesti muutettuun talousarvioon nähden, mutta ne laskivat 8,0 prosenttia vuoden 2021 tilinpäätökseen nähden. Vuonna 2022 valtio korvasi edelleen koronapandemiasta aiheutuvia menoja kunnille, mutta koska kustannukset ovat selvästi laskeneet vuoteen 2021 nähden, on korvaussumma myös edellisvuotta pienempi ja tästä syytä kaupungin toimintatuotot ovat laskeneet edellisvuoteen verrattuna. Valtion asetusluonnoksen mukaan koronakorvausten määrä Vantaalle olisi ollut noin 13,5 milj. euroa, joka huomioitiin määrärahamuutosesityksessä. Valtio kuitenkin korvasi kustannuksia alkuperäistä asetusta huomattavasti paremmin ja Vantaan sosiaali- ja terveydenhuollon koronakorvaus oli 19,8 milj. euroa. Lisäksi valtio korvasi myös pandemian aiheuttamat lentokenttään liittyvät kustannukset 3,6 milj. euroa täysimääräisesti. Vantaan työterveys Oy:n myynnistä syntyi myyntivoittoa noin 14,3 milj. euroa. Kaupunkiympäristön toimintatuotot ylittivät muutetun talousarvion noin 9,4 milj. euroa. Maanläjitysmaksutuotot sekä lumen vastaanottomaksut toteutuivat poikkeuksellisen suurina ollen noin 3,9 milj. talousarviota paremmat. Maan myyntivoittoja, maanvuokraustuloja ja sopimuskorvauksia on toteutunut yhteensä noin 44,8 milj. euroa muutetun talousarvion ollessa 43,2 milj. euroa. Myös varikon vuokratuotot sekä pysäköintimaksut ovat toteutuneet talousarviota parempina. Myyntituotot sisältävät 5,7 milj. euroa Helsingin seudun ympäristöpalveluille (HSY) myytyjä ns. läpilaskutettavia rakentamispalvelutuottoja.

Kaupungin toimintakulut olivat muutetussa talousarviossa 1 924,3 milj. euroa. Vuoden 2022 aikana toteutuneet toimintakulut olivat 1 905,3 milj. euroa. Toimintakulut alittuivat 19,0 milj. eurolla ja ne toteutuivat 99-prosenttisesti muutettuun talousarvioon nähden. Kaupunkistrategian ja johdon toimialan toimintakulut alittivat muutetun talousarvion 18,0 milj. eurolla, yleishallinnon toimialan toimintakulut 1,9 milj. eurolla ja kaupunkikulttuurin toimialan toimintakulut 1,4 milj. eurolla. Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan toimintakulut ylittivät muutetun talousarvion 1,3 milj. eurolla, kasvatuksen ja oppimisen toimialan toimintakulut 1,0 milj. eurolla ja kaupunkiympäristön toimintakulut 0,5 milj. eurolla. Sosiaali- ja terveydenhuollon oman toiminnan toimintakulut ylittivät alkuperäisen talousarvion 53,1 milj. eurolla ja erikoissairaanhoidon toimintakulut 7,5 milj. eurolla. Kaupunkistrategian ja johdon toimialalle tehtiin talousarviossa 2022 keskitetty määrärahavaraus kunta-alan palkkaratkaisua varten. Määrärahaa jaettiin eri toimialoille toteutuneen ratkaisun mukaisesti, mutta koska palkkaratkaisu syntyi oletettua myöhemmin, se oli hieman arvioitua pienempi ja määrärahasta jäi osa jakamatta. Myös henkilöstö- ja konsernipalveluiden sekä kasvupalveluiden toimintakulut toteutuivat muutettua talousarviota pienempinä. Henkilöstökulut alittivat talousarvion noin 39,9 milj. eurolla, mitä selittää palkkaratkaisun toteumaa suurempi määrärahavaraus sekä työvoiman vuokraus, joka nosti vuokrauskustannuksia noin 17 milj. euroa talousarviota korkeammaksi. Työvoiman vuokraus kirjataan palvelujen ostokuluiksi, jotka ylittivätkin talousarvion noin 20,8 milj. eurolla. Palveluiden ostoissa ylittyivät myös rakennusten ja alueiden kunnossapitokustannukset sekä asiakaspalveluiden ostot sosiaali- ja terveydenhuollon sekä kaupunkiympäristön toimialoilla. Aineet, tarvikkeet ja tavarat ylittivät muutetun talousarvion noin 1,9 milj. eurolla ja avustukset noin 1,1 milj. eurolla. Muut toimintakulut alittivat muutetun talousarvion noin 2,8 milj. eurolla. Toimintakulut sisältävät 5,7 milj. euroa Helsingin seudun ympäristöpalveluille (HSY) myytyjä ns. läpilaskutettavia rakentamispalvelujen kustannuksia. Toimintakulut kasvoivat 5,7 prosenttia vuoden 2021 tilinpäätökseen nähden.

Talousarvion toteumavertailuosiossa esitetään talousarvion toteutuminen toimialojen, liikelaitosten ja rahastojen osalta valtuuston päättämien sitovuustasojen mukaisesti.

Vuoden 2022 verotulot ylittivät muutetun talousarvion 1,7 milj. eurolla. Muutettuun talousarvioon nähden kunnallisveroarvion toteuma oli 100,0 prosenttia, kiinteistöveron toteuma 101,4 prosenttia, yhteisöveron toteuma 99,9 prosenttia ja valtionosuuksien toteuma 102,0 prosenttia. Kaikkiaan verorahoitus yhteensä (verot ja valtionosuudet) toteutui 100,5-prosenttisesti suhteessa muutettuun talousarvioon ja se kasvoi 7,5 prosenttia vuoden 2021 tilinpäätökseen nähden. Verotulot toteutuivat erittäin lähelle muutettua talousarviota. Verotuloihin tehtiin syksyllä 2022 lisätalousarvioesitys, jossa kunnallisverototeuman arviota laskettiin 17 milj. eurolla, kiinteistöveroarviota nostettiin 5 milj. eurolla ja yhteisöverotuoton arviota nostettiin 53 milj. eurolla erittäin positiivisen yhteisöverokertymän vuoksi. Yhteisöverokertymä oli positiivinen koko Suomessa. Kunnallisverot ylittivät muutetun talousarvion 0,4 milj. eurolla ja kiinteistövero ylittyi 1,5 milj. eurolla, kun taas yhteisöverot alittivat sen 0,2 milj. eurolla. Valtionosuudet toteutuivat 5,6 milj. alkuperäistä talousarviota positiivisempina ja niihin ei tehty määrärahamuutosesitystä vuonna 2022.

Rahoitustuottoja ja -kuluja toteutui vuonna 2022 yhteensä 26,4 milj. euroa, talousarviossa yhteenlasketuiksi rahoitustuotoiksi ja -kuluiksi oli arvioitu 23,2 milj. euroa. Vaikka korkotaso lähti vuonna 2022 todella kovaan nousuun, se ei näkynyt korkomenoissa, koska lainasalkun suojausaste on ollut poikkeuksellisen korkea. Kaupungin lainasalkun korkokulut toteutuivat 2,3 milj. euron tasolla. Kaikki kaupungin korkokulut yhteensä alittivat talousarvion 0,1 milj. eurolla.

Poistoja ja arvonalentumisia toteutui vuonna 2022 noin 110,6 milj. euroa, joka oli 0,8 prosenttia ja 0,9 milj. euroa talousarviossa arvioitua vähemmän.

Kaupungin vuosikatteeksi vuoden 2022 tilinpäätöksessä muodostui 123,6 milj. euroa, tilikauden tulokseksi 13,0 milj. euroa ja tilikauden ylijäämäksi 12,1 milj. euroa.

Investointiosan ja rahoitusosan toteutuminen

Vuoden 2022 alkuperäisen talousarvion investointiosan tulot olivat (liikelaitokset ja rahastot mukaan lukien) noin 6,9 milj. euroa, menot noin 156,9 milj. euroa ja investointiosan netto noin 150,1 milj. euroa. Vuonna 2022 määrärahoihin ei tehty muutoksia. Investoinneille on osoitettu Myönteisen erityiskohtelun määrärahoja noin 0,2 milj. euroa.

Vuoden 2022 toteutuneet bruttoinvestointimenot olivat yhteensä 140,0 milj. euroa. Talousarvion mukaiset investointimäärärahat alittuivat kaikissa muissa hankeryhmissä paitsi julkisessa käyttöomaisuudessa. Suurin alitus oli rakentamishankkeissa, 17,7 milj. euroa. Määrärahat alittuivat erityisesti rakentamisen toteutusajankohtien siirtymisen sekä joidenkin toteutuneiden hankkeiden talousarvioalitusten vuoksi. Julkisen käyttömaisuuden osalta talousarvio ylittyi 5,3 milj. eurolla, mutta myös tulot ylittivät talousarvion 4,2 milj. eurolla johtuen erilaisista valtionavustuksista. Kiinteän omaisuuden määrärahat toteutuivat talousarvion mukaisina. Aineettoman omaisuuden osalta talousarvio alittui 0,7 milj. eurolla, irtaimen omaisuuden osalta 3,0 milj. eurolla sekä osakkeiden ja osuuksien osalta 1,0 milj. eurolla talousarvioon verrattuna.

Investointituloja toteutui 24,5 milj. euroa, noin 17,6 milj. euroa yli talousarvion, erityisesti maanmyynnin ansiosta. Vuoden 2022 investointiosan nettomenoksi muodostui yhteensä 115,5 milj. euroa, joka alitti talousarvion 34,7 milj. eurolla.

Vuonna 2022 kaupungin pitkäaikaista lainaa lyhennettiin maksuohjelman mukaisesti noin 72 milj. eurolla. Vuonna 2022 kaupunki ei nostanut lainkaan uutta pitkäaikaista lainaa, ensimmäistä kertaa 2000-luvulla, jolloin pitkäaikainen lainasalkku (ilman konserniyhtiöiden konsernitilin saldoja) laski noin 777 milj. euroon vuoden 2022 lopussa. Alkuperäisessä talousarviossa 2022 varauduttiin talousarvion käyttötalousosan ja investointiosan perusteella 63,3 milj. euron nettolainanottoon.

Tuottavuusmittarit

		TP 2021	TP 2022
Vertailukelpoinen menokehitys	Vertailukelpoinen toimintakatteen kehitys	-0,8 %	7,3 %
Suhteutettu menokehitys	Asukaskohtainen toimintakatteen muutos	-2,1 %	6,2 %
Sairauspoissaoloprosentti	Terveysperusteiset poissaolot / työpäivä	4,40 %	5,02 %
Tilatehokkuus	Toimitilaneliöt / asukasmäärä	3,67	3,72
Energiatehokkuus (kWh/rm ^{3}	* Energian kulutus / tilavuus	69,0	69,0

* TP 2022 arviotieto.

Vertailukelpoisen toimintakatteen kehitys sekä asukaskohtaisen toimintakatteen muutos on suhteutettu myös hintatason muutokseen (Peruspalvelujen hintaindeksi, Lähde: Tilastokeskus, ennusteet VM). Toteutuneet mittarit lasketaan kerran vuodessa tilinpäätöstietojen valmistuttua.

Sairauspoissaoloprosentin mittari kuvaa sitä kuinka suuri osuus kokonaistyöajasta on kulunut terveysperusteisiin poissaolohin. Terveysperusteisia poissaoloja ovat omasta sairaudesta johtuvat poissaolot sekä työtapaturmista, työmatkatapaturmista ja ammattitaudeista johtuvat poissaolot.

Tilatehokkuus -mittarilla toimitilaneliöt on suhteutettu asukasmäärään. Mittarin suhdeluvun avulla voidaan vertailla kuntien palvelutuotantoon käytössä olevan toimitilan määrää suhteessa palvelujen kysyntään.

Energiatehokkuus -mittarilla energiankulutus suhteutetaan rakennustilavuuteen. Mittari kuvaa kaupungin omistaman rakennuskannan vuotuista energian ominaiskulutusta. Mittarin tunnusluku raportoidaan kerran vuodessa, edellisen vuoden energiankäyttötilastojen valmistuttua.

Olennaiset muutokset kunnan toiminnassa ja taloudessa sekä arvio todennäköisestä tulevasta kehityksestä

Vuosi 2022 oli jälleen kerran hyvin poikkeuksellinen Venäjän aloitettua hyökkäyssodan Ukrainaan. Suomi on tämän seurauksena tehnyt suuren turvallisuuspoliittisen ratkaisun hakiessaan Nato-jäsenyyttä. Venäjälle asetettujen talouspakotteiden seuraukset ovat heijastuneet koko kansainväliseen talouteen näkyen mm. energian ja ruuan hinnan nousuna sekä laajemmin mm. inflaation kiihtymisenä ja korkotason nousuna. Sähkön tuotannosta ja sen riittävyydestä on Suomessakin keskusteltu ennätyksellisen paljon. Ukrainasta tuli Suomeen vuoden aikana tilapäistä suojelua tarvitsevia noin 50 000 henkeä. Osa heistä oleskelee Vantaalla, joka on lisännyt palveluntarvetta mm. varhaiskasvatuksessa ja perusopetuksessa.

Vuoden 2022 aikana koronapandemia helpottui Suomessa ja vuoden alun jälkeen rajoituksista on voitu luopua. Koronatartuntojen määrä oli edelleen suuri, mutta hyvän rokotekattavuuden takia vakavampien tautimuotojen määrän lasku vähensi terveydenhuoltoon kohdistuvaa palvelutarvetta edellisestä vuodesta. Kaupungin johtamisen tueksi vuonna 2020 käynnistetty häiriötilannejohtoryhmä jatkoi toimintaansa vuoden 2022 syksyyn asti. Koronaepidemiasta palautumisen ja palveluvelan hoitamiseksi vuonna 2021 laadittua toipumissuunnitelmaa toteutettiin. Vuonna 2022 siihen käytettiin yhteensä noin 11 milj. euroa. Suunnitelman toteuttaminen jatkuu vielä vuonna 2023. Luottamushenkilökokouksissa palattiin läsnäkokouksiin. Selostustilaisuudet ja iltakoulut järjestettiin ns. hybridikokousmallilla.

Työllisyyden kehitys jatkui positiivisena vuonna 2022. Vantaalla työttömyyden trendi on ollut laskeva siitä lähtien, kun koronarajoituksia poistettiin kesällä 2020, mutta koronaa edeltävään työttömyyden tasoon on vielä matkaa. Pitkäaikaistyöttömyys on edelleen korkealla tasolla, vaikkakin laskusuunnassa. Korkea pitkäaikaistyöttömyyden taso on pitänyt kaupungin vastuulla olevan työmarkkinatuen kuntaosuusmaksun suurena. Rakentaminen hidastui niin valtakunnallisesti kuin Vantaallakin erityisesti loppuvuotta kohti. Tämä näkyi kaupungin tulojen vähentymisenä mm. maanmyyntitulojen ja sopimuskorvausten kautta.

Vuonna 2022 järjestettiin aluevaalit ja aloitettiin vuoden 2023 eduskuntavaalien valmistelut.

Uusi valtuustokauden Kaupunkistrategia hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa tammikuussa 2022 ja sen toteuttaminen käynnistyi kaupungissa ja sen toimialoilla.

Vuoden 2023 talousarvion ja 2023–2026 taloussuunnitelman valmisteluun vaikuttivat muun muassa hyvinvointialueuudistukseen valmistautuminen, koronapandemia sekä Venäjän aloittama hyökkäyssota Ukrainassa. Talousarviossa huomioitiin kuntakentän suuri rakenteellinen muutos, kun sosiaali- ja terveystoimi, pelastustoimi ja muutamat yksittäiset kaupungille aiemmin kuuluneet tehtävät siirtyivät Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle vuoden 2023 alusta alkaen. Samassa yhteydessä myös erillisinä Vantaan kaupungin taseyksikköinä toimineet Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos, Suun terveydenhuollon liikelaitos sekä Sosiaalisen luototuksen rahasto lakkautetaan. Koronapandemiasta toipumiseen laadittu suunnitelma kohdistui pääosin vuoden 2022 talouteen, mutta ohjelma jatkuu vielä vuoden 2023 ajan. Talousarvion laadinnassa noudatettiin Vantaan tuottavuus- ja kasvuohjelmaa 2021–2025.

Kaupunkitasoinen Palveluverkkosuunnitelma vuosille 2022–2031 valmisteltiin pääosin vuoden 2022 aikana ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa joulukuussa 2022. Palveluverkkosuunnitelmassa on kuvattu palveluiden tarvetta seuraaville 10 vuodelle ja investointisuunnitelmat perustuvat tähän suunnitelmaan.

Toimialojen hr-palveluissa valmisteltiin ja toteutettiin kaksi hr-järjestelmämuutosta vuoden 2022 aikana. Keväällä sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan ja Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen palkanlaskenta- ja järjestelmäpalvelut siirtyivät liikkeenluovutuksella HUS Asviaan. Lokakuussa muu kaupunki siirtyi puolestaan käyttämään Herttaa aiemman hr-järjestelmän (eHijat) ylläpidon päättymisen

vuoksi. Hr-järjestelmämuutokset olivat merkittäviä toimintatapamuutoksia ja edellyttivätkin kaikilta toimijoilta (esihenkilöt, työntekijät ja hr-ammattilaiset) uusien käytäntöjen oppimista.

Vantaan Työterveys Oy:n ja Kaunialan Sairaala Oy:n myynnit toteutettiin kevään 2022 aikana. Konserniohjauksessa valmisteltiin alkuvuoden 2022 aikana konserniomistusten kokonaisuudesta kokonaissuunnitelma, jonka konsernijaosto hyväksyi kesä-/syyskuussa 2022 noudatettavaksi ohjeellisesti konserniomistuksiin liittyvässä valmistelussa.

Kasvu- ja elinvoimaohjelma valmisteltiin ja se hyväksyttiin joulukuussa 2022. Ohjelma toteuttaa Osaava- ja elinvoimainen Vantaa -strategiateemaa. Kaupunkiin perustettiin uusi toiminto kansainvälisten investointien houkuttelemiseksi Vantaalle. Lisäksi kehitettiin poikkihallinnollisesti kaupungin sijoittumispalvelukokonaisuutta yritysten ja investointien houkuttelun vahvistamiseksi.

Työllisyyden edistämisen kuntakokeilua on jatkettu kehittämällä asiakaspalvelun prosesseja. Pohjoismainen työvoiman palvelumallia koskeva lainsäädäntö tuli voimaan 2.5.2022. Syksyllä 2022 aloitettiin TE2024 hankkeen (eli työllisyyden hoidon pysyvän kuntiin siirron) valmistelu. Valmistelua toteutetaan yhdessä toimialojen sekä sidosryhmien kuten oppilaitosten ja yritysten edustajien kanssa. Valmistelua varten perustettiin yhteinen valmisteluryhmä.

Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen palvelujen järjestämisvastuu siirtyi hyvinvointialueille vuoden 2023 alusta. Hyvinvointialueuudistuksessa kaupungin toimintojen eriyttämisprojekti eteni suunnitelman mukaisesti ja päättyi vuoden 2022 lopussa. Vuonna 2022 sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala valmisteli turvallista siirtymää yhteistyössä hyvinvointialueen valmisteluorganisaation sekä alueen kaupunkien kanssa. Ns. fuusiotyöryhmissä valmisteltiin Vantaan ja Keravan sote-toimintojen yhteen liittämistä sekä uuden organisaation perustamista. Henkilöstön ja sopimusten siirtymistä kaupungeilta hyvinvointialueelle edistettiin systemaattisesti. Siirtymävaiheen suurimpiin haasteisiin, ICT-ratkaisujen toimivuuteen sekä palkanmaksun ja palvelutuotannon moitteettomaan sujumiseen, valmistauduttiin fuusioitavissa organisaatioissa tehdyllä määrätietoisella muutosjohtamisella, riskienhallinnalla, systemaattisella sisäisellä ja ulkoisella viestinnällä sekä hyvällä yhteistyöllä kaupunkien kanssa.

Pitkittynyt koronaepidemia on kuormittanut sosiaali- ja terveydenhuollon henkilöstöä pian kolmen vuoden ajan samalla kun hoito- ja palveluvelka on kasvanut. Erityisesti vanhus- ja vammaispalveluissa jouduttiin alkuvuoden aikana supistamaan palvelutoimintaa, ja toimialan henkilöstöä siirrettiin turvaamaan kriittisiä toimintoja. Sairaalahoitoa vaativa tautitilanne helpotti kesää kohden, mutta loppuvuodesta hoidossa olleiden potilaiden määrä nousi uudelleen huippulukemiin. Rokotustoimintaa jatkettiin kansallisten suositusten mukaisesti. Lentokentällä tapahtuva rajojen terveysturvallisuustoiminta päättyi lainsäädännön mukaisesti 30.6.2022. Valtio kompensoi edelleen kuntien taloutta korvaamalla täysimääräisesti koronaepidemian aiheuttamat suorat kustannukset kunnille haettavina avustuksina. Sosiaali- ja terveydenhuollon menokehitys oli huomattavasti ennakoitua suurempaa mm. palvelutarpeen kasvun ja työvoiman saatavuushaasteiden takia.

1.8.2022 voimaan tulleen lapsen tukea koskevan varhaiskasvatuslain muutoksen toimeenpano käynnistettiin. Lakiuudistus vahvistaa lapsen oikeutta tarvitsemaansa tukeen ja laajentavan tuen kolmiportaisuuden toteutumisen koskemaan kaikkia ikäluokkia. Varhaiskasvatuksen asiakastietojärjestelmän käyttöönotto ei ole edennyt suunnitelmien mukaan. VaSan suunnittelu- ja käyttöönottotyö on edennyt noin puoliväliin. Alun perin järjestelmän oli tarkoitus olla kokonaisuudessaan valmis jo 03/2021, mutta järjestelmätoimittajasta johtuvista syistä valmistuminen on viivästynyt.

Perusopetuksessa huhtikuussa aloitti 13 uutta valmistavan opetuksen ryhmää, jotka jatkavat lukuvuoden 2022–2023 täydellä oppilasmäärällä. Ukrainasta tulevien oppilaiden lisäksi valmistavaan opetukseen saapui oppilaita useista muista maista. Digione-hanke edistyi aikataulussa ja pilottikoulut valittiin.

Kaupunkikulttuurin toimialan vuotta 2022 sävyttivät vielä alkuvuodesta koronapandemian mukanaan tuomat rajoitukset sekä Ukrainan sodan vaikutuksesta syntynyt epävarmuus ja energiakriisi. Tuottavuus- ja kasvuohjelman toimenpiteet toteutuivat tulonlisäyksiä lukuun ottamatta. Palveluverkon kehittämishankkeista merkittävimmät olivat Kuusijärven ja Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon kärkihankkeet, Elmon uimahallin suunnittelu sekä Kivistön palvelukeskittymän, Mosaiikin, rakentaminen. Vernissan ja Tikkurilan kirjastotalon peruskorjaushankkeiden suunnittelu käynnistyivät.

Ukrainan kriisin johdannaiset, kuten rakennuskustannusten, energian hinnan ja korkojen nousu vaikuttivat vuonna 2022 rakentamisen volyymiin ja kaupunkikehityshankkeiden etenemiseen myös Vantaalla. Materiaalien saatavuushaasteet hidastivat rakennushankkeiden etenemistä.

Myönnettyjen rakennuslupien määrä etenkin kerrostalorakentamisen kohdalla hidastui, mutta vasta vuoden jälkipuoliskolla. Vantaan onnistui ylittää sille MAL-sopimuksessa asetettu 2640 asunnon vuotuinen asuntotuotantotavoite selvästi: kaupunkiin valmistui noin 3300 uutta asuntoa. Myös pientaloasuntojen valmistuminen oli vilkasta: pientaloasuntoja, eli omakoti-, pari- ja rivitaloasuntoja valmistui jopa 643 kappaletta. MAL-sopimuksen uuden asuntokerrosalan 240 000 kerrosneliömetrin tavoitteesta toteutui hieman yli puolet, noin 142 000 kerrosneliömetriä. Kaavoitusta viivästytti yleisen heikkenevän rakentamisen suhdanteen lisäksi muun muassa luontoarvoihin liittyvät lisäselvitykset ja sopimusneuvotteluiden pitkittyminen.

Helsingin hallinto-oikeus päätti kesällä hylätä valtaosan Vantaan uuteen yleiskaavaan kohdistuneista valituksista, ja kaavan voimaantuloa päästiin valmistelemaan vuoden 2023 alkuun. Uusi yleiskaava viitoittaa Vantaan kestävää kasvua tuleville vuosikymmenille.

Vantaan ratikan suunnittelu eteni kaikilla kolmella suunnittelun tasolla: ratikasta valmistui hyväksymiskäsittelyyn sen kaupunkikehityksen potentiaalia kuvaava kaavarunko, lukuisia ratikalle tilaa katuverkolta varaavia asemakaavamuutosehdotuksia sekä katusuunnitelmaehdotuksia. Ratikan vaikutusten arviointia tehtiin aktiivisesti. Hankkeesta valmistui useita selvityksiä, mm. ratikan kiinteistötaloudellisista vaikutuksista ja ratikan vaikutuksista meluun, tärinään ja muuhun liikenteeseen. Hankkeen suunnittelu on pysynyt aikataulussa, ja vuonna 2022 ratikka alitti sille myönnetyn suunnittelumäärärahan.Ratikan rakentaminen tuodaan päätöksentekoon vuoden 2023 aikana.

Vantaata kohti vuoden 2030 hiilineutraaliutta viitoittavan resurssiviisauden tiekartan päivitys hyväksyttiin valtuustossa keväällä 2022. Päivityksessä vahvistettiin etenkin monimuotoiseen luontoon liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä.

Kaupunkiympäristön toimialan johdolla Vantaalla ryhdyttiin loppuvuoden kiristyvässä energiansaatavuustilanteessa uusiin energiansäästötoimenpiteisiin, kuten toimitilojen sisälämpötilojen laskeminen ja ulkovalaistuksen vähentäminen. Myös pidemmän aikavälin energiansäästötoimia on suunnitelmallisesti viety eteenpäin.

Toimitilainvestoinneista valmistuivat muun muassa Jokiniemen alakoulun ja Kilterin koulun mittavat remontit. Useita uusia päiväkoteja valmistui ja niitä on edelleen rakenteilla. Monia päiväkoteja myös remontoitiin. Aviapolis X -tapahtumatila valmistui Aviapoliksen juna-aseman tuntumaan.

Vantaan kaupungin vuoden 2022 tuloksesta muodostui selvästi talousarviota positiivisempi. Tähän vaikutti erityisesti hyvä yhteisöverotulokehitys. Kaupungin nettolainanotto vuonna 2022 oli noin -72 milj. euroa johtuen ennakoitua paremmasta vuosikatteen kehityksestä, ennakoitua pienemmästä investointitasosta sekä hyvästä kassatilanteesta. Pitkäaikainen velka/asukas laski noin 349 euroa/asukas ja pitkäaikainen lainakanta oli vuoden lopussa noin 777 milj. euroa.

Vantaan kaupunginvaltuuston marraskuussa 2022 hyväksymä talousarvio vuodelle 2023 perustuu 48 milj. euron positiiviseen tilikauden tulokseen sekä -2 milj. euron nettolainanottoon. Vuosi 2023 on taloudellisesti vahva koko kuntakentälle hyvinvointialueuudistukseen liittyvien ns. verohäntien takia, jolloin vuonna 2023 tilitetään vielä osa verotuloista vuoden 2022 suurempien veroprosenttien ja jako-osuuksien mukaisesti. Verorahoituksen ennusteet näyttävät vuodelle 2023 talousarviota suurempaa kasvua, minkä arvioidaan parantavan vuoden 2023 tilikauden tulosta talousarvioon verrattuna. Toisaalta yleisen talouskehityksen epävarmuus ja sen vaikutukset työllisyystilanteeseen voivat kääntää ennusteet laskuun vuoden mittaan.

Vantaan kunnallisveroprosentti vuodelle 2023 laski hyvinvointialueuudistukseen liittyvän lainsäädännön mukaisesti 19,00 prosentista 6,36 prosenttiin ja yhteisöverosta leikkaantui kolmasosa. Kokonaisuutena kaupungin tulot ml. verotulot puolittuvat vuonna 2023 edelliseen vuoteen nähden, mutta vastaavasti myös kaupungin menot puolittuvat. Vuoden 2023 aikana kuntien vuoden 2022 tilinpäätösten valmistuttua saadaan uudistukseen liittyvät siirtolaskelmat valmiiksi, jonka jälkeen lopulliset uudistuksen aiheuttamat muutokset kuntien valtionosuuksiin ja kuntien talouden tasapainoon vuodesta 2024 eteenpäin selviävät.

Hyvinvointialueuudistus muutti kaupungin roolia sosiaali- ja terveydenhuollon sekä pelastustoimen järjestämisvastuun siirtyessä kokonaisuudessaan Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle 1.1.2023 alkaen. Samassa yhteydessä myös kuntouttava työtoiminta siirtyi hyvinvointialueelle. Hyvinvoinnin edistäminen jäi edelleen kaupungin tehtäväksi ja sen rooli vahvistuu jatkossa. Sitä toteutetaan yhteistyössä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa.

Kymmenet tuhannet Ukrainan sotaa paenneet voivat hakea kotikuntaa tänä vuonna, kun he ovat oleskelleet Suomessa vuoden. Ensimmäiset heistä voivat hakea kotikuntaa jo 1.3.2023 alkaen. Kuntalaisina tilapäistä suojelua saavat ovat oikeutettuja laajempiin palveluihin kuin vastaanottokeskuksessa, joka vaikuttanee palvelutarpeen kasvuun myös Vantaalla.

Vuoden 2025 alusta voimaan tulevan TE2024 uudistuksen vaikutukset otetaan huomioon seuraavaa talousarviota ja taloussuunnitelmaa valmisteltaessa. Samoin valmistelussa huomioidaan tarvittavilta osin kaupunginvaltuuston Vantaan ratikkaa koskevat päätökset.

1.1.5 Vantaan kaupungin henkilöstö

Henkilöstömäärä

Henkilöstön lukumäärä 31.12.	Vakinaiset		Määräaikaiset		Yhteensä		Muutos 2022 vs. 2021	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	Määrä	%
Kaupunkistrategia ja johto	382	411	150	172	532	582	-50	-9 %
Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos	455	432	81	82	536	514	22	4 %
Kaupunkikulttuuri	552	543	180	301	732	845	-113	-13 %
Kasvatus ja oppiminen	4 117	4 312	1 578	1 343	5 695	5 655	40	1 %
Sosiaali- ja terveystoimi	2 497	2 460	785	629	3 282	3 089	193	6 %
Suun terveydenhuollon liikelaitos	256	247	50	36	306	283	23	8 %
Kaupunkiympäristö	574	570	46	53	620	623	-3	-1 %
Yhteensä	**8 833**	**8 975**	**2 870**	**2 616**	**11 703**	**11 591**	**112**	**1 %**

Henkilöstön lukumäärään on laskettu vakituiset, määräaikaiset sekä työllistetyt.
Osa-aikainen henkilöstö on muutettu kokoaikaisiksi yleisohjeen mukaisesti.

Henkilöstömäärän ja palkkamenojen kehitys

Henkilöstömäärä kokonaisuudessaan kasvoi reilulla 100 henkilöllä edelliseen vuoteen verrattuna. Vuoden 2021 tilinpäätöksessä esitetyssä henkilöstömäärässä työllistettyjen lukumäärä näkyy omana eränään. Vuosien 2021 ja 2022 raportointitavan ero johtuu siitä, että uusi hr-järjestelmä ei toistaiseksi tuota raporttia henkilöstömäärästä, joka ei sisältäisi myös työllistettyjä.

Palkkamenot olivat 575,8 miljoonaa euroa, joka on 17,4 milj. euroa ja 3,12 prosenttia enemmän kuin edellisen vuoden vastaavana ajankohtana. Palkkoja on nostanut 1.6. alkaen keskimäärin 2 prosentin ja 1.10. keskimäärin 0,5 prosentin yleiskorotukset ja/tai muut sopimuskohtaiset erät. Vuonna 2022 työehtosopimusratkaisun kustannukset nostivat palkkamenoja keskimäärin 1,76 prosenttia. Loput noususta selittyy henkilöstömäärän kasvulla. Henkilöstömäärä kasvoi erityisesti Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle siirtyvissä toiminnoissa eli sosiaali- ja terveystoimessa ja pelastustoimessa.

Saatavuus

Vantaan kaupungilla jatkettiin laaja-alaisesti työtä saatavuuden parantamiseksi. Syksyllä valmistuneessa Työvoiman saatavuusohjelmassa vuosille 2022–2024 näkökulma on laaja-alaisempi ja se koskee kaikkia 1.1.2023 kaupungilla olevia työntekijä- tai viranhaltijaryhmiä. Ohjelman ajatuksena on kehittää ensisijaisesti pitovoimaa, koska se osaltaan tukee myös vetovoimaa. Keskeisintä on, että saatavuutta tullaan vahvistamaan laaja-alaisin toimenpitein. Tämä on tavoitteena myös esimerkiksi varhaiskasvatuksen omassa saatavuusryhmässä.

Koronapandemian jälkeen järjestetään taas myös eri alojen rekrytointitapahtumia, joissa sekä keskitetyn rekrytoinnin, mutta ennen kaikkea työyhteisöjen omien ammattilaisten ja esihenkilöiden läsnäolo on ehdottoman tärkeää, koska vain oman ammattialan edustaja pystyy vastaamaan oman ammattialansa työn sisältöön liittyviin kysymyksiin.

Henkilöstön ja johtamisen kehittäminen

Toimialoilla ja palvelualueilla on toteutettu koulutussuunnitelmien mukaisia koulutuksia ja osaamisen kehittämistä. Koulutussuunnitelman mukaisia oppimispäiviä toteutui vuonna 2022 yhteensä 26 380 päivää. Työntekijää kohti oppimispäiviä toteutui 2,9 päivää. Koulutusmäärät ovat lisääntyneet, joskin aivan samalle tasolle ei koulutuspäivien määrässä päästä kuin ennen koronaa. Erityisesti lyhyemmät verkkokoulutukset ovat viime vuosina lisääntyneet. Vantaan kaupungin ammatillisen lisä- ja täydennyskoulutuksen/ henkilöstökoulutuspalvelun tuottajana toimii Metropolia ammattikorkeakoulu. Yhteistyö Metropolian kanssa on jo vakiintunut toimintamuoto, joka perustuu vuosikellopohjaiseen systemaattiseen osaamisen johtamisen malliin. Metropolia tuotti vuonna 2022 yhteensä 169 yksittäistä koulutustapahtumaa, joihin osallistui yhteensä 2 371 työntekijäämme. Työssä oppimisen mallin ”Opi arjessa” pilotointi ja jalkauttaminen toteutui. Vantaan uusi strategia ja erityisesti painopiste Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella on näkynyt johtamisosaamisen kehittämisessä tänä vuonna.

Osaamisen kehittämisen vuosikellot ja työryhmät toimivat toimialoilla suunnitelmien mukaisesti ja joillakin toimialoilla on tarkasteltu osaamisen kehittämistä pidemmällä aikaperspektiivillä. Kasvatus ja oppiminen toimialla on määritelty toimialan strategiset osaamiset. Osaamisen kehittäminen keskittyy koko toimialalla strategisten osaamisten kehittämiseen sen lisäksi, että varmistetaan jatkossakin henkilöstön vahva ammatillinen osaaminen.

Esihenkilöille on toteutettu avoimena erilaisia johtamisen kehittämisen valmennuksia. Näitä ovat mm Esimiehenä Vantaalla -valmennus sekä erilaiset lyhyemmät esimiesten työpajat, luennot tai ryhmäcoaching-ohjelmat. Valmennuksissa on tullut ns. uudeksi normaaliksi hybridimalli, jossa osa valmennuksesta toteutetaan lähitapaamisissa, osa etänä. Tuotannossa on ollut myös kaksi tutkintoon johtavaa esihenkilöiden koulutusohjelmaa Johtamisen ja yritysjohtamisen erikoisammattitutkintokoulutus, jossa osallistujat suorittivat erikoisammattitutkinnon. Lisäksi toteutettiin Lähiesimiestyön ammattitutkintokoulutus. Uuteen valtuustokauden strategiaan liittyen on luotu uusi strateginen valmennusohjelma palvelualueiden johtoryhmille, jonka pilotti käynnistyi syksyllä.

Vantaalla on jo vakiintunut käyttöön verkko-oppimisympäristö Oppiva, jonka käyttö on laajentunut entisestään vuonna 2022, ja nyt verkko-oppimisympäristöä käytetään monissa kaupunkitasoisissa koko henkilöstölle suunnatuissa koulutuksissa. Vantaalla kerättiin lähtöpalautetta ja vastanneista henkilöistä Vantaalle olisi valmiita palaamaan töihin 75 prosenttia.

Työhyvinvoinnin tukea, arviointia ja tuloksia

Syksyn ja loppuvuoden 2022 aikana mielen hyvinvoinnin palveluita ja tuotteita on kohdistettu työntekijöiden ohella myös esihenkilöihin. Heille on tarjottu mahdollisuuksia osallistua mielenterveyttä tukevan lähijohtamisen luennoille. Vuoden 2022 sitovasta tavoitteesta palautumisesta on pidetty koulutus esihenkilöille, jossa aihetta käsiteltiin niin heidän oman kuin työyhteisönkin näkökulmista.

Vantaa on saanut Kevan rahoitusta Kestävä työkyky -hankkeelle, jonka tarkoituksena on kokeilujen ja niiden arviointien kautta löytää vaikuttavia mielenterveyttä tukevia tuotteita, joita voidaan jatkossa hyödyntää varhaisen vaiheen mielen hyvinvoinnin tukemisen työkaluina. Kestävä työkyky -hankkeen nimissä tehtiin myös päätös kouluttaa vuoden 2023 alussa kaupungin työsuojeluryhmän jäsenet mielenterveyden ensiavun osaajiksi. Tällä vahvistamme työyhteisöihin tehtävää työsuojelutyötä myös mielenterveyden näkökulmasta ja lisäämme varhaisen vaiheen reagointikykyä ja eteenpäin ohjaamiskykyä henkilöillä, jotka runsaasti kohtaavat työyhteisöjä erilaisissa merkeissä.

Korvattuja työ- ja työmatkatapaturmia sekä ammattitauteja oli Vantaalla vuonna 2022 hieman enemmän kuin edellisenä vuonna (yhteensä 652 kpl). 70 prosenttia työtapaturmista oli tapahtunut työssä, 30 prosenttia matkalla kotoa työhön tai työstä kotiin. Työturvallisuusilmoituksia tehtiin vuonna 2022 työturvallisuusjärjestelmä Tutkaan lähes 6 400 kpl, lisäystä edelliseen vuoteen 11 prosenttia. Suurin lisäys liittyi ammattitautiepäilyihin eli covid19 altistumistilanteisiin. Uhka tai väkivaltailmoitusten määrä oli lähes sama kuin edellisenä vuonna muodostaen edelleen yli puolet (55 %) tehdyistä ilmoituksista. Lisäys uhka- tai väkivaltailmoituksista oli varhaiskasvatuksen tulosalueella. Yleisin uhka- tai väkivaltatilanteen vaaratyyppi oli raapiminen, pureminen, sylkeminen, ruhjominen tai lyöminen (60 %). Solvaamisesta, nimittelystä, sanallisesta uhkaamisesta, huutamisesta tai metelöinnistä ilmoituksia oli 10 prosenttia.

Syksyn 2022 aikana työstettiin uusi päihdeohjelma – Piilottelusta puheeksi. Uudessa päihdeohjelmassa korostetaan varhaista vaihetta ottaa päihde-epäily puheeksi osana niin työhyvinvointia kuin työturvallisuutta, eri toimijoiden roolia ja toimintaa eri tilanteissa – myös etätyöskentelyssä sekä yhdenvertaista ja tasapuolista kohtelua huumetestauksessa.

Sairauspoissaolot ja työterveyshuolto

Vuoden 2022 sairauspoissaolot ovat lisääntyneet edelliseen vuoteen verrattuna runsaasti. Vuonna 2022 sairauspoissaoloprosentti oli 5,02, kun se vuonna 2021 oli vain 4,38. Sairauspoissaolopäivien kokonaismäärä verrattuna vuoteen 2021 on noussut 26 463 sairauspoissaolopäivällä. Jo vuoden 2022 alkuvuosi näytti siltä, että mielenterveysperusteiset poissaolot nousivat kaupunkitasoisesti. Sama suunta on jatkunut myös 2022 syksyn aikana.

Esihenkilön luvalla sairauspoissaolopäiviä on myönnetty enemmän kuin vuonna 2021. Tämä oli odotettavissa, sillä joulukuussa 2021 esihenkilön luvalla olevien poissaolopäivien sallittua maksimimäärää korotettiin viidestä seitsemään.

Vuoden aikana kilpailutettiin työterveyshuollon palvelut Kaupunkiympäristön toimialalle ja Varhaiskasvatuksen palvelualueelle. Palveluntuottajaksi vuoden 2023 alusta valikoitui Lääkärikeskus Aava.

Henkilöstökertomus

Vantaan kaupunki laatii vuoden 2022 osalta erillisen henkilöstökertomuksen. Kertomus sisältää tiedon vuoden 2022 merkittävistä tapahtumista sekä henkilöstöön liittyvistä tunnusluvuista.

1.1.6 Ympäristötekijät

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

Vuonna 2022 Vantaalla ympäristötuottoja oli noin 2,8 miljoonaa euroa. Eniten tuottoja tuli ilmastonsuojelun hankeavustuksista ja ympäristönsuojelun viranomaistehtävistä.

Ympäristökulut vuonna 2022 olivat yhteensä 33,8 miljoonaa euroa. Edellisten vuosien tapaan kuluista valtaosa oli ryhmän Muut ympäristönsuojelutoimenpiteet kuluja, kuten ympäristötyöhön liittyviä henkilöstökuluja.

Ympäristöinvestoinnit olivat runsaat 8 miljoonaa euroa, joista valtaosa käytettiin ilmastonsuojeluun, etenkin Vantaan ratikan suunnitteluun ja Led-valaistuksen lisäämiseen.

Ympäristötuotoilla tarkoitetaan kuntaorganisaation toiminnasta saatuja tuloja, jotka liittyvät ympäristönsuojeluun. Niitä ovat esimerkiksi jätehuoltomaksut sekä ympäristön pilaajilta perityt kunnan suorittamien tai teettämien kunnostustöiden ja siivousten korvaukset sekä energiansäästöillä saadut toimenpiteet. Ympäristötuotto on tilikaudelle jaksotettu ympäristötulo.

Vuonna 2022 Vantaan kaupunkiorganisaation ympäristötuotot olivat 2,8 miljoonaa euroa. Ne kattoivat 1,0 prosenttia kaupungin kaikista toimintatuotoista. Ympäristötuottoja kertyi 11,7 euroa asukasta kohden.

Ympäristökulujen kokonaissumma muodostuu tilikaudelle jaksotetuista ympäristömenoista ja ympäristöinvestoinneista tehdyistä poistoista tilikauden aikana. Ympäristömeno määritellään ympäristönsuojelutoimenpiteistä aiheutuneeksi menoksi. Ympäristömeno puolestaan aiheutuu toiminnasta, jonka tarkoituksena on tuottaa ympäristöhyötyjä tai ennaltaehkäistä, vähentää taikka parantaa tulevaa luonnonsuojelun tasoa ja edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä.

Ympäristönsuojelutoiminnan kulut esitetään yleiseurooppalaisen ympäristönsuojelutoimenpiteiden tilastoluokituksen mukaisesti soveltuvin osin.

Vuonna 2022 Vantaalla valtaosa kaikkiaan 33,8 miljoonan euron ympäristökuluista kertyi aiempien vuosien tapaan ryhmistä Muut ympäristönsuojelutoimenpiteet, Jätehuollon ja alueiden puhtaanapito sekä Ympäristönsuojelun viranomaistehtävät. Ympäristökulut olivat 1,9 prosenttia kaupungin kaikista toimintakuluista. Ympäristökuluja kertyi 139,1 euroa asukasta kohden.

Ympäristöinvestoinnit ovat menoja, jotka syntyvät hyödykkeiden tuottamiseksi, ympäristöhaittojen ennaltaehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja korjaamiseksi, tulevan ympäristönsuojeluntason parantamiseksi ja luonnonvarojen kestävän käytön edistämiseksi hankitusta hyödykkeestä. Lisäksi investoinnin odotetaan tuottavan tuloa tai se on tarkoitettu käytettäväksi tuotannontekijänä kunnan hyödyke- ja palvelutuotannossa jatkuvasti usean tilikauden ajan ja hankintameno ylittää poistosuunnitelman mukaisen pienhankintarajan. Ympäristöinvestointien hankintamenosta vähennetään investoinnin tekemiseksi saadut rahoitusosuudet ja avustukset.

Vantaalla tehtiin ympäristöinvestointeja 8,1 miljoonalla eurolla. Eniten investoitiin ilmastonsuojeluun liittyviin toimenpiteisiin sekä maaperän ja pohjaveden suojeluun. Ympäristöinvestoinnit olivat 5,8 prosenttia kaupungin kaikista investoinneista. Ympäristöinvestointeja tehtiin 33,4 euroa asukasta kohden.

1.1.7 Muut ei-taloudelliset asiat

Korruption ja lahjonnan torjunta

Vantaan kaupunginhallituksen (15.6.2021 § 10) hyväksymässä edustusohjeessa on todettu, missä tilanteissa ja minkälaisia ulkopuolisten tarjoamia etuja kunnan henkilöstö voi ottaa vastaan. Edustusohjetta sovelletaan yhtä lailla kunnan koko henkilöstöön eli kunnan viranhaltijoihin, työntekijöihin ja luottamushenkilöihin, ellei toisin ole erikseen mainittu.

Edustusohjeessa viitataan kunnallisesta viranhaltijasta säädettyyn lakiin sekä rikoslakiin, joiden mukaan kunnan viranhaltija ei saa pyytää, ottaa vastaan tai hyväksyä sellaista etua, jolla vaikutetaan tai pyritään vaikuttamaan taikka joka on omiaan vaikuttamaan hänen toimintaansa palvelussuhteessa tai heikentämään luottamusta viranomaisen toiminnan tasapuolisuuteen.

Kappaleessa 1.2 on tehty tarkemmin selkoa sisäisen valvonnan järjestämisestä.

Vantaan kaupungin www-sivuilla on julkistettu kuntalain edellyttämä rekisteri tiettyjen kunnan luottamushenkilöiden ja viranhaltijoiden sidonnaisuuksista. Tilinpäätöksen liitetietona on lisäksi esitetty tiedot kunnan ja sen intressitahoihin kuuluvien välisistä liiketoimista.

Ihmisoikeusasiat

Tällä hetkellä kaikissa hankinnan palveluyksikön kilpailuttamissa sopimuksissa ja myös yleisessä sopimuspohjassa edellytetään alla olevien Kansainvälisen työjärjestön (ILO) yleissopimusten noudattamista.

Kansainvälisen työjärjestön (ILO) seuraavat yleissopimukset:

- Nro 29: Pakollinen työ (1930)
- Nro 87: Ammatillinen järjestäytymisvapaus ja ammatillisen järjestäytymisoikeuden suojelu (1948)
- Nro 98: Järjestäytymisoikeuden ja kollektiivisen neuvotteluoikeuden periaatteiden soveltaminen (1949)
- Nro 100: Samanarvoisesta työstä miehille ja naisille maksettava sama palkka (1951)
- Nro 105: Pakkotyön poistaminen (1957)
- Nro 111: Työmarkkinoilla ja ammatin harjoittamisen yhteydessä tapahtuva syrjintä (1958)
- Nro 138: Työhön pääsemiseksi vaadittava vähimmäisikä (1973)
- Nro 182: Lapsityön pahimpien muotojen kieltäminen ja välittömät toimet niiden poistamiseksi (1999)

Kansallisen julkisten hankintojen strategian täytäntöönpanotoimenpiteenä on laadittu kansallinen Code of Conduct – Vastuullisuuden vähimmäisvelvoitteet -malli, joka on otettu käyttöön myös Vantaan hankinnoissa. Vantaan kaupunkikonsernin sopimustoimittajien tulee tulevaisuudessa sitoutua noudattamaan sitä ja varmistaa, että tässä asetetut vähimmäisvaatimukset täyttyvät heidän omassa toiminnassaan ja toimitusketjussaan. Nämä sosiaalisen vastuullisuuden vähimmäisvelvoitteet on tarkoitettu tilanteisiin, joissa on tarve varmistaa ihmisoikeuksien ja työelämän perusoikeuksien turvaaminen, kun kyse on hankinnoista ns. riskimaista ja riskitoimialasta.

Lisäksi hankinnoissa kiinnitetään huomiota työperäisen hyväksikäytön ja ihmiskaupan torjumiseen erityisesti riskialoilla, kuten siivous-, rakennus-, ja ravintola-aloilla.

Kaikissa Hankinnan palveluyksikön kilpailuttamissa hankinnoissa arvioidaan jo hankinnan valmisteluvaiheessa, miten työllistämisehto, tietosuoja ja tietoturva sekä ympäristövaatimukset voidaan kussakin hankinnassa ottaa huomioon.

1.1.8 Arvio merkittävimmistä riskeistä ja epävarmuustekijöistä

Vantaan kaupunkikonsernissa riskeillä tarkoitetaan epävarmuustekijöitä, tapahtumia tai tapahtumaketjuja, joiden toteutuessa konserni ei saavuta sille asetettuja tavoitteita ja/tai kokee menetyksiä.

Tilinpäätöksessä esitettävä arvio Vantaan kaupungin merkittävimmistä riskeistä perustuu kaupunkiorganisaation laatimiin riskienhallintasuunnitelmiin ja niiden laatimisen yhteydessä tunnistettujen riskien arviointeihin. Kaupunkitasoiset riskit on arvioitu riskienhallinnan ohjausryhmän toimesta. Arvioinneissa riskit on luokiteltu strategisiin, operatiivisiin, taloudellisiin ja vahinkoriskeihin. Luokittelu perustuu riskien vaikutusten ensisijaisiin painopistealueisiin, mutta tunnistettujen riskien välilliset vaikutukset ylittävät usein nämä luokitelurajat, jolloin esimerkiksi vahinkoriskillä voi olla vaikutuksia niin toiminnan operatiiviseen kuin taloudelliseenkin tasoon. Toisaalta strategisen tason riski vaikuttaa toteutuessaan yhtä lailla kaupungin taloudelliseen ja operatiiviseen toimintakykyyn.

Strategisten ja taloudellisten riskien painopiste on kaupungin pitkän aikavälin toimintakyvyssä, kun taas vahinkoriskit ja operatiiviset riskit liittyvät pääosin kaupungin päivittäiseen palvelukykyyn. Merkittävimpiä riskejä ja epävarmuustekijöitä tarkastellaan riskiluokittelun lisäksi myös paikallisen turvallisuussuunnittelun, häiriötilanteisiin varautumisen ja valmiussuunnittelun sekä toteutuneiden oikeudenkäyntien ja kunnallisvalitusten lähtökohdista.

Sota Ukrainassa alkoi välittömästi koronapandemian helpottaessa vuoden 2022 alussa aiheuttaen globaalin turvallisuusympäristön radikaalin muutoksen. Muuttunut tilanne vaikutti voimakkaasti myös kuntasektorin riskiprofiiliin. Sodan keskeisimmät välittömät vaikutukset Vantaan kaupunkikonsernin riskiprofiiliin liittyvät kriittiseen infrastruktuuriin, digitaaliseen toimintaympäristöön ja informaatiovaikuttamiseen. Näiden osalta riskien uudelleen arviointia ja hallintatoimenpiteitä toteutettiin aktiivisesti vuoden 2022 aikana. Myös väestönsuojeluun liittyvät valmiudet ovat vaatineet tarkennuksia. Pidemmän aikavälin vaikutukset liittyvät sodan aiheuttamiin voimakkaisiin negatiivisiin vaikutuksiin erityisesti Suomen ja Euroopan talouskehitykselle. Myös yleiseen kriisinsietokykyyn ja huoltovarmuuteen liittyvät riskit on arvioitava uudelleen kokonaisturvallisuuden mallin mukaisesti.

Strategiset riskit

Strategiset riskit kohdistuvat kaupungin pitkän aikavälin tavoitteisiin sekä tavoitteiden toteutumista tukeviin kriittisiin menestystekijöihin. Strategisia riskejä arvioidaan säännöllisesti kaupungin kaikilla organisaatiotasoilla osana toiminnan ja talouden suunnittelua ja seurantaa. Strategisissa riskeissä ei tapahtunut merkittäviä muutoksia edelliseen vuoteen verrattuna. Merkittävimmäksi strategiseksi riskiksi vuonna 2022 tunnistettiin vuodenvaihteeseen ajoittuneeseen hyvinvointialueuudistukseen liittyvät epävarmuudet. Erityisesti siirtymävaiheeseen liittyi korkea riski useille yllättäville ja samanaikaisille ongelmille.

Siirtymävaiheen hallinta sitoi merkittävästi kaupungin resursseja, ja vastuunjaon sekä käytänteiden yhteensovittaminen vei aikaa, mutta suurimmilta ongelmilta vältyttiin riskien tehokkaan tunnistamisen ja oikein valittujen ja mitoitettujen hallintakeinojen avulla. Historiallisen uudistuksen vaikutus tulevaisuuden strategisten riskien hallintaan on merkittävä. Vuoden 2023 alusta Vantaan talous ja investointien rahoitus on verotulojen radikaalin leikkauksen jälkeen huomattavasti riippuvaisempi valtionosuuksista, joiden tasoon kaupunki ei itse omilla toimillaan voi suoraan vaikuttaa.

Pandemian jälkiseuraamusten käsittely ml. hyvinvointi ja hoitovaje sekä sen taloudelliset vaikutukset etenkin lentokentän talousalueelle aiheuttavat edelleen strategista epävarmuutta tulevaisuudelle.

Eriarvoistumisen kasvu Vantaan väestöpohjassa säilyi merkittävyydeltään erittäin korkeassa riskiluokassa riskiarvon pysyessä edellisen vuoden tasolla. Tulo- ja varallisuuserojen sekä hyvinvointi-, oppimis- ja osaamiserojen kasvulla on pitkälle ulottuvia negatiivisia vaikutuksia kaupungin kehitykselle ja vetovoimaisuudelle.

Vantaan tulee jatkossa panostaa kokonaisvaltaisen hyvinvoinnin kehittämiseen tiiviissä yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa. Eriarvoistumisen kasvun torjunta ja hyvinvoinnin kehittämisen asiakaslähtöinen toteuttaminen edellyttävät välitöntä yhteistyötä kaupungin ja hyvinvointialueen välillä. Yhteistyön onnistumisen mahdollistamiseksi tarvitaan yhteisesti määriteltyä tahtotilaa ja tavoitteita, yhteisesti sovittuja menettelytapoja sekä toimivaa tiedonkulkua.

Strategisiksi riskeiksi on tunnistettu edellisen vuoden tapaan digisyrjäytyminen ja kuntalaisten palvelutarpeen ennakoitua suurempi kasvu. Kuntalaisten digiosaaminen on vaarassa jäädä jälkeen yleisessä nopeassa digitaalisessa siirtymässä, millä on osaltaan vaikutuksia myös yleisten osaamiserojen kasvamiseen. Erilaisen kielitaito- ja koulutustaustan omaavien henkilöiden palvelutarpeisiin vastaaminen edellyttää merkittävää resursointia, mille kaupungin tiukka taloudellinen liikkumavara asettaa haasteen. Kaupungin jatkaessa kasvuaan palvelutarpeen ja väestömuutosten seuranta ja ennakointi on ensiarvoisen tärkeää.

Muita strategisen tason riskejä ovat poliittiset riskit ja kaupunkia koskeva negatiivinen uutisointi. Lisäksi riskinä nähdään esimerkiksi se, että kaupungin toimintaa on sopeutettava nopeasti ulkopuolelta tuleviin muutoksiin, jolloin valmistelu jää aikataulullisten syitten takia puutteelliseksi. Toteutuessaan riski voi muuttaa kaupungin lakisääteisten tehtävien ja toiminnan painopistealueita. Hyvinvointialueuudistuksen toteuduttua riskiarvo on kuitenkin laskenut edellisestä vuodesta. Kaikessa strategisen tason riskien hallinnassa korostuu kaupungin aktiivinen edunvalvonta ja vuoropuhelu valtion eri organisaatioiden, valtuutettujen ja kaupungin johdon kanssa. Tulevia muutoksia ennakoidaan hyvissä ajoin ja samalla varaudutaan tarvittavin sopeuttamis- ja viestintätoimin.

Uutena strategisen tasoisena riskinä on tunnistettu vakavan rikollisuuden kasvukehitys ja erityisesti jengiytymisilmiö ja ryöstörikosten määrän lisääntyminen. Ilmiön voimistumisella voi olla kaupungin maineeseen liittyviä merkittäviä negatiivisia vaikutuksia. Riskiin tulee varautua ennakoivalla ja avoimella viestinnällä ja tiiviillä yhteistyöllä erityisesti poliisin, hyvinvointialueen ja kolmannen sektorin toimijoiden kanssa.

Operatiiviset riskit

Operatiiviset riskit ovat kaupungin organisaation päivittäisen toiminnan jatkuvuutta, prosesseja ja järjestelmiä uhkaavia riskejä. Vantaan kaupungissa keskeisiksi operatiivisiksi eli toiminnallisiksi riskeiksi on arvioitu muun muassa henkilöstön saatavuus, pysyvyys ja osaamisen turvaaminen etenkin tietyissä kriittisissä ammattiryhmissä, sekä avainhenkilöihin, työhyvinvointiin ja henkilöstön työkykyyn liittyvät riskit. Näiden riskien toteutumisen välittömiä seurauksia ovat esimerkiksi palvelutason heikkeneminen, osaamisen ja hiljaisen tiedon menettäminen sekä muut kielteiset vaikutukset työyhteisön toimintaan.

Henkilöstön jatkuva suuri vaihtuvuus kuormittaa organisaatiota rekrytointien sekä perehdytyksen myötä, mikä korostaa avainhenkilöriskiä. Työmarkkinatilanteen jatkuessa suotuisana riskin voidaan olettaa edelleen kasvavan muun muassa Vantaan kaupungin kannalta haasteellisen palkkakilpailun vuoksi. Riskin hallitsemiseksi on panostettava mm. ennakoivaan rekrytointiin ja työnantajamaineen kehittämiseen. Lisäksi Vantaalla tulee jatkaa työtä erityisesti hyvän johtamisen ja työyhteisötaitojen vahvistamiseksi.

Operatiivisiksi riskeiksi on tunnistettu myös tietojärjestelmäriskit, kybertoimintaympäristön riskit ja tietosuojariskit. Riskien seurauksia ovat muun muassa toiminnalle kriittisten tietojärjestelmien toimimattomuus, palveluyksiköiden prosessien häiriintyminen, hidastuminen tai jopa keskeytyminen sekä erilaiset tietosuojaloukkausten seurannaisvaikutukset kuten mahdolliset taloudelliset korvaukset ja mainehaitat. Operatiivisena riskinä nähdään myös tilanne, jossa tiedolla johtaminen ei perustu ajantasaiseen ja kattavaan tietoon, mikä tekee toiminnan kehittämisestä ja johtamisesta vaikeaa.

Tietojärjestelmien toimintahäiriöihin on Vantaan kaupungissa varauduttu erillisessä ICT-valmiussuunnitelmassa sekä Vantaan valmiussuunnitelmassa määritetyin toimenpitein tunnistamalla keskinäisriippuvuuksia, ylläpitämällä vaihtoehtoisia toimintatapoja ja testaamalla merkittävimpien ICT-palveluita tuottavien yritysten kykyä toimia häiriötilanteissa.

Taloudelliset riskit

Kaupungin toimintaan vaikuttavista taloudellisista riskeistä merkittävin on sen verotulojen määrässä tapahtuvat negatiiviset muutokset etenkin yhdistettynä menojen budjetoitua suurempaan kasvuun.

Merkittävin yksittäinen taloudellinen riski kaupungille on vuoden 2023 alussa käynnistyvä hyvinvointialueuudistus, joka merkitsee kaupungille huomattavaa verotulojen laskua, lisääntynyttä riippuvuutta valtiosta valtionosuuksien kautta sekä kaupungin suhteellisen velkaantuneisuuden merkittävää kasvua, kun uudistuksessa kaupungin omaisuutta siirtyy korvauksetta hyvinvointialueelle, mutta lainat jäävät kunnille. Toisaalta sote -menot poistuvat kunnilta, mutta uudistus merkitsee joka tapauksessa kaupungin taloudellisen itsenäisyyden ja liikkumavaran kapenemista.

Koska kaupunki voi omalla toiminnallaan vaikuttaa tulopohjaansa vain rajallisesti, taloudellisia riskejä voidaan jatkossa hallinnoida parhaiten hillitsemällä sekä käyttötalouden menojen kasvua että käyttämällä investoinneissa tiukkaa tarpeellisuusharkintaa ja hajauttamalla niitä ajallisesti. Jatkossa aktiivisen edunvalvonnan merkitys valtion suuntaan korostuu.

Vantaan kaupunginhallituksen hyväksymän yleisohjeen mukaisesti kaupungin rahoitus- ja korkoriskien hallinnan tavoitteena on suojata Vantaan kaupunkikonsernia rahoitusmarkkinoilla tapahtuvilta epäsuotuisilta muutoksilta. Lainanoton kustannuksiin ja niiden vaihteluihin vaikuttavat ensisijaisesti euroalueen yleinen korkotaso ja sen muutokset. Kustannuksiin vaikutetaan pääasiassa toteuttamalla kaupunkikonsernin lainanotto mahdollisimman kustannustehokkaasti sekä hallitsemalla velan korkoriskiasemaa. Rahoitusriskiä hallinnoidaan välttämällä jälleen rahoitettavaksi tulevien lainojen liiallista keskittymistä ajallisesti ja varainhankintalähteittäin sekä sijoitetun ylimääräisen likviditeetin avulla.

Kaupungin nettolainanotto vuonna 2022 oli lähes 72 milj. euroa negatiivinen ja lainakanta (ilman konsernitilin saldoa) supistui edelleen ollen vuoden lopussa n. 777 milj. euroa. Lainakanta /asukas laski edelleen ja sen ennustetaan olevan n. 3 200 euroa. Suhdeluku oli korkeimmillaan vuosina 2014–2015, jolloin kaupungin lainakanta oli yli 5 000 euroa /asukas. Vantaa on siten pystynyt lyhentämään pitkäaikaista velkaansa n. 300 milj. eurolla samalla, kun kaupunki on kasvanut vahvasti, mikä auttaa rahoitus- ja korkoriskien hallinnassa nousevassa korkoympäristössä. Kaupunki ei nostanut lainkaan pitkäaikaista lainaa vuonna 2022.

Rahoitus- ja korkoriskien hallinta Vantaan kaupunkikonsernissa on keskitetty Rahoituksen ja riskienhallinnan yksikköön Talous ja strategia -palvelualueelle. Euroopan keskuspankki aloitti aggressiiviset koronnostot kesällä 2022 vastauksena Venäjän hyökkäyssodan kärjistämään inflaation jyrkkään nousuun. Kaupungin lainasalkun lainoista kaikki ne lainat, jotka oli mahdollista konvertoida kiinteäkorkoiseksi, oli konvertoitu viimeistään vuonna 2021, joten lainasalkun keskikorko nousi ainoastaan maltillisesti edellisvuodesta ollen 0,27 %. Kaupungin korkomenot olivat hieman alle 2,3 milj. euroa. Vuonna 2023 nostettavat lainat nousevat kuitenkin markkinahintaan, joten korkomenot tulevat kasvamaan merkittävästi totutusta tulevina vuosina.

Vantaan kaupungin lainasalkkuun ei sisälly valuuttakurssi- tai johdannaissopimuksiin liittyviä riskejä.

Vahinkoriskit

Vahinkoriskillä tarkoitetaan riskiä, joka aiheuttaa toteutuessaan taloudellisia menetyksiä, henkilövahinkoja tai haittaa ympäristölle. Vahinkoriski kohdistuu tyypillisesti tiettyyn kohteeseen ja on usein seurauksiltaan välitön. Vahinkoriskeihin kuuluvat työtapaturmat, organisaation omaisuuden vaurioituminen, tuhoutuminen tai häviäminen esimerkiksi rikoksen tai muun vahingollisen tapahtuman seurauksesta.

Vantaan kaupungin merkittävimmäksi vahinkoriskiksi on arvioitu työturvallisuuteen liittyvät riskit, erityisesti henkilöstöön kohdistuvat uhka- ja väkivaltatilanteet. Riskiarvo näiden osalta on noussut kasvatuksen ja oppisen sekä sosiaali- ja terveystoimen toimialoilla. Vuoden 2022 aikana työturvallisuusjärjestelmä Tutkaan tehtiin lähes 6400 työturvallisuusilmoitusta. Ilmoitusmäärä kasvoi edellisvuodesta noin 11 %. Eniten kasvua esiintyi ammattitautiepäilyjen osalta, jossa selittävänä tekijänä on covid19 altistumistilanteet.

Uhka- ja väkivaltatilanteiden kokonaismäärä säilyi edellisen vuoden tasolla. Suurin lisäys ilmoitusten osalta havaittiin varhaiskasvatuksen tulosalueella, jossa lisäys oli 6,6 %. Huolestuttavaa kehitystä tukee myös työsuojeluhenkilöstöltä saatu palaute. Yleisin uhka- ja väkivaltatilanteen vaaratyyppi oli raapiminen, pureminen, sylkeminen, ruhjominen tai lyöminen, joita ilmoitettiin vuoden 2022 aikana kaikkiaan 1870 kpl.

Toimitilojen sisäilmaongelmien osalta riskiarvo kääntyi vuoden 2022 aika laskuun. Sisäilmaongelmiin liittyvien riskienhallinnassa on edelleen kehitetty ennakoivaa yhteistyötä tilakeskuksen kanssa. Vantaan kaupunki otti käyttöön sisäilma-asioissa avoimen toimintatavan. Kaupungin toimitiloissa tehtävistä sisäilmatutkimuksista, tutkimustuloksista ja ongelmien korjaamisesta kerrotaan aina kirjallisesti. On arvioitu, että näiden toimenpiteiden takia luottamus siihen, että sisäilma-asioihin suhtaudutaan vakavasti, on kasvanut.

Keskeisiksi vahinkoriskeiksi on tunnistettu kaupungin kiinteistöihin ja omaisuuteen kohdistuvat vahingot, varkaudet ja vahingonteot sekä luonnonilmiöiden aiheuttamat onnettomuudet. Lisäksi vahinkoihin liittyvät vastuuriskit koetaan seurauksiltaan merkittäviksi.

Vahinkoriskejä hallinnoidaan mm. erittäin laajoilla ja kattavilla omaisuusvakuutuksilla sekä toiminnan vastuuvakuutuksilla, liukkaudentorjunnalla, lumenauralla ja valaistuksen parantamisella julkisessa kaupunkitilassa sekä kaupungin kiinteistöjen piha-alueilla.

Yksittäiset vahinkoriskitapahtumat eivät aiheuttaneet merkittäviä taloudellisia seurauksia vuoden 2022 aikana. Kaupungin vahinkorahastosta korvattiin kaupungin kiinteistöihin ja muuhun omaisuuteen kohdistuneista vahingonteoista, kuten töhryistä, lasien rikkomisista ym. omaisuuden vahingoittamisesta noin 220 000 euroa. Kaupunkiorganisaation ulkopuolisista tapahtumista, joissa katsottiin kaupungin olevan vastuussa, korvattiin yhteensä n. 54 000 euroa.

Paikallinen turvallisuussuunnittelu

Turvallinen kaupunki on asukkaiden hyvän elämän perusta. Turvallisuussuunnittelun tavoitteena on vähentää rikosten, häiriöiden ja onnettomuuksien määrää ja niistä aiheutuvia vahinkoja sekä ylläpitää turvallisuutta ja turvallisuuden tunnetta. Turvallisuussuunnittelu on suoraan kytköksissä hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseen. Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelma on laadittu kaupunginjohtajan asettamassa turvallisuussuunnittelun ohjausryhmässä ja se on hyväksytty kaupunginhallituksessa 1.11.2021 ja esitelty kaupunginvaltuustolle iltakoulussa 17.2.2022.

Turvallisuussuunnitelmaan on nostettu kaksi koko turvallisuussuunnitelman läpileikkaavaa päämäärää, hyvä turvallisuusjohtaminen ja sukupuolitietoisuus. Lisäksi Vantaan kaupungin turvallisuussuunnitelma on rajattu neljään pääteemaan: lähisuhdeväkivalta, päihteet, nuoriso ja liikkumisen turvallisuus. Rajaus perustuu toimintaympäristön arvioon, johon on käytetty kaupungin, poliisin ja pelastuslaitoksen tilastoja, turvallisuuskyselyn ja muiden hyvinvointiin liittyvien kyselyiden tuloksia, mutta myös kaupungin toimijoiden hiljaista tietoa ja havaintoja turvallisuustilanteen muutoksista. Arviossa tunnistettujen turvallisuusteemojen ongelmiin tai haasteisiin vastaamiseksi on valittu painopistealueet, joihin on laadittu toimenpiteet. Toimenpiteitä toteutetaan ja seurataan normaalien johtamisrakenteiden kautta ja vastuu toimenpiteiden edistämisestä on kaupungin toimialoilla ja palvelualueilla.

Vuoden 2022 pääteemaksi valittiin nuoriso, koska koronavuodet aiheuttivat epäsuhtaisuutta nuorten hyvinvoinnissa. Erityisesti huonosti voivien nuorten pahoinvointi kasvoi ja osa rajalla olevista nuorista alkoi oireilemaan. Tämä pahoinvointi näkyi kaupungin eri palvelualoilla selkeästi. Nuorten kasvavaan avun tarpeeseen haluttiin kiinnittää huomiota ja pohtia sopivia toimenpiteitä.

Turvallisuussuunnitelman nuoriin kohdistuvissa toimenpiteissä on vuonna 2022 panostettu kouluissa ja oppilaitoksissa ennaltaehkäisevään, yhteisölliseen työhön ja se jatkuu painopisteenä myös vuonna 2023. Oppilaiden sekä opiskelijoiden osallisuutta sekä vaikutusmahdollisuuksia omaan arkeen on kehitetty. Kulttuuripalveluissa on panostettu kulttuuriseen nuorisotyöhön tarjoamalla nuorille tekemistä, ohjelmaa ja osallistumista. Yhteistyörakenne nuorisopalveluiden ja perusopetuksen välillä on toimiva kaikilla tasoilla. Jalkautuva nuorisotyö on jatkuvasti vahvasti alueellisen nuorisotyön toimintaohjelmassa.

Muiden teemojen toimenpiteitä on myös edistetty laajasti kaupunkiorganisaatiossa. Kaikkia toimenpiteitä ei kuitenkaan edistetty, koska turvallisuussuunnitelma on laadittu vuosille 2022–2025, eikä kaikkia toimenpiteitä ole ajoitettu heti ensimmäiselle vuodelle.

Häiriötilanteisiin varautuminen ja valmiussuunnittelu

Häiriötilanteisiin varautumisen perusajatus on, että myös häiriötilanteessa toimitaan mahdollisimman pitkälle normaalia lainsäädäntöä noudattaen, julkisen vallan normaaleilla organisaatiorakenteilla ja demokraattisen päätöksenteon periaatteiden mukaisesti. Häiriötilanteen niin edellyttäessä voidaan ylimmän valtionjohdon päätöksellä ottaa käyttöön erityisesti poikkeusolojen varalta säädettyjen lakien sallimia toimivaltuuksia. Kaupungin asukkaille ja yhteistyökumppaneille tärkeiden toimintojen jatkuvuus merkittävien riskien toteutuessa varmistetaan valmiussuunnitelmin sekä muilla toiminnan jatkuvuuteen pyrkivillä etukäteen tehtävillä varautumisjärjestelyillä.

Nykypäivän verkostomainen toiminta edellyttää säännöllistä yhteyttä, yhteistä suunnittelua ja sopimista sekä harjoituksia ja häiriötilanteen aikaisen tiedonkulun varmistamista keskeisten toimijoiden välillä. Yhteys kriittisestä infrastruktuurista ja palveluista vastaavien välillä tulee perustua jo normaaliaikana luotuihin ja sovittuihin järjestelyihin.

Vantaan kaupunki osallistui Respa 2022-valmiusharjoitukseen, joka oli Huoltovarmuuskeskuksen järjestämä pääkaupunkiseudun kunnille ja viranomaisille suunnattu harjoitus. Harjoituksen teemana oli yhteistoiminta laajamittaisessa vakavassa sähkönjakeluhäiriössä. Vantaan kaupungilta osallistujia oli johtoryhmästä myöden laajasti koko kaupunkiorganisaatiosta.

Vantaan ja Keravan alueelle perustetun hyvinvointialueen valmius- ja kriisivarautuminen tullaan toteuttamaan yhteistyössä Vantaan ja Keravan kaupunkien sekä hyvinvointialueen (ml. Keski-Uudenmaan pelastuslaitos) välisenä yhteistyönä. Toimijoiden kesken muodostuu monia uusia rajapintoja ja vastuualueita, jotka vaativat moniulotteista selvittämistä valmiussuunnittelun ja kriisivarautumisen näkökulmasta. Siirtymää varten kartoitettiin Vantaan ja Keravan kaupunkien valmiussuunnitelmien nykytila, selvitettiin valmiussuunnittelun vastuut hyvinvointialueuudistuksen astuttua voimaan sekä tunnistettiin rajapinnat hyvinvointialueelle siirtyvien toimintojen ja kaupungeille jäävien vastuualueiden välillä. Valmiussuunnittelun ja varautumisen näkökulmasta saatiin sovittua tärkeimmät rajapinnat ja yhteistyömallit, jotta sosiaali- ja terveystoimen siirtyminen hyvinvointialueelle tapahtui onnistuneesti. Yhteistyö kriisivarautumisen osalta jatkuu tiiviinä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa.

Koronapandemian aiheuttaman poikkeustilanteen johtamista varten perustettu häiriötilannejohtoryhmä ja johtokeskus jatkoivat toimintaansa syyskuuhun 2022 asti. Häiriötilannejohtoryhmä kokoontui säännöllisesti ja johtokeskus laati Vantaan koronatilanteesta tilannekatsauksen viikoittain. Häiriötilannejohtoryhmä otti vastuulleen myös kaupunkitasoisen johtamisen ja toimenpiteet Ukrainan tapahtumien vuoksi. Vantaan kaupunki varautui viranomaisyhteistyöllä, ylläpitämällä tilannekuvaa ja toimenpiteillä turvapaikanhakijoiden laajamittaisen maahantulon varalta. Vantaalle jääneiden tilapäisen suojelun saaneiden ukrainalaisten määrä jäi kuitenkin odotettua pienemmäksi.

Oikeudenkäynnit sekä kunnallisvalitukset vuonna 2022

Vantaan kaupunki ja VAV-Yhtymä Oy ovat nostaneet n. 3 000 000 euron suuruisen vahingonkorvauskanteen entistä tilintarkastusyhtiötä BDO Oy:tä kohtaan virheellisen veroneuvonnan vuoksi. Lisäksi kaupunki vaatii noin 60 000 euroa vahingonkorvausta siitä, että kaupunki on joutunut vaihtamaan tilintarkastajaa kesken tilikauden. Käräjäoikeus on antanut asiassa tuomion. Vantaan kaupunki ja VAV-Yhtymä Oy hävisivät asian. Päätöksestä valitetaan hovioikeudelle.

Helsingin hallinto-oikeus antoi 16 yleiskaavavalitusta koskevan ratkaisun 28.6.2022. Kolmen valituksen osalta hallinto-oikeus kumosi yleiskaavaa koskevan päätöksen. Korkein hallinto-oikeus hylkäsi kaikki yleiskaavaa koskeneet valituslupahakemukset. Yleiskaava 2020 tuli voimaan kuulutuksella 11.1.2023.

Vantaan Golfpuisto Oy:n maanvuokrasopimusta koskeva riita-asia on vireillä hovioikeudessa. Vantaan kaupungin vaatimus siitä, että maanvuokrasopimus vahvistetaan päättyneeksi, menestyi käräjäoikeudessa.

Muita merkittäviä kiinteistöjä koskevia riita-asioita ovat olleet Aurinkokiven koulun laajennusta koskeva riita-asia, joka on vireillä käräjäoikeudessa, sekä sopimussakon perimistä koskeva riita-asia, joka on vireillä hovioikeudessa. Ensimmäisen asian intressi on noin 400 000 euroa ja jälkimmäisen noin 125 000 euroa.

1.2 Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta ovat oleellinen osa Vantaan kaupungin lakisääteistä toimintaa. Kuntalain (410/2015) 14 §:n 2 momentin 7 kohdan mukaan valtuusto päättää kunnan sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista. Kaupunginhallituksen tehtävänä on Kuntalain 39 §:n mukaan huolehtia kaupungin sisäisestä valvonnasta ja riskienhallinnan järjestämisestä. Liikelaitoksissa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä vastaavat kuntalain 67 §:n nojalla johtokunnat.

Sisäinen valvonta on osa Vantaan kaupungin johtamisjärjestelmää ja kaupungin johdon ja hallinnon työväline, jonka avulla arvioidaan asetettujen tavoitteiden toteutumista, toimintaprosesseja ja riskejä. Sisäisen valvonnan selonteko pohjautuu kaupungin toimialojen ja palvelualueiden sekä kaupunkikonserniin kuuluvien liikelaitosten ja konserniyhtiöiden kuvauksiin ja itsearviointeihin kaupungin hallintosäännön mukaisesti delegoidun toimivallan ja vastuiden noudattamisesta sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä. Lisäksi selonteko perustuu sisäisen tarkastuksen toimintavuoden aikana tekemiin tarkastuksiin ja arviointeihin.

Riskienhallinta on kiinteä osa sisäistä valvontaa. Konsernijohdon tehtävä on varmistaa konsernivalvonnan avulla, että sisäinen valvonta ja riskienhallinta on hoidettu asiaankuuluvalla tavalla. Konserniyhteisöissä sisäinen valvonta ja riskienhallinta kuuluvat konsernin yhteisöjen hallitusten ja toimitusjohtajien vastuulle.

Selonteko konsernivalvonnan järjestämisestä esitetään kappaleessa 1.6.7.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tavoitteet

Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tavoitteet, toimintaperiaatteet ja vastuut on määritetty Vantaan kaupunginvaltuuston 2.3.2015 hyväksymässä Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestämisen periaatteet Vantaan kaupunkikonsernissa -ohjeessa. Ohjeen ajantasaisuus tarkastetaan valtuustokausittain tai tarvittaessa.

Sisäisellä valvonnalla ja riskienhallinnalla tarkoitetaan Vantaan kaupunkikonsernin sisäisiä menettelyjä ja toimintatapoja, joilla pyritään varmistamaan toiminnan laillisuus ja tuloksellisuus sekä turvaamaan resurssit, omaisuus ja toiminnan jatkuvuus. Sisäisen valvonnan tarkoituksena on edistää organisaation tehokasta johtamista, riskienhallintaa ja toiminnan tuloksellisuuden arviointia.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tavoitteena on edistää kaupunkikonsernin taloudellisuutta ja tehokkuutta, varmistaa toiminnan ja talouden raportoinnin oikeellisuus ja tietojen luotettavuus sekä huolehtia lakien, päätösten, sääntöjen ja johdon ohjeiden noudattamisesta. Riskienhallinnalla pyritään osaltaan varmistumaan myös siitä, että johtaminen, toiminnan suunnittelu ja päätöksenteko perustuvat oikeaan, riittävään ja ajantasaiseen tietoon.

Sisäinen valvonta on kaupungin johdon ja hallinnon työväline, jonka avulla arvioidaan asetettujen tavoitteiden toteutumista, toimintaprosesseja ja riskejä ja se kohdistuu organisaation kaikkeen toimintaan. Valvonnan tarkoituksena on edistää organisaation tehokasta johtamista, riskien hallintaa ja toiminnan tuloksellisuuden arviointia. Merkittävä osa sisäisestä valvonnasta toteutuu organisaation prosesseihin sisällytettävinä päivittäisinä valvontatoimenpiteinä ja varmistuksina. Säännölliseen valvontaan kuuluvat muun muassa johdolle ja luottamuselimille laadittavat raportit, toiminnan ja erityisesti poikkeamien seuranta, talousarvion toteutumisen seuranta, säädösten ja ohjeiden noudattamisen valvonta, hyväksymis- ja valtuutusmenettelyt sekä fyysiset valvontatoimenpiteet.

Hallinto- ja johtamistapa

Vantaan kaupungin päätöksentekoa, omaisuuden hallintaa ja sopimustoimintaa säätelee lakien ja asetusten lisäksi mm. hallintosääntö sekä eri toimialojen ja palvelualueiden vastuulla olevien toimintojen osalta palvelualueittain ja -yksiköittäin laaditut ohjeet. Vantaan kaupungin hallintosääntö päivitettiin viimeksi 14.11.2022 ja päivitetty sääntö astui voimaan 1.1.2023. Hallintosäännön 18. luvun 1 §:ssä todetaan, että riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestäminen sekä toiminnan kehittäminen ovat kaupunkikonsernin jokaisen organisaation vastuulla olevia tehtäviä. Lisäksi hallintosääntö määrittää riskienhallintaan ja sisäiseen valvontaan kohdistuvat erityiset vastuut muun muassa kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen, kaupunginjohtajan sekä liikelaitosten johtajien osalta. Riskienhallintaa ja sisäistä valvontaa toteutetaan kaikilla organisaatiotasoilla sekä eri toiminnoissa ja prosesseissa ja palveluntuottajille ulkoistetuissa palveluissa. Riskienhallintapäällikön tehtäväksi hallintosäännön 18. luvun 5 § määrittää riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan suunnittelun, koordinoinnin ja kehittämisen kaupunkikonsernin tasolla.

Hallintosääntö edellyttää, että kaupungissa noudatetaan hyvää johtamis- ja hallintotapaa. Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat ja palvelualuejohtajat vastaavat kaupunki-, toimiala- ja palvelualuetasolla hyvän johtamis- ja hallintotavan, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestämisestä, toteuttamisesta ja toimivuuden varmistamisesta kaupunginhallituksen päättämien periaatteiden ja menettelytapojen mukaisesti sekä seuraavat raportointia alaisensa toiminnan johtamis- ja hallintojärjestelmän, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan tilasta. Liikelaitoksissa vastuu on liikelaitoksen johtajalla. Esihenkilöt ja yksiköiden päälliköt vastaavat siitä, että johtamassaan organisaatiossa henkilöstö toimii hyväksyttyjen hyvään johtamis- ja hallintotapaan, riskienhallintaan ja sisäiseen valvontaan liittyvien periaatteiden ja menettelytapojen mukaisesti. Esihenkilö vastaa johtamansa yksikön osalta siitä, että henkilöstön toimivalta ja vastuut on määritetty ja että henkilöstöllä on ajantasaiset tehtäväkuvaukset.

Riskienhallinnan järjestäminen

Kokonaisvaltaisella riskienhallinnalla tarkoitetaan kaikkia niitä tekijöitä, jotka yhdessä mahdollistavat kaupunkikonsernin riskienhallinnan toteuttamisen, seurannan sekä kehittämisen. Viitekehys rakentuu riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan perusteista ja periaatteista, asetetuista tavoitteista sekä riskienhallintaan sitoutumisesta. Kokonaisuuteen kuuluvat olennaisesti myös organisatoriset järjestelyt kuten suunnitelmat, vastuut, resurssit, prosessit ja toimintatavat. Toimiva riskienhallinta edellyttää järjestelmällistä ja ennakoivaa tapaa tunnistaa, analysoida sekä hallita toimintaan liittyviä uhkia ja mahdollisuuksia. Riskienhallinnan kokonaisuuteen kuuluvat keskeisesti myös vakuutukset, menettelyt toteutettujen riskienhallintatoimenpiteiden seurantaan sekä riskeistä raportointiin.

Vantaan kaupunkikonsernin riskienhallinnan periaatteet on määritetty ISO 31000-standardin periaatteiden mukaisesti. Riskien arviointia ja hallintaa toteutetaan organisaation kaikilla tasoilla määritettyjen vastuiden mukaisesti. Strategiatyön yhteydessä arvioidaan strategian toteutumista uhkaavat riskit ja määritetään niille hallintatoimenpiteet sekä vastuutahot. Lisäksi riskien arviointia toteutetaan tietosuojaa koskevien vaikutustenarviointien, projektien, toimintasuunnitelmien, toimintaympäristöanalyysien sekä varsinaisten riskienhallintasuunnitelmien laadintatyön yhteydessä.

Riskienhallintasuunnitelmat laaditaan TargetorPro-järjestelmään kaupungin kaikilla palvelualueilla, toimiala- ja liikelaitostasoisesti sekä kaupunkikonserniin kuuluvissa merkittävissä yhteisöissä. Palvelualueet raportoivat tunnistamistaan ja arvioimistaan riskeistä toimialansa johdolle. Toimialan johto käsittelee ja arvioi sekä laatii näiden tietojen perusteella arvion toimialaan kohdistuvista merkittävimmistä riskeistä. Lisäksi riskienhallintasuunnitelmat on ohjeistettu laadittaviksi merkittäviin projekteihin sekä hankkeisiin, kuten esimerkiksi Vantaan Ratikka-hankkeeseen tai hyvinvointialueuudistuksen valmisteluun. Vantaan Ratikka-hankkeen riskienhallintasuunnitelma toteutetaan tosin Thinking Portfolion Riskisalkku-ohjelmiston avulla.

Riskienhallintasuunnitelmien päivittäminen on muodostunut luontevaksi osaksi toimialojen vuosikellon mukaista toimintaa. Riskienhallintasuunnitelmaan kootaan sekä riskitieto että riskien hallitsemiseksi määritetyt vastuut ja toimenpiteet organisaation toiminnan kannalta merkittävimmiksi arvioiduista riskeistä. Riskienhallintasuunnitelmat tarkastetaan ja päivitetään sekä niiden avulla raportoidaan organisaation riskienhallinnasta kaksi kertaa vuodessa. Vuoden toista päivitystä täydennetään lisäksi selonteolla kuluvan vuoden riskienhallinnassa sekä sisäisessä valvonnassa onnistumisesta. Tällä menettelyllä on pyritty saavuttamaan varmuus siitä, että riskienhallintaa toteutetaan kaupunkikonsernissa riittävässä laajuudessa ja että riskitieto on ajantasaista.

Vantaan kaupungin riskienhallinnan johtoryhmänä toimii kaupungin johtoryhmä. Johtoryhmän valmisteluelimenä toimii kaupunginjohtajan nimeämä riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan ohjausryhmä, joka vastaa riskienhallinnasta kokonaisuutena. Ohjausryhmä suunnittelee, koordinoi ja kehittää riskienhallintaa kaupunkikonsernin tasolla. Se mm. valvoo, että riskienhallinta toteutuu tehtyjen päätösten ja kaupunkitasoisten suuntaviivojen mukaisesti, tiedottaa organisaatiolle riskienhallinnasta ja valmistelee kaupunkitasoisen riskienhallintasuunnitelman. Ohjausryhmän puheenjohtajana toimii kaupungin rahoitusjohtaja ja sihteerinä riskienhallintapäällikkö. Lisäksi ryhmässä on edustettuna riskienhallinnan yhteyshenkilöt kaikilta kaupungin toimialoilta ja liikelaitoksilta. Ohjausryhmän jäsenet toimivat edustamansa organisaation yhteyshenkilöinä riskienhallintaan ja sisäiseen valvontaan liittyvissä kysymyksissä.

Kaupungin vakuuttamista ohjaa kaupunginvaltuuston vuonna 2018 hyväksymä vakuutuspolitiikka. Erityisesti vahinko- ja vastuuriskien seurauksia pyritään rajaamaan vakuuttamalla. Kaupungille lakisääteisiä vakuutuksia ovat tapaturmavakuutus ja liikennevakuutus, minkä lisäksi kaupungilla on voimassa ryhmähenkivakuutus. Lakisääteiset ja muut pakolliset vakuutukset otetaan vähintään sen mukaisina, mitä lainsäädäntö ja muut määräykset edellyttävät. Lakisääteisten vakuutusten lisäksi tavoitteena on, että kaupungilla, sen liikelaitoksilla ja tytäryhteisöillä on riskiperusteisesti arvioiden riittävän kattava, mutta kustannustehokas vakuutusturva omaisuuden ja toiminnan keskeytymisen sekä toiminnan ja hallinnon vastuiden osalta. Lisäksi kaupunki voi hyödyntää vakuutusyhtiöiden tarjoamia riskienhallinta ja vahinkojen torjuntapalveluja.

Sisäisen tarkastuksen järjestäminen

Sisäisen tarkastuksen palveluyksikkö toimii kaupunginjohtajan suorassa alaisuudessa ja yksikön tehtävät on määritelty hallintosäännössä. Tarkastustyö perustuu kalenterivuoden kattavaan kaupunginjohtajan hyväksymään vuosisuunnitelmaan, joka yhteensovitetaan ulkoisen tarkastuksen työohjelman kanssa.

Tarkastusraportit toimitetaan niiden valmistuttua kaupunginhallituksen puheenjohtajille, kaupunginjohtajalle ja koko kaupunkia tai tiettyä toimialaa koskevissa tapauksissa toimialan apulaiskaupunginjohtajalle ja asianosaisille esihenkilöille sekä toimialaa merkittävästi koskevissa tapauksissa lautakunnan/johtokunnan puheenjohtajalle. Sen lisäksi, että kaupunginjohtaja saa raportit välittömästi niiden valmistuttua niiden tuloksia käydään läpi tarkastusjohtajan ja kaupunginjohtajan tapaamisissa tarpeen mukaan. Kaupunginhallitukselle tuloksista raportoidaan maaliskuussa. Tytäryhteisöä koskevissa tarkastuksissa tarkastusraportit toimitetaan myös ko. yhtiöön ja konsernijaostoon.

Vuonna 2022 sisäinen tarkastus on tehnyt 13 varsinaista tarkastusta ja 8 jälkitarkastusta. Tarkastuksia tehtiin kaikille toimialoille ja ne kohdistuivat mm. yleishallintoon, henkilöstöhallintoon, avustuksiin, omaisuuden hallintaan, tavaroiden ja palveluiden hankintaan, taloushallintoon, tietohallintoon sekä sopimuksiin. Tarkastuksista neljä kohdistui kaupungin tytäryhtiöihin. Tulosalueella työskenteli neljä henkilöä.

Tarkastukset eivät tuoneet esiin sellaisia laajempia asiakokonaisuuksia, joissa olisi merkittävässä määrin sisäisen valvonnan tai riskienhallinnan tehostamistarpeita lukuun ottamatta kaupunkiympäristön toimialan hankintatoimintaa. Tarkastettujen toimintojen osalta sisäisen valvonnan voidaan arvioida olevan keskimäärin hyvällä tasolla.

Johdon ja esihenkilöiden valvontatoimenpiteet

Valvontatoimenpiteiden tarkoituksena on varmistaa, että lainsäädäntöä sekä Vantaan kaupungin arvoja, ohjeita ja toimintaperiaatteita noudatetaan kaupungin toimialoilla ja kaikilla organisaation tasoilla. Kaupunkikonsernin sisäisestä valvonnasta vastaavat kaikki tilivelvolliset ja esihenkilöt. Sisäinen tarkastus avustaa kaupunginjohtajaa ja kaupunginhallitusta arvioimalla sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan riittävyyttä ja toimivuutta. Kaupungin ulkoista valvontaa toteuttavat tilintarkastaja sekä tarkastuslautakunta.

Suuri osa sisäisestä valvonnasta toteutuu organisaation prosesseihin sisällytettävinä päivittäisinä valvontatoimenpiteinä ja varmistuksina. Säännölliseen valvontaan kuuluvat muun muassa johdolle ja luottamuselimille laadittavat raportit, toiminnan ja erityisesti poikkeamien seuranta, talousarvion toteutumisen seuranta, säädösten ja ohjeiden noudattamisen valvonta, hyväksymis- ja valtuutusmenettelyt sekä fyysiset valvontatoimenpiteet.

Vantaan kaupunkikonsernissa ei sallita väärinkäytöksiä. Johdon velvollisuutena on huolehtia riittävästä sisäisestä valvonnasta väärinkäytösten ehkäisemiseksi ja havaitsemiseksi sekä puuttua havaittuihin väärinkäytöksiin. Sisäinen tarkastus voi kaupungin johdon harkinnan mukaan avustaa tutkimuksen teossa tai tutkia väärinkäytösepäilyjä. Lähtökohtaisesti sisäisen tarkastuksen laatimat tarkastusraportit käsitellään johtoryhmätasoisesti ja niiden suosituksia noudatetaan.

Väärinkäytösten mahdollisuutta on pyritty minimoimaan laadunvarmistusprosesseilla, joissa muun muassa asioiden käsittely tapahtuu useamman henkilön toimesta. Niin sanottuihin vaarallisiin työyhdistelmiin kiinnitetään huomiota, jotta niiden syntyminen estetään ennalta. Rekrytointitilanteessa noudatetaan kaupunkitasoista ohjetta luottotietojen tarkastamisesta rekrytoitaessa henkilöitä tehtäviin, jotka edellyttävät erityistä luotettavuutta. Tietyissä tehtävissä edellytetään lisäksi suojelupoliisin tekemää turvallisuusselvitystä henkilön soveltuvuuden arvioimiseksi kyseiseen tehtävään.

Toimialoilla tehdään lisäksi erilaisia auditointeja, ja ne kohdistuvat joko omaan tai ulkoistettuun toimintaan. Sisäistä valvontaa toteutetaan myös muun muassa kaupunginjohtajan säännöllisissä toimialojen navigointitilaisuuksissa sekä konserniohjauksen yksikön toimesta konserniyhteisöissä järjestettävissä navigoinneissa.

Viestintä ja raportointi

Kaupunkitasoinen riskienhallintasuunnitelma toimii kaupunkikonsernissa riskienhallinnan raportoinnin välineenä. Raportoinnin kautta toimialojen, liikelaitosten ja nimettyjen yhtiöiden johtoryhmillä, luottamuselimillä sekä riskienhallinnan asiantuntijalla (9.11.2022 alkaen riskienhallintapäälliköllä) yhdessä riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan ohjausryhmän kanssa on ollut mahdollisuus todentaa kaupunkikonsernin riskienhallinnan toteutuminen.

Strategisten tavoitteiden toteutumista seurataan johtoryhmissä ja niistä raportoidaan osavuosikatsausten yhteydessä lautakunnille sekä kaupunginhallitukselle. Kaupunkitasoisista, valtuuston hyväksymistä sitovista tavoitteista raportoidaan vuosittain kaupunginvaltuustolle. Taloudellisten riskien hallitsemiseksi toimialojen budjettivastuulliset esihenkilöt raportoivat säännöllisesti talouden toteutumisesta, budjetin ylitys- ja alitusuhista sekä tarvittavista toimenpiteistä. Käyttösuunnitelman toteumaennusteita laaditaan kuukausittain palvelualuetasolla. Talouden toteutumisesta raportoidaan osavuosikatsausten yhteydessä kaupunginhallitukselle sekä toimintaa ohjaaville lautakunnille. Konserniyhteisöjen osalta toimintaa ohjaavana tahona toimii kaupunginhallituksen yleisjaosto.

Toimialoilla pyritään hyödyntämään merkittävissä päätöksissä vaikutusten ennakkoarviointia. Tämän menettelyn avulla tavoitteena on ennakoida mahdollisen päätöksen vaikutukset kohderyhmään sekä minimoida ennakoitavissa olevat riskit. Hankintapäätösten perustelujen parantamisella ja yhteydenpidolla toimittajiin on pyritty ehkäisemään potentiaalisia valituksia markkinaoikeuteen. Merkittävien kuntalaisiin vaikuttavien muutosten osalta arviointi liitetään osaksi toimintaa ohjaavaan lautakuntaan vietävää päätösesitystä.

Vantaan kaupungin kaikissa tulosyksiköissä tehdään työturvallisuuslain mukaisesti vuosittainen työn vaarojen ja haittojen arviointi. Vuonna 2018 käyttöönotettu Tutka-järjestelmä mahdollistaa turvallisuuspoikkeamien, kuten uhka- ja väkivaltatilanteiden seurannan ja systemaattisemman puuttumisen poikkeamiin. Sosiaali- ja terveystoimen kaikkien yksiköiden potilasturvallisuussuunnitelmat tai omavalvontasuunnitelmat on laadittu lakien edellyttämällä tavalla. Tietoturvapoikkeamista on lähes reaaliaikaista seurantaa, ja niistä laaditaan kuukausittaiset raportit.

Seuranta

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toteutumista ja kehittämistä seurataan Vantaan kaupunkikonsernissa monella eri tasolla. Esihenkilöiden on seurattava vastuullaan olevia toimintoja ja ryhdyttävä tarpeellisiin toimenpiteisiin, mikäli hyvän johtamis- ja hallintotavan, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan vastaista toimintaa havaitaan. Jokaiselta kaupungin toimialalta, liikelaitokselta ja määrätyiltä konserniyhteisöiltä pyydetään vuosittain kirjallinen selvitys organisaatiossa käytössä olevista sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan menettelyistä, niiden onnistumisesta sekä organisaatioon kohdistuneista merkittävimmistä riskeistä kuluneen vuoden aikana. Samassa yhteydessä kartoitetaan, onko menettelyillä onnistuttu tukemaan asetettujen tavoitteiden täyttymistä ja onko riskienhallinnalla ja sisäisellä valvonnalla kyetty ennaltaehkäisemään toiminnassa esiintyviä poikkeamia. Lisäksi organisaatioita pyydetään tunnistamaan kehittämiskohteita riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan prosesseissaan.

Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan ohjausryhmä tarkastelee kokouksissaan muun muassa kaupunkitasoista riskienhallintasuunnitelmaa, tilintarkastajien huomioita edellisen vuoden riskienhallinnasta, edellisen vuoden arviointikertomusta ja merkittävimpiä toteutuneita riskejä, riskienhallintatyön kehittämistä sekä muita vastuualueensa ajankohtaisia asioita. Lisäksi turvallisuusyhteistyön johtoryhmän kokouksissa käydään läpi riskienhallintaan liittyvät ajankohtaiset asiat neljä kertaa vuodessa.

Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toteutumista seurataan myös tarkastuslautakunnan toimesta. Tarkastuslautakunta on kaupunginvaltuuston alainen lakisääteinen toimielin, jonka tehtävänä on huolehtia Vantaan kaupungin ja kaupunkikonsernin hallinnon ja talouden tarkastuksen järjestämisestä ja kuntalain mukaisen tavoite-, tuloksellisuus- ja tarkoituksenmukaisuusarvioinnin suorittamisesta.

Keskeiset johtopäätökset ja sisäisen valvonnan kehittäminen taloussuunnittelukaudella

Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan ohjausryhmä kokoontui vuoden 2022 aikana neljä kertaa. Ennalta aikataulutettujen erityisteemojen lisäksi kokousten pääpaino oli kaupunkitasoisessa riskienhallintasuunnitelmassa sekä riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan yleisissä kehittämistarpeissa.

Yhtenä sisäisen valvonnan kehittämishankkeena toteutettiin sisäisen valvonnan kysely. Kaupunkitasoisen kyselyn suunnittelu tehtiin yhteistyössä sisäisen tarkastuksen kanssa. Kyselyn laadinta perustui vuoden 2019 tilintarkastusraporttiin, jossa suositeltiin Vantaan kaupungin sisäisen valvonnan tilan arvioimista palvelualueille kohdennetun kyselyn avulla. Loppuvuodesta 2021 toteutetun kyselyn tulosten käsittely ja toimenpiteiden suunnittelu toteutettiin vuoden 2022 alussa. Kyselyyn osallistuivat kaikki kaupunkiorganisaation palvelualueet, liikelaitokset sekä toimialojen yhteisten palveluiden palveluyksiköt. Itsearviointiin perustuvan kyselyn tavoitteena oli kartoittaa sisäisen valvonnan kehittämiskohteita sekä herättää aktiivista keskustelua sisäisen valvonnan järjestelyistä Vantaan kaupunkikonsernissa. Kyselystä saadut vastaukset täydensivät toimialueiden antamaa vuosittaista selontekoa sisäisestä valvonnasta. Saatujen vastausten perusteella Vantaan kaupunkiorganisaation sisäiseen valvontaan liittyvän valvontaympäristön, valvontatoimenpiteiden, viestinnän ja seurannan koettiin olevan hyvällä tasolla. Yleisinä kehittämiskohteina nähtiin vuodelle 2022 suunniteltu prosessikuvausten ja tehtävien vastuualueiden päivitystyöt sekä erillinen sisäisen valvonnan toimintaohje. Myös tarve sisäisen valvonnan koulutuksen järjestämiselle sekä sisäisen valvonnan ohjeen käsittelylle erityisesti uusien esihenkilöiden perehdytyksen yhteydessä oli tunnistettu, mutta henkilövaihdoksen takia toimenpiteet siirtyvät vuodelle 2023.

1.3 Tilikauden tuloksen muodostuminen ja toiminnan rahoitus

1.3.1 Tilikauden tuloksen muodostuminen

Vuoden 2022 tilikauden tulos oli 13,0 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Tilinpäätössiirtojen jälkeen tilikauden ylijäämä oli 12,1 miljoonaa euroa. Tilikauden tulos laski 48,3 miljoonalla eurolla edelliseen vuoteen verrattuna. Toimintatuottojen, verotulojen ja valtionosuuksien yhteenlaskettu kasvu vuoteen 2021 verrattuna oli 55,9 miljoonaa euroa. Toimintakulut nousivat vuonna 2022 99,5 miljoonaa euroa edelliseen vuoteen verrattuna. Näiden erien negatiivinen tulosvaikutus on yhteensä 43,6 miljoonaa euroa. Rahoitustuotot vähennettynä rahoituskuluilla nousivat 0,6 miljoonaa euroa. Poistot ja arvonalentumiset kasvoivat 5,4 miljoonaa euroa.

Tuloslaskelma		2022 milj. €		2021 milj. €		2020 milj. €
Toimintatuotot		285,8		334,2		236,9
Toimintakulut	-	1 679,8	-	1 580,3	-	1 463,2
Toimintakate	**-**	**1 394,0**	**-**	**1 246,1**	**-**	**1 226,3**
Verotulot		1 203,7		1 131,6		1 073,0
Valtionosuudet		287,6		255,3		293,0
Rahoitustuotot ja -kulut						
Korkotuotot		13,8		13,7		13,7
Muut rahoitustuotot		15,2		14,0		15,3
Korkokulut	-	2,5	-	1,6	-	1,9
Muut rahoituskulut	-	0,1	-	0,3	-	0,1
Vuosikate		**123,6**		**166,6**		**166,8**
Poistot ja arvonalentumiset	-	110,6	-	105,2	-	111,8
Satunnaiset erät		0,0		0,0		0,1
Tilikauden tulos		**13,0**		**61,3**		**55,1**
Tilinpäätössiirrot	-	0,9		0,1	-	0,4
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)		**12,1**		**61,4**		**54,6**

Kunnan tuloslaskelma osoittaa, riittääkö tuottoina kertynyt tulorahoitus palvelujen tuottamisesta aiheutuneiden kulujen kattamiseen. Tässä yhteydessä esitetty tuloslaskelma sisältää kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen ulkoiset tuotot ja kulut.

Tuotot

Vantaan kaupungin kokonaistuotot vuonna 2022 olivat 1 806,1 miljoonaa euroa. Kasvua edelliseen vuoteen verrattuna oli 57,3 miljoonaa euroa eli 3,3 prosenttia. Toimintatuotot laskivat edellisestä vuodesta 48,4 miljoonaa euroa. Verotuloja kertyi yhteensä 1 203,7 miljoonaa euroa. Vuoteen 2021 verrattuna kasvua oli 72,0 miljoonaa euroa (6,4 prosenttia). Valtionosuuksia kertyi vuonna 2022 yhteensä 287,6 miljoonaa euroa. Ne kasvoivat edellisestä vuodesta 32,3 miljoonaa euroa (12,6 prosenttia).

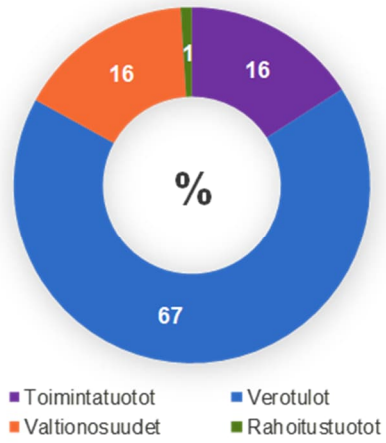
Kulut

Vantaan kaupungin kulujen kokonaismäärä vuonna 2022 oli 1 793,1 miljoonaa euroa. Lisäystä edelliseen vuoteen verrattuna oli 105,7 miljoonaa (6,3 prosenttia). Toimintakulut nousivat 99,5 miljoonaa euroa vuodesta 2021. Palvelujen ostot kasvoivat 72,7 miljoonaa euroa (8,9 prosenttia) edelliseen vuoteen verrattuna.

Taulukko. Tuotot v. 2022 – 2021

Tuotot	2022 milj. €	2021 milj. €
Toimintatuotot	285,8	334,2
Verotulot	1 203,7	1 131,6
Valtionosuudet	287,6	255,3
Rahoitustuotot	29,0	27,7
Yhteensä	**1 806,1**	**1 748,8**

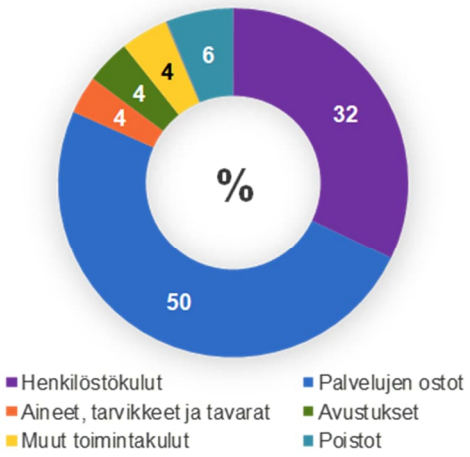
Kuvio. Vuoden 2022 tuottojen jakautuminen



Taulukko. Kulut v. 2022 – 2021

Kulut	2022 milj. €	2021 milj. €
Henkilöstökulut	575,8	558,4
Palvelujen ostot	888,7	816,0
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	63,3	61,0
Avustukset	73,4	73,8
Muut toimintakulut	78,6	71,2
Rahoituskulut	2,7	1,9
Poistot	110,6	105,2
Yhteensä	**1 793,1**	**1 687,4**

Kuvio. Vuoden 2022 kulujen jakautuminen



Toiminta- ja vuosikate

Toimintakulujen ja toimintatuottojen erotuksena muodostuva kaupungin toimintakate osoittaa, kuinka paljon käyttötalouden kuluista jää katettavaksi verotuloilla ja valtionosuuksilla. Vuoden 2022 toimintakate oli -1 394,0 miljoonaa euroa. Se heikkeni edelliseen vuoteen verrattuna 147,9 miljoonaa euroa.

Toimintatuottojen osuus toimintakuluista on laskenut edelliseen tilikauteen verrattuna. Toimintatuotot kattoivat vuonna 2022 toimintakuluista 17,0 prosenttia (21,1 prosenttia vuonna 2021).

Tuloslaskelman tunnusluvut	2022	2021	2020
Toimintatuotot/ toimintakulut, %	17,0	21,1	16,2
Vuosikate/ poistot, %	111,7	158,3	149,1
Vuosikate, euroa/ asukas	508,9	696,5	702,9
Asukasmäärä	242 819	239 206	237 231

Vuosikate kuvaa kokonaistulorahoituksen riittävyyttä. Kaupungin vuosikate laski edellisestä vuodesta 25,8 prosenttia ollen 123,6 miljoonaa euroa. Kaupungin tulorahoitus vuosikatteella mitattuna on ylijäämäinen.

Asukaskohtainen vuosikate on laskenut vuoden 2021 tasosta 187,52 euroa, ollen 508,9 euroa/ asukas vuonna 2022. Vantaan kaupungin tavoitearvo saadaan jakamalla keskimääräinen vuotuinen investointitaso (135,0 miljoonaa euroa) asukasmäärällä, jolloin arvoksi muodostuu 556,0 euroa/ asukas.

Tilikauden tulos ja yli-/ alijäämä

Kun vuosikatteesta vähennetään poistot ja arvonalentumiset sekä satunnaiset erät, saadaan tilikaudelle jaksotettujen tulojen ja menojen erotus eli tilikauden tulos. Poistot on laskettu hyväksytyn poistosuunnitelman mukaan. Poistot ja arvonalentumiset olivat yhteensä 110,6 miljoonaa euroa vuonna 2022. Vuonna 2022 satunnaisia eriä kertyi alle 50 000 euroa.

Tilikauden tulos pienentyi edellisestä vuodesta 48,3 miljoonaa euroa, ollen 13,0 miljoonaa euroa ylijäämäinen vuonna 2022. Tilikauden ylijäämä poistoeron ja varausten muutosten sekä rahastosiirtojen jälkeen oli 12,1 miljoonaa euroa.

1.3.2 Toiminnan rahoitus

Tilinpäätöksen rahoituslaskelma koostuu kaupungin ja liikelaitosten eli Suun terveydenhuollon, Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen, sekä rahastojen varsinaisen toiminnan ja investointien sekä rahoitustoiminnan rahavirtojen muutoksista. Rahoituslaskelma johdetaan tilinpäätöksen tuloslaskelmasta ja taseesta.

Toiminnan ja investointien rahavirta

Toiminnan ja investointien rahavirta vuonna 2022 oli 8,2 miljoonaa euroa ylijäämäinen. Vuonna 2022 investointimenot olivat 140,0 miljoonaa euroa. Investointien omahankintameno, eli investointimenojen ja investointien rahoitusosuuksien erotus, oli 131,3 miljoonaa euroa. Omahankintameno kasvoi edellisvuoteen verrattuna 14,7 miljoonaa euroa (12,6 prosenttia).

Rahoituksen rahavirta

Rahoituksen rahavirta puolestaan oli 17,9 miljoonaa euroa alijäämäinen. Kaupunki ei ottanut uutta pitkäaikaista lainaa. Pitkäaikaisia lainoja lyhennettiin 71,7 miljoonalla eurolla. Pitkäaikaisten lainojen nettovähennykseksi muodostui siten 71,7 miljoonaa euroa, kun se edellisvuonna oli 9,5 miljoonaa euroa. Lyhytaikaisten lainojen vähennys, 11,2 miljoonaa euroa, koostuu tytäryhteisöjen konsernitilin saldon muutoksesta. Konsernitilisaamisten vähennys 1,3 miljoonaa euroa sisältyy lainasaamisten erään.

Rahavarojen muutos

Rahavarojen muutos muodostuu rahoitustoiminnan muutosten nettomäärän sekä tulorahoituksen ja investointien nettomäärän erotuksena. Rahavarat olivat vuoden 2022 lopussa 133,1 miljoonaa euroa sisältäen tytäryhteisöjen konsernitilin saldon. Tytäryhteisöjen konsernitilin saldo pieneni 9,9 miljoonaa euroa vuoden 2022 aikana. Rahavarat kokonaisuudessaan vähenivät 9,7 miljoonaa euroa vuoden 2022 aikana.

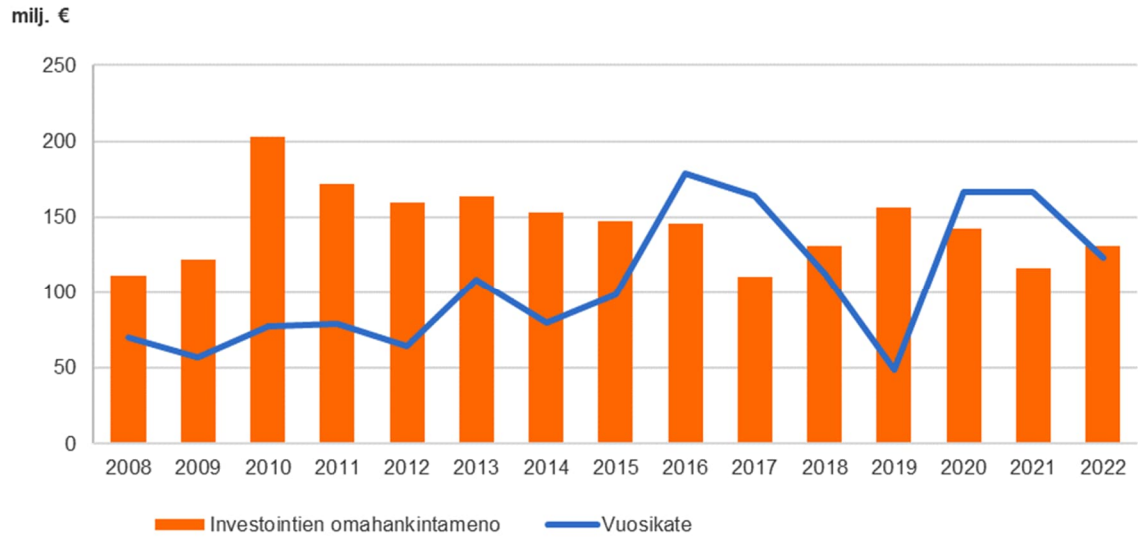
Rahoituslaskelma	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
Toiminnan rahavirta			
Vuosikate	123,6	166,6	166,8
Satunnaiset erät	0,0	0,0	0,1
Tulorahoituksen korjauserät	- 46,4	- 57,4	- 31,4
Investointien rahavirta			
Investointimenot	- 140,0	- 120,6	- 144,9
Rahoitusosuudet investointeihin	8,7	4,0	2,1
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	62,2	75,9	40,0
Toiminnan ja investointien rahavirta	**8,2**	**68,6**	**32,6**
Rahoituksen rahavirta			
Antolainauksen muutokset			
Antolainasaamisten lisäys	- 0,1	- 34,3	0,0
Antolainasaamisten vähennys	6,3	8,2	8,0
Lainakannan muutokset			
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0,0	70,0	120,0
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	- 71,7	- 79,5	- 159,1
Lyhytaikaisten lainojen muutos	- 11,2	- 6,7	- 9,5
Oman pääoman muutokset	0,0	0,9	- 0,1
Muut maksuvalmiuden muutokset	59,0	- 12,7	11,6
Rahoituksen rahavirta	**- 17,9**	**- 54,0**	**- 29,1**
Rahavarojen muutos	**- 9,7**	**14,6**	**3,5**
Rahavarat 31.12.	133,1	142,8	128,2
Rahavarat 1.1.	142,8	128,2	124,7

Rahoituslaskelman tunnusluvut	2022	2021	2020
Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä 5 v. milj. €	22,8	78,0	64,6
Investointien tulorahoitus, %	94,1	142,9	116,7
Lainanhoitokate	1,7	2,1	1,0
Laskennallinen lainanhoitokate	1,2	1,5	1,5
Kassan riittävyys, pv	25,6	28,7	26,4
Asukasmäärä	242 819	239 206	237 231

Investointien tulorahoitus -tunnusluku kertoo, kuinka paljon investointien omahankintamenosta on rahoitettu tulorahoituksella. Investointien tulorahoituksen tunnusluku oli 94,1 prosenttia vuonna 2022 eli investoinnit pystyttiin kattamaan kokonaisuudessaan tulorahoituksella. Vuonna 2021 tulorahoitus riitti kattamaan investoinnit 142,9 prosenttisesti ja vuonna 2020 116,7 prosenttisesti.

Vuosikatteen ja investointien omahankintamenon kehitystä vuosina 2008 - 2022 havainnollistetaan alla olevassa kuvassa.

Kuvio. Vuosikate ja investointien omahankintameno 2008 – 2022



Lainanhoitokate kertoo kunnan tulorahoituksen riittävyyden vieraan pääoman korkojen ja lyhennysten maksuun. Vantaan kaupungilla lainanhoitokate oli 1,7 vuonna 2022 eli tulorahoitus riittää lainojen hoitoon. Hyvänä lainanhoitokykyä voidaan pitää silloin, kun tunnusluvun arvo on yli 2. Kunnan maksuvalmiutta kuvataan kassan riittävyytenä päivissä. Vantaan kaupungin vuoden 2022 lopun rahavaroilla olisi voitu kattaa 25,6 päivän maksut kassasta.

1.4 Rahoitusasema ja sen muutokset

Kunnan rahoituksen rakennetta kuvataan taseen ja siitä laskettavien tunnuslukujen avulla. Tase käsittää sekä kaupungin että liikelaitosten, eli Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen ja Suun terveydenhuollon, sekä Vantaan kaupungin Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston, Sosiaalisen luototuksen rahaston ja Vahinkorahaston taseyksiköiden taseet yhdisteltyinä. Sisäiset erät, kuten keskinäiset saatavat ja velat, eivät sisälly taseeseen.

Vastaavaa

Pysyviin vastaaviin sisällytetään aineettomat ja aineelliset hyödykkeet, jotka vaikuttavat tuotannontekijöinä useana tilikautena sekä toimialasijoittamisen osakkeet, osuudet ja muut sijoitukset. Pysyvät vastaavat on arvostettu hankintahintaan ja poistot on laskettu hyväksytyn poistosuunnitelman perusteella. Poistosuunnitelmat ja pysyvien vastaavien muutokset on esitetty liitetiedoissa. Pysyvien vastaavien arvo taseessa oli vuoden 2022 lopussa 1 890,4 miljoonaa euroa. Pysyvien vastaavien suurin erä on aineelliset hyödykkeet, joita oli 1 293,0 miljoonaa euroa vuoden 2022 lopussa (61,9 prosenttia taseen loppusummasta). Sijoituksia, eli osakkeita ja osuuksia sekä muita saamisia oli vuoden 2022 lopussa 573,9 miljoonaa euroa (27,5 prosenttia taseen loppusummasta).

Toimeksiantojen varat koostuivat pääosin välitetyistä valtion asuntolainoista. Toimeksiantojen varat olivat vuoden 2022 lopussa 0,8 miljoonaa.

Vaihtuviin vastaaviin luetaan vaihto-omaisuus, pitkä- ja lyhytaikaiset saamiset, rahoitusarvopaperit sekä rahat ja pankkisaamiset. Vaihtuvia vastaavia oli vuoden lopussa yhteensä 196,4 miljoonaa euroa (9,4 prosenttia taseen loppusummasta). Vaihto-omaisuuden arvo oli vuoden 2022 lopussa 0,8 miljoonaa euroa. Vaihto-omaisuus koostui pääosin hoitotarvike- ja varaosavarastoista.

Saamisia oli vuoden lopussa yhteensä 62,3 miljoonaa euroa. Näistä pitkäaikaisia saamisia oli 0,3 miljoonaa euroa. Lyhytaikaisia myyntisaamisia oli 25,9 miljoonaa euroa ja lainasaamisia 0,2 miljoonaa euroa. Muita saamisia oli 20,8 miljoonaa euroa ja siirtosaamisia 15,4 miljoonaa euroa. Rahat ja pankkisaamiset olivat vuoden lopussa 133,0 miljoonaa euroa, eli ne olivat vähentyneet 9,7 miljoonaa euroa vuoden 2021 lopun tilanteeseen verrattuna.

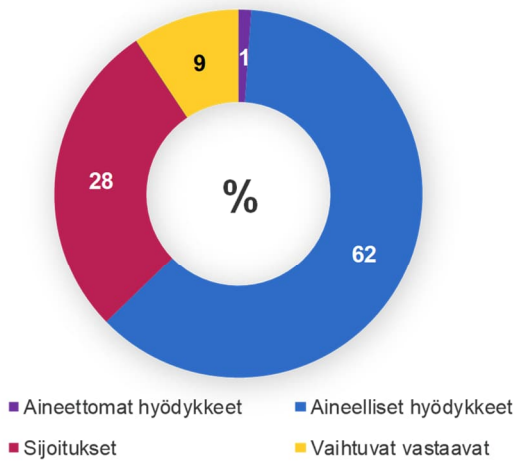
Vastattavaa

Oma pääoma oli vuoden lopussa 1 011,7 miljoonaa euroa (48,5 prosenttia taseen loppusummasta). Oma pääoma koostui peruspääomasta 349,1 miljoonaa, muiden omien rahastojen pääomasta 110,0 miljoonaa sekä edellisten tilikausien ylijäämistä 540,5 miljoonaa ja tilikauden ylijäämästä 12,1 miljoonaa euroa. Muita omia rahastoja ovat Vantaan kaupungin Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto, Sosiaalisen luototuksen rahasto sekä Vahinkorahasto.

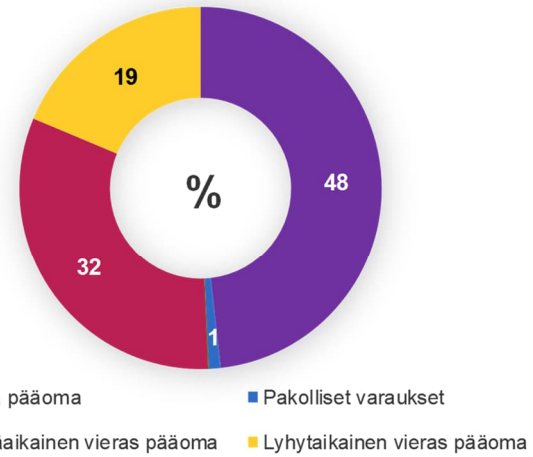
Vapaaehtoisia varauksia ei ollut vuoden 2022 lopussa. Investointivarausten käytöstä hankintamenoa kattamaan syntyi vuonna 2022 poistoeron vähennystä 0,3 miljoonaa euroa. Pakollisissa varauksissa oli 0,1 miljoonan euron varaus KuEL:n ulkopuolella tehtyjä eläkesitoumuksia varten ja muita pakollisia varauksia 9,6 miljoonaa euroa. Toimeksiantojen pääomista oli välitettyjä valtion asuntolainoja 0,8 miljoonaa ja lahjoitusrahastojen pääomia 1,4 miljoonaa euroa.

Vieras pääoma oli vuoden lopussa yhteensä 1 062,9 miljoonaa euroa. Kaupungin lainakanta pieneni vuoden aikana 83,0 miljoonaa euroa ja oli vuoden lopussa yhteensä 807,2 miljoonaa euroa. Laskusta 11,2 miljoonaa euroa selittyy tytäryhteisöjen konsernitilin saldon muutoksesta. Muihin lyhytaikaisiin velkoihin kuului siirtovelkoina lomapalkka- ja korkojaksotuksia ja muita tilinpäätösjaksotuksia yhteensä 70,8 miljoonaa, ostovelkoja 115,8 miljoonaa, saatuja ennakoita 33,8 miljoonaa sekä muita velkoja 35,3 miljoonaa euroa.

Kuvio. Taseen vastaavaa



Kuvio. Taseen vastattavaa



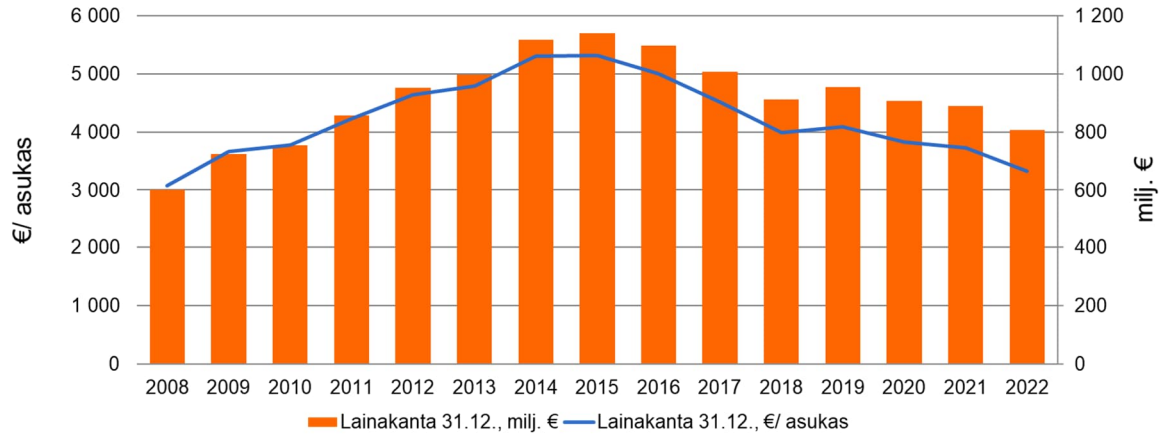
Tase	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat	**1 890,4**	**1 891,6**	**1 874,1**
Aineettomat hyödykkeet	*23,5*	*25,0*	*15,3*
Aineettomat oikeudet	0,1	0,2	0,0
Muut pitkävaikutteiset menot	23,4	24,8	15,3
Aineelliset hyödykkeet	*1 293,0*	*1 284,9*	*1 301,4*
Maa- ja vesialueet	318,6	318,2	311,7
Rakennukset	610,0	585,2	609,9
Kiinteät rakenteet ja laitteet	311,0	319,6	317,8
Koneet ja kalusto	19,7	18,8	20,5
Muut aineelliset hyödykkeet	0,3	0,3	0,3
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	33,2	42,9	41,2
Sijoitukset	*573,9*	*581,8*	*557,4*
Osakkeet ja osuudet	280,0	281,8	283,5
Muut lainasaamiset	292,8	299,0	273,1
Muut saamiset	1,1	1,0	0,9
Toimeksiantojen varat	**0,8**	**0,9**	**1,1**
Valtion toimeksiannot	0,8	0,9	1,1
Vaihtuvat vastaavat	**196,4**	**226,0**	**178,9**
Vaihto-omaisuus	*0,8*	*0,8*	*0,6*
Aineet ja tarvikkeet	0,7	0,8	0,6
Muu vaihto-omaisuus	0,0	0,1	0,0
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset	*0,3*	*0,2*	*0,2*
Lainasaamiset	0,3	0,2	0,2
Lyhytaikaiset saamiset	*62,3*	*82,1*	*49,9*
Myyntisaamiset	25,9	18,6	16,8
Lainasaamiset	0,2	1,5	6,8
Muut saamiset	20,8	21,1	16,9
Siirtosaamiset	15,4	40,9	9,4
Rahoitusarvopaperit	*0,1*	*0,1*	*0,1*
Osakkeet ja osuudet	0,1	0,1	0,1
Rahat ja pankkisaamiset	133,0	142,7	128,1
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**2 087,6**	**2 118,6**	**2 054,1**

Tase	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
VASTATTAVAA			
Oma pääoma	**1 011,7**	**998,5**	**935,9**
Peruspääoma	349,1	349,1	349,1
Muut omat rahastot	110,0	127,7	127,5
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä	540,5	460,2	404,7
Tilikauden yli-/alijäämä	12,1	61,4	54,6
Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset	**1,0**	**1,3**	**1,6**
Poistoero	1,0	1,3	1,6
Pakolliset varaukset	**9,8**	**9,8**	**11,1**
Eläkevaraukset	0,1	0,1	0,1
Muut pakolliset varaukset	9,6	9,6	11,0
Toimeksiantojen pääomat	**2,2**	**3,6**	**2,9**
Valtion toimeksiannot	0,8	2,0	1,1
Lahjoitusrahastojen pääomat	1,4	1,6	1,8
Vieras pääoma	**1 062,9**	**1 105,5**	**1 102,7**
Pitkäaikainen vieras pääoma	*670,4*	*777,2*	*782,9*
Joukkovelkakirjalainat	131,4	137,2	142,9
Lainat rahoitus- ja vakuutuslaitoksilta	539,0	640,0	635,9
Siirtovelat	0,0	0,1	4,1
Lyhytaikainen vieras pääoma	*392,5*	*328,3*	*319,8*
Joukkovelkakirjalainat	5,7	5,7	45,7
Lainat rahoitus- ja vakuutuslaitoksilta	101,0	66,0	33,7
Lainat muilta luotonantajilta	30,1	41,3	48,0
Saadut ennakot	33,8	31,3	24,9
Ostovelat	115,8	82,2	68,0
Muut velat	35,3	27,6	28,4
Siirtovelat	70,8	74,1	71,0
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**2 087,6**	**2 118,6**	**2 054,1**

Taseen tunnusluvut	2022	2021	2020
Omavaraisuusaste, %	49,3	47,9	46,2
Suhteellinen velkaantuneisuus, %	57,9	62,4	67,2
Kertynyt yli-/ alijäämä, milj. €	552,6	521,6	459,3
Kertynyt yli-/ alijäämä, €/ asukas	2 275,9	2 180,7	1 936,0
Lainakanta 31.12., milj. €	807,2	890,2	906,3
Lainakanta 31.12., €/ asukas	3 324,3	3 721,3	3 820,4
Lainat ja vuokravastuut, 31.12., milj. €	1 456,9	1 547,2	1 461,5
Lainat ja vuokravastuut, €/asukas	6 000,1	6 467,9	6 160,6
Lainasaamiset 31.12., milj. €	292,8	299,0	273,1
Asukasmäärä	242 819	239 206	237 231

Omavaraisuusasteella mitataan kunnan vakavaraisuutta, alijäämän sietokykyä ja kykyä selviytyä sitoumuksista pitkällä aikavälillä. Vantaan kaupungin omavaraisuusaste oli vuoden 2022 lopussa 49,3 prosenttia, mikä tarkoittaa, että Vantaan kaupungilla on merkittävän suuri velkarasite kannettavanaan. Suhteellinen velkaantuneisuus kertoo, että Vantaan kaupungin käyttötuloista olisi vuonna 2022 tarvittu 57,9 prosenttia vieraan pääoman takaisinmaksuun. Vantaan kaupungin lainakanta oli 807,2 miljoonaa euroa (890,2 miljoonaa euroa vuonna 2021) eli 3 324,3 euroa asukasta kohti. Lainakanta sisältää tytäryhteisöjen konsernitilin saldoa 30,1 miljoonaa euroa (41,3 miljoonaa euroa vuonna 2021). Kun lainoihin lisätään kaupungin vuokravastuut, vastuita on 1 456,9 miljoonaa euroa eli 6 000,1 euroa/ asukas.

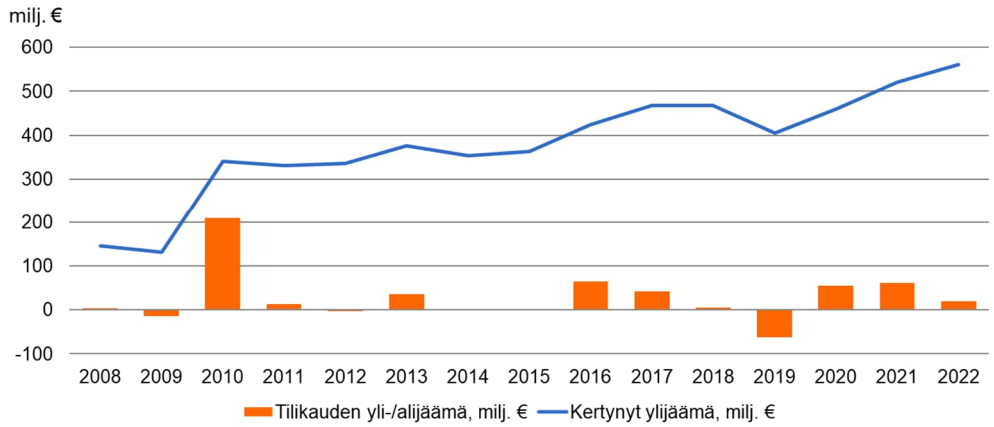
Kuvio. Lainamäärän kehitys 2008 - 2022



Vantaan kaupungin ylijäämän kehitystä on kuvattu alla olevassa kuviossa. Kaupungin kertyneeseen ylijäämään on vaikuttanut merkittävästi vuoden 2010 tilinpäätöksen ylijäämä (209,2 miljoonaa euroa), joka muodostui erityisesti Vantaan Vesi -liikelaitoksen toimintojen luovuttamisesta perustetulle HSY-kuntayhtymälle. Vuoden 2016 tilikauden ylijäämästä 30 miljoonaa euroa ja vuoden 2017 ylijäämästä 12,4 miljoonaa euroa selittyi Kivistön alueen sopimuskorvauksena saatujen maa-alueiden yhdyskuntarakentamisen tuotoista.

Vuosina 2020 ja 2021 kaupungin ylijäämään vaikuttivat erityisesti valtion myöntämät koronatuet. Vuonna 2020 toteutui noin 90 miljoonan euron suora koronatuki, joka korotti kaupungin saamia valtionosuuksia ja yhteisöverotuloja. Vuonna 2021 valtio myönsi koronatukea yhteensä noin 107 miljoonaa euroa koronakustannusten korvaamiseen myönnettynä tukena sekä yhteisöveron ja valtionosuuksien kautta. Kaupungille kertyi myyntivoittoja vuonna 2021 hoivakiinteistöjen myynnistä VAV Oy:lle ja A-Tulkkaus Oy:n osakkeiden myynnistä (yhteensä n.18,7 milj. euroa) sekä vuonna 2022 Vantaan Työterveys Oy:n osakkeiden myynnistä (n. 15,1 milj. euroa). Lisäksi vuoden 2022 kertyneeseen tilikauden ylijäämään vaikuttaa Marja-Vantaan ja keskustojen kehittämisrahaston lakkauttamisen myötä edellisten tilikausien ylijäämään palautunut 18,9 miljoonaa euroa.

Kuvio. Vantaan kaupungin yli-/alijäämä sekä kertyneen ylijäämän kehitys 2008 – 2022



1.5 Kokonaistulot ja menot

Kokonaistulojen ja -menojen laskelma muodostetaan kaupungin ja liikelaitosten, Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen ja Suun Terveydenhuollon tulos- ja rahoituslaskelmista. Siinä otetaan huomioon vain ulkoiset tulot, menot ja rahoitustapahtumat. Myös Vantaan kaupungin Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto, Sosiaalisen luototuksen rahasto sekä Vahinkorahasto on yhdistelty laskelmiin.

Kaupungin kokonaistulot vuonna 2022 olivat 1 836,5 miljoonaa euroa ja kokonaismenot 1 905,2 miljoonaa euroa. Tulojen ja menojen erotukseksi muodostui -68,7 miljoonaa euroa. Kun tähän lukuun lisätään rahoituslaskelmasta Muut maksuvalmiuden muutokset (59,0 miljoonaa euroa), saadaan kassavarojen muutokseksi -9,7 miljoonaa euroa. Se vastaa rahoituslaskelman kassavarojen vähennystä vuoden 2022 aikana.

Kokonaistulot ja menot	2022 milj. €	2022 %	2021 milj. €	2021 %
Tulot				
Toiminta				
Toimintatuotot	285,8	15,6	334,2	18,0
Verotulot	1 203,7	65,5	1 131,6	61,1
Valtionosuudet	287,6	15,7	255,3	13,8
Korkotuotot	13,8	0,8	13,7	0,7
Muut rahoitustuotot	15,2	0,8	14,0	0,8
Tulorahoituksen korjauserät				
- Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutusvoitot	- 46,7	- 2,5	- 56,1	- 3,0
Investoinnit				
Rahoitusosuudet investointimenoihin	8,7	0,5	4,0	0,2
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	62,2	3,4	75,9	4,1
Rahoitustoiminta				
Antolainasaamisten vähennykset	6,3	0,3	8,2	0,4
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0,0	0,0	70,0	3,8
Oman pääoman lisäys	0,0	0,0	0,9	0,1
Kokonaistulot yhteensä	**1 836,5**	**100,0**	**1 851,8**	**100,0**
Menot				
Toiminta				
Toimintakulut	1 679,8	88,2	1 580,3	86,6
Korkokulut	2,5	0,1	1,6	0,1
Muut rahoituskulut	0,1	0,0	0,3	0,0
Tulorahoituksen korjauserät				
Pakollisten varausten muutos				
- Pakollisten varausten lisäys (-), vähennys (+)	0,0	0,0	1,4	0,1
- Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustappiot	- 0,4	0,0	0,0	0,0
Investoinnit				
Investointimenot	140,0	7,3	120,6	6,6
Rahoitustoiminta				
Antolainasaamisten lisäykset	0,1	0,0	34,3	1,9
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	71,7	3,8	79,5	4,4
Lyhytaikaisten lainojen vähennys	11,2	0,6	6,7	0,4
Kokonaismenot yhteensä	**1 905,2**	**100,0**	**1 824,5**	**100,0**

Vähennyserinä tuloissa ovat käyttöomaisuuden myyntivoitot ja käyttöomaisuuden myyntitappiot sekä pakollisten varausten muutos silloin, kun varausten määrä on tilikauden aikana muuttunut.

1.6 Kuntakonsernin toiminta ja talous

1.6.1 Konsernitilinpäätökseen sisältyvät yhteisöt

Kuntakonsernilla tarkoitetaan kunnan sekä yhden tai useamman juridisesti itsenäisen yhteisön muodostamaa taloudellista kokonaisuutta, jossa kunnalla yksin tai yhdessä muiden kuntakonserniin kuuluvien yhteisöjen kanssa on määräämisvalta yhdessä tai useammassa yhteisössä (tytäryhteisö). Määräämisvaltasuhde voi perustua myös siihen, että tytäryhteisöllä yksin tai yhdessä muiden tytäryhteisöjen kanssa on määräämisvalta toisessa yhteisössä.

Konserniyhteisöt
Kuntakonsernin emoyhteisö on konsernitilinpäätöksen laatimiseen velvoitettu yhteisö.

Tytäryhteisöksi nimitetään niitä yhteisöjä, joissa emoyhteisöllä on määräämisvalta. Kunnalla on määräämisvalta yhteisössä silloin, kun sillä on:

- yli puolet yhteisön kaikkien osakkeiden tai osuuksien tuottamasta äänimäärästä tai
- yhtiöjärjestyksen, yhtiösopimuksen tai niihin verrattavan sääntöjen nojalla oikeus nimittää enemmistö yhteisön hallituksen tai vastaavan elimen jäsenistä tai
- sopimuksen perusteella edellä selostettua vastaava äänivalta.

Yhdistys tai säätiö on kunnan tytäryhteisö, jos:

- kunnalla on oikeus nimittää enemmistö yhteisön hallituksesta tai vastaavasta elimestä tai
- sääntöjen mukaan yhdistyksen tai säätiön nettovarallisuus siirtyy purkautuessa kokonaisuudessaan kunnalle tai kuntakonserniin kuuluvalle yhteisölle.

Osakkuusyhteisöksi nimitetään yhteisöjä, joissa emoyhteisöllä on joko yksin tai yhdessä muiden konserniyhteisöjen kanssa samanaikaisesti huomattava vaikutusvalta ja merkittävä omistusosuus yhteisössä. Huomattava vaikutusvalta tarkoittaa 20 - 50 prosentin omistusta yhteisön äänimäärästä ja merkittävä omistusosuus vähintään 20 prosentin omistusta osakkuusyhteisön omasta pääomasta. Osakkuusyhteisöt on yhdistelty ensimmäistä kertaa vuonna 2008.

Kuntayhtymä yhdistellään kunnan konsernitaseeseen siitä riippumatta, mikä on kunnan osuus kuntayhtymän varoista ja velvoitteista. Yhdistely tehdään omistusosuuden mukaisesti.

Konsernitilinpäätökseen sisältyvät yhteisöt	Yhdistely konsernitilinpäätökseen	
	Yhdistelty (kpl)	Ei yhdistelty (kpl)
Tytäryhteisöt		
Yhtiöt		
Kiinteistö- ja asuntoyhtiöt	22	-
Kunnallista liiketoimintaa harjoittavat yhtiöt	10	2
Muut yhtiöt	1	-
Kuntayhtymät	8	-
Kuntayhtymien tytäryhteisöt	13	-
Osakkuusyhteisöt	31	7
Yhteensä	**85**	**9**

1.6.2 Konsernin toiminnan ohjaus

Vantaan kaupunkikonserniin kuuluvat kaupunki ja ne osakeyhtiöt, säätiöt, yhdistykset ja muut yhteisöt, joissa kaupungilla yksin tai tytäryhteisöjen kanssa on määräysvalta.

Kaupungin tytäryhteisön strategista suunnittelua ohjaavat valtuustokauden strategia sekä osana strategiaa Vantaan kaupungin yleiset omistajapoliittiset linjaukset. Kaupungin kannalta merkittävien yhteisöjen yhteisökohtaisista omistajapoliittisista linjauksista päättää kaupunginvaltuusto. Merkittäviä yhtiöitä ovat Vantaan Energia Oy, VAV Yhtymä Oy ja Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy. Vantaan Energia Oy:n omistajapoliittiset linjaukset hyväksyttiin 25.1.2021 sekä VAV Yhtymä Oy:n omistajapoliittiset linjaukset hyväksyttiin 8.3.2021. Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset Kaupunginvaltuusto hyväksyi 14.11.2022. Lisäksi valtaosalle yhteisöjä kaupunginhallitus on hyväksynyt vuoden 2020 aikana yhteisökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset, joissa määritetään yhteisön asema kaupungin palvelutuotannon järjestämisessä sekä yhteisön tarkoitus kaupunkikonsernin näkökulmasta. 1.2.2022 voimaan tulleen hallintosäännön 9 luvun 4 §:n mukaan konsernijaosto päätti kaupungin tytäryhteisöjen yhteisökohtaisista omistajapoliittisista linjauksista, pois lukien konserniohjeessa määritellyt merkittävät konserniyhteisöt. Konsernijaosto täsmensi 24.10.2022 Mercuria kauppaoppilaitos Oy:n yhteisökohtaisia omistajapoliittisia linjauksia sekä päivitti 12.12.2022 Tikkuparkki Oy:n yhteisökohtaisia omistajapoliittisia linjauksia. 1.1.2023 voimaan tulleen hallintosäännön 8 luvun 4 §:n mukaan konsernijaosto päättää kaupungin tytäryhteisöjen yhteisökohtaisista omistajapoliittisista linjauksista, pois lukien konserniohjeessa määritellyt merkittävät konserniyhteisöt. Näiden konserniyhteisöjen osalta päätösvalta on kaupunginvaltuustolla.

Strategisten tavoitteiden toteuttamisen ensisijainen väline on kaupungin talousarvio, jossa kaupunginvaltuusto asettaa tytäryhteisöille toiminnallisia ja taloudellisia tavoitteita. Talousarviossa asetettujen tavoitteiden pohjalta tytäryhteisö laatii vuosittain toiminta- ja taloussuunnitelman sekä rahoitus- ja investointisuunnitelman. Yhtiön ei tarvitse laatia rahoitus- ja investointisuunnitelmaa tai pitkän tähtäimen suunnitelmaa, mikäli ne ovat yhtiön toiminnan kannalta tarpeettomia esimerkiksi toiminnan vähäisyyden vuoksi.

Omistajaohjauksen toteuttamiseksi Vantaan kaupunkikonserniin kuuluvien tytäryhteisöjen tulee noudattaa 1.10.2020 voimaan tullutta konserniohjetta sekä muuta konserniohjauksen ohjeistusta. Konserniohjeella ja muulla omistajaohjauksella luodaan puitteet Vantaan kaupunkikonserniin kuuluvien tytäryhteisöjen sekä soveltuvin osin myös osakkuusyhteisöjen omistajaohjaukselle kaupungin asettamien tavoitteiden tehokkaaksi toteuttamiseksi.

Lisäksi tytäryhtiöiden johdon toimintaa ohjataan yhtiöjärjestyksen avulla. Tytäryhtiöiden yhtiöjärjestykset on valtaosin yhdenmukaistettu konsernijaoston 18.1.2021 § 6 hyväksymiin malliyhtiöjärjestyksiin perustuen. Malliyhtiöjärjestyksistä poiketaan tarvittaessa niissä yhteisöissä, joissa tulee huomioida mm. muiden osakkaiden oikeudet ja äänivalta tai muita yhtiöön liittyviä erityispiirteitä.

Konserniohjauksen tavoitteena on, että kukin yhtiö ottaa toiminnassaan huomioon omistajan tahdon ja tavoitteet, konsernin kokonaisedun sekä asemansa osana kaupunkikonsernia. Kunkin yhtiön toiminnallisen strategian ja tavoitteet määrittelee yhtiön hallitus ottaen kuitenkin huomioon kaupunginhallituksen yhtiölle asettaman yhtiökohtaisen omistajapoliittisen linjauksen ja kaupungin talousarviossa yhtiölle asetetut tavoitteet. Konserniohjeessa määritellään myös ne asiat, joita varten yhteisön on hankittava kaupungin näkemys asiaan ennen omaa päätöksentekoaan. Ennakkosuostumuksen antaa kaupunginhallituksen alaisuudessa toimiva konsernijaosto.

Kuntalain mukaan konsernijohto vastaa kuntakonsernissa omistajaohjauksen toteuttamisesta sekä konsernivalvonnan järjestämisestä, jollei hallintosäännössä toisin määrätä. Hallintosäännön mukaan konsernijohtoon kuuluvat kaupunginhallitus ja sen konsernijaosto, kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat sekä konserniyhteisöjä koskevia asioita hallintosäännön määräysten nojalla esittelevät, päättävät ja toimeenpanevat viranhaltijat. Tällaisia viranhaltijoita ovat henkilöstö- ja konsernijohtaja sekä rahoitusjohtaja.

Omistajaohjausta on toteutettu tytäryhteisöille asetettujen tavoitteiden välityksellä, konserniohjeistuksella sekä näiden lisäksi aktiivisella kaupungin ja tytäryhteisöjen välisen keskustelun kautta. Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy, Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy, Mercuria kauppaoppilaitos Oy, VAV Yhtymä Oy, VTK Kiinteistöt Oy, Vantaan Energia Oy, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin -kuntayhtymä, Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä sekä Laurea-ammattikorkeakoulu Oy ovat olleet konsernijaoston kokouksissa selostamassa yhteisön toimintaa, taloutta ja tavoitteiden saavuttamista, mikäli Vantaan kaupunki oli sellaisia asettanut. Lisäksi jokaisen tytäryhtiön kanssa on käyty omistajaohjauskeskustelu kaupungin strategisten tavoitteiden välittymisen varmistumiseksi tytäryhteisössä.

1.6.3 Olennaiset konsernia koskevat tapahtumat

Ukrainan sodan vaikutukset markkinoihin ovat alkaneet näkyä laajasti Vantaan konserniyhtiöiden toiminnassa. Monissa yhtiöissä raaka-aineiden, tarvikkeiden ja palveluiden saatavuuteen liittyvät riskit ovat nousseet selkeästi ja hintataso noussut yleisesti, mikä on vaikuttanut erityisesti hankkeiden toteutuksiin konserniyhtiöissä ja myös johtanut joidenkin hankkeiden keskeytymiseen. Odotettavissa on, että energiakriisi ja 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 luvussa 1.6.4. Vantaan kaupungin tytäryhtiöiden osalta taloudellisessa mielessä Venäjän hyökkäyssodan olennaisimpia vaikutuksia oli mm. Fennovoiman Hanhikivihankkeen toimitussopimuksen päättäminen keväällä 2022, jossa Vantaan Energia on mukana Voimaosakeyhtiö SF:n kautta.

Konsernirakenteen tarkasteluun ja selkeyttämiseen liittyvät toimet sekä kaupungin tuottavuus- ja kasvuohjelman toteuttaminen jatkuivat tilikauden 2022 aikana. Konsernijaosto hyväksyi konserniohjauksen ja -valvonnan yksikön laatiman konserniomistusten kokonaisuutta tarkastelevan suunnitelman noudatettavaksi ohjeellisena toimenpidesuunnitelmana. Suunnitelman valmistelussa on huomioitu vuonna 2021 laadittu ja hyväksytty tuottavuus- ja kasvuohjelma vuosille 2021–2025, minkä tavoitteena on parantaa kaupungin taloustilannetta siten, että vuonna 2023 käyttötalous olisi tasapainossa ja tilikausi ylijäämäinen. Ohjelmassa ennakoidaan myyntivoittoja konserniyhtiöiden myynneistä myös lähivuosille. Konserniomistusten kokonaissuunnitelman valmistelussa on huomioitu erityisesti hyvinvointialueuudistuksen vaikutukset. Suunnitelma on luonteeltaan kokonaistarkastelu konsernin omistuksista ja sen tarkoituksena on ohjata jatkovalmistelua. Suunnitelman mukaiset yhtiöjärjestelyjä koskevat päätökset tuodaan yhtiökohtaisesti hallintosäännön osoittamien toimielinten päätettäväksi.

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

Kaupunginhallitus päätti 30.11.2021 myydä kokonaan omistamansa Vantaan Työterveys Oy:n osakekannan Terveystalo Healthcare Oy:lle 15,4 milj. euron peruskauppahintaan. Osakekannan myynti oli osa järjestelyä, jossa ostetaan jatkossa palveluhankintana osan kaupunkikonsernin työntekijöiden työterveyspalvelut. Järjestelyn toimeenpano tapahtui helmikuussa 2022. Kauppahinnan tarkistuspöytäkirja allekirjoitettiin ja kauppahinnan tarkistuserä maksettiin kaupungille keväällä 2022.

Päätös Kaunialan Sairaala Oy:n ja sairaalakiinteistön myynnistä tehtiin helmikuussa 2022 ja kauppakirja allekirjoitettiin huhtikuussa 2022. Kauppa pantiin täytäntöön kesäkuussa 2022.

Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välinen liiketoimintakauppa astui voimaan vuoden 2023 alussa ateria- ja puhtauspalveluiden osalta. Liiketoimintakaupan myötä henkilöstö siirtyi liikkeenluovutuksen periaatteiden mukaisesti vanhoina työntekijöinä hyvinvointialueelle ja edelleen sen kilpailuttamalle palveluntuottajalle.

Tilikauden aikana keväällä 2022 purkautui kaksi kaupungin omistamaa kiinteistöosakeyhtiötä; Koy Ulrikanpuiston päiväkoti sekä Koy Tikkurilan Keskustapysäköinti. Lisäksi Kiinteistö Oy Pakkalankuja 11:n selvitystila jatkui tilikauden päättyessä.

Muut olennaiset tapahtumat konserniyhteisöissä raportoidaan yhteisökohtaisesti luvussa 1.6.4.

1.6.4 Vantaan kaupungin suurimpien tytäryhtiöiden vuosikooste ja tavoitteiden toteutuminen

Vantaan Energia Oy (konserni)

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. Geotermisen energian tuotantolaitos on valmistumassa Varistoon ja asiakkaiden hukkalämpöjen hyödyntäminen kasvaa. Korkealämpötilalaitoshanke sekä vuoden 2023 aikana investointipäätösvaiheeseen etenevät lämmön kausivarasto sekä sähköpolttoainelaitos ovat yhtiölle erityisen tärkeitä investointeja, sillä ne mahdollistavat 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

Tuloskehitys pysyy yhtiössä ennusteiden mukaan vakaana ja hyvällä tasolla. Lähivuosien investointitaso on merkittävä pyrittäessä kohti hiilinegatiivista energiantuotantoa. Investoinnit ovat noin 100 - 200 M€ vuodessa. Vuoden 2022 tilikauden tulosta laskee Voimaosakeyhtiö SF:n osakkeiden alaskirjaus. Sähkön johdannaisvastuiden kasvaminen näkyy taseen suuremmassa arvossa.

Avainluvut (K) 1000 €	TA 2022	TP 2022
Liikevaihto	270 531	300 238
Liikevoitto	61 518	56 842
Tilikauden tulos	45 382	4 362
Taseen loppusumma	796 451	912 612
Henkilöstön lkm	332	326
Bruttoinvestoinnit	110 336	90 200
Quick ratio	1,7	0,9
Omavaraisuusaste	45 %	35 %
Pitkäaikainen vieras pääoma	361 918	307 569
Leasingvastuut	116 974	191 319

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 kirjasi alas 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 ja uuteen sääntelyyn 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. Sähköpulariski oli todellinen tällä lämmityskaudella, mutta suotuisa energiasää ja asiakkaiden säästötoimet ovat parantaneet tilannetta.

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.

Omistajapoliittisten linjausten toteutumisen arviointi

Vantaan Energia -konsernille asetettavien tavoitteiden päämääränä on myös tukea kaupunkistrategian painopistealueita erityisesti hiilineutraaliustavoitteiden osalta. Omistajana kaupunki odottaa Vantaan Energia -konsernilta energian fossiilittomiin tuotantotapoihin tähtääviä toimia sekä muun energiainfrastruktuurin ylläpitoa ja kehittämistä.

Vuosi 2022 oli energia-alalle hyvin poikkeuksellinen. Venäjän hyökkäys Ukrainaan aiheutti merkittävän häiriön energiamarkkinalla ja Vantaan Energia on panostanut merkittävästi huoltovarmuustoimenpiteisiin lämmön ja sähkön toimitusten varmistamiseksi. Konserni on varautunut poikkeuksellisiin olosuhteisiin muun muassa varmistamalla energiatuotannon polttoaineiden saatavuutta lisäostoin, hankkimalla varapolttoaineita, ottamalla purettavaksi suunnitellun Martinlaakson hiilivoimalan uudelleen käyttöön, parantamalla maksuvalmiutta sekä valmistautumalla poikkeustilanteisiin mm. valmiusharjoituksin sekä viestimällä aktiivisesti mahdollisiin kiertäviin sähkökatkoksiin varautumisesta.

Hiilidioksidipäästöjä vähentävien investointiprojektien toteutukset sekä tulevien hankkeiden kehitys ovat edenneet suunnitellusti poikkeuksellisesta toimintaympäristöstä huolimatta. Vantaan Energian tavoitteena on edelleen luopua fossiilisten polttoaineiden käytöstä mahdollisimman nopeasti ja edetä hiilinegatiiviseksi vuonna 2030.

Huoltovarmuuden turvaamiseksi tehdyt toimenpiteet, kuten hiilen ja turpeen käytön jatkaminen, ovat johtaneet suunniteltua korkeampiin energiantuotannon ominaispäästöihin. Korotettua huoltovarmuustasoa pidetään yllä siihen saakka, kunnes sotatoimien ja toimintaympäristön poikkeustilan voidaan todeta normalisoituneen riittävästi.

Toteutettujen kiertotalousenergiainvestointien mahdollistaman kustannustehokkuuden, ennakoivien polttoainehankintojen sekä henkilöstön vahvan osaamisen ja sitoutumisen avulla konsernin taloudellinen suorituskyky kyettiin pitämään hyvällä tasolla poikkeuksellisista olosuhteista huolimatta.

Jätevoimalan laajennuksen myötä kasvanut materiaalikierrätykseen kelpaamattoman jätteen energiahyötykäyttö ja uusiutuvan bioenergian hyödyntäminen energiantuotannossa näkyvät yhtiön asiakkaille pääkaupunkiseudun edullisimpana lämpönä. Jo toteutetut sekä suunnitellut energiantuotannon kehityshankkeet mahdollistavat edullisen lämmön ja hintavakauden myös jatkossa.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n sähköntoimituksen laatu toteutui 2022 erinomaisella tasolla.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2021	Tavoitetaso 2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Tuloksellisuus: Konsernin liikevoitto M€ Pääomatehokkuus: Konsernin ROIC Osingonjakotavoite: %-osuus tilikauden tuloksesta	48,1M€ 7,5 % 50 %	44,9 M€ 5,4% 50%	56,8 M€ 5,6 % 18,0 MEUR (sama kuin edellisenä vuotena) vastaa 65 % VE Oy:n tilikauden tuloksesta, josta Voimaosakeyhtiö SF:n osakkeiden alaskirjaus (41,7 MEUR) poistettu.	Toteutuu täysin
Toiminnan laatuun liittyvät tavoitteet					
Työturvallisuus	Tapaturmia miljoonaa työtuntia kohti	7,1	7,8	3,3	Toteutuu täysin
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Henkilöstötyytyväisyys	Kysely, asteikko 1-5	3,8	3,8	3,9	Toteutuu täysin
Ympäristövastuuseen liittyvät tavoitteet					
Ilmastomuutoksen hillintä	Tuotannon ja hankinnan ominaispäästöt hiilidioksidin osalta , g/ kWh Fossiilisista polttoaineista luopuminen vuoteen 2025 mennessä.	133	107 Kivihiilen käytön lopettaminen	132 Huoltovarmuustilanteen vuoksi sekä kivihiili että turve on otettu uudelleen käyttöön varmuuspolttoaineina	Toteutuu osittain

Fossiilisistä luopumisen aikataulu on vuoteen 2026. Aikataulutavoite on yhä voimassa, kivihiili ja turve on toistaiseksi palautettu varmuuskäyttöön Venäjän aloittamien sotatoimien ja energiamarkkinahäiriöiden vuoksi.

VAV Yhtymä Oy (konserni)

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

Uusi toimitusjohtaja Mirka Saarholma aloitti tehtävässä 1.6.2022.

Perintötie 9 kohde valmistui aikataulun mukaisesti kesällä 2022. Myös Koisotie 6 eteni suunnitellun aikataulun mukaisesti valmistuen vuoden lopussa. Lipstikkakujan urakkasopimus purettiin 21.1.2022 urakoitsijan vastuulla olevien rakennesuunnittelussa havaittujen vakavien virheiden ja puutteiden takia. VAV Asunnot Oy:llä on konkurssipesän pesäluettelon mukaan vahvistettuja saatavia 2,36 milj. euroa. Yhtiö selvittää jatkotoimenpiteitä asiassa. Konsernijaosto on 14.2.2023 todennut, että VAV Asunnot Oy:n on syytä jatkossa varmistaa, että yhtiön toteuttamat hankkeet toteutetaan julkisista hankinnoista annetun lain säännöksiä noudattaen. Lisäksi VAV-konsernissa tulee kehittää hankintakäytäntöjä ja vahvistaa edelleen hankintaosaamista. Erityisesti on syytä kiinnittää huomiota toimittajan kelpoisuutta kuvaaviin kriteereihin, joilla voidaan varmistaa riittävä toimittajan suorituskyky ja taloudellisten riskien kantokyky.

Vuonna 2020 VAV ja kaupunki nostivat yhdessä kanteen yritysjärjestelyissä virheellistä veroneuvontaa antanutta asiantuntijaorganisaatiota vastaan. Kyseisessä riita-asiassa saatiin käräjäoikeudesta VAV:n kannalta kielteinen päätös 1.12.2022. Yhtiössä valmistellaan asian viemistä hovioikeuteen. Poistojen verotuskäsittelystä tehtiin lisäksi oikaisuvaatimus Verohallintoon, josta saatiin hylkäävä päätös keväällä 2022. VAV jätti valituksen Verohallinnon päätöksestä hallinto-oikeuteen, josta saatiin hylkäävä päätös tammikuussa 2023.

Tuloskehitys ja investoinnit

Kohteen Peltolantie 42 rakennustyöt ovat käynnistyneet kevään 2022 aikana ja kohteeseen tulee valmistumaan 115 asuntoa vuoden 2023 loppuun mennessä. Retiisikuja 2 uudishankkeen suunnittelu on edennyt ja rakennustyöt alkanevat keväällä 2023. Myös Tikkurilan vanhustenkeskuksen suunnittelutyöt ovat edenneet tilikauden 2022 aikana. Myyrmäentie 2 hankkeen korkean rakentamisen kustannukset tuovat haasteita ARA-päätöksen saamiselle.

Tuloskehitys on toteutunut alkuvuonna budjetoidun mukaisesti. Korkea vuokrausaste 99 % takaa tasaisen vuokratuottokertymän, jolla katetaan yhtiön kiinteistöjen ylläpidon, korjausten ja vieraan pääoman kulut. Toiminta on tilikauden 2022 aikana toteutunut suunnitellusti lukuun ottamatta uustuotantoa, jonka tavoitteet eivät täyttyneet Lipstikkakujan urakkasopimuksen purusta johtuen. Korjaustoiminta toteutui suunnitellusti ja aikaisemmalta vuodelta siirtyneet työt saatiin toteutettua tilikauden aikana.

Avainluvut (K) 1000 €	TA 2022	TP 2022
Liikevaihto	103 000	103 200
Liikevoitto	13 000	14 400
Tilikauden tulos	500	8 160
Taseen loppusumma	756 000	736 900
Henkilöstön lkm	54	53
Bruttoinvestoinnit	40 000	38 800
Quick ratio	1,2	1,3
Omavaraisuusaste	20	32,6
Pitkäaikainen vieras pääoma	495 000	495 200
Leasingvastuut	0	0

Tavoitteiden toteutumiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Aikaisempia suunniteltuja investointeja on jouduttu lykkäämään eteen päin johtuen yleisen kustannustason noususta sekä rakentamisen materiaalipulasta. Kustannustason nousu on vaikeuttanut nimenomaan ARA-kohteiden hyväksyntää. Samat riskit nähdään edelleen vuoden 2023 suunnitelmien osalta. Kuitenkin rahoitukselliset asemat uusiin investointeihin ovat yhtiössä hyvät.

Yleinen kustannustason nousu sekä korkojen nousupaineet aiheuttavat riskiä vuoden 2023 budjetissa pysymiseen, vaikkakin näitä on parhaan mukaan pyritty ennakoimaan.

Yhtiössä on saatu hyvin täydennettyä tilikaudella 2022 ollutta henkilöstövajetta. Kuitenkin edelleen on havaittu haasteita ammattitaitoisen henkilöstön saatavuudessa.

Asiakastyytyväisyyden tavoitteista on jääty merkittävästi johtuen asukkaiden tyytymättömyydessä kiinteistöhuollon toimintaan. Tilikauden 2022 loppupuolella VAV-konserni sai kiinteistönhoidon uudelleenjärjestelyn valmiiksi ja uskoo sen myötä saavansa aikaan suunnanmuutoksen asiakastyytyväisyyden osalta.

Omistajapoliittisten linjausten toteutumisen arviointi

Omistajan VAV:lle asettamat tavoitteet ja linjaukset ovat toteutuneet melko hyvin. Tavoitteesta jäätiin asuntotuotannossa (350 asunnon vuotuinen tavoite ei toteutunut, vaan asuntoja ARA-kantaamme valmistui 187 kpl) sekä asukastyytyväisyydessä (NPS-tavoite oli 37,5, mutta se toteutui vain arvolla 25,2). Asuntotuotannon tavoitejättämään vaikutti esim. hankala markkinatilanne, ARA-tuotannolle verrattain korkea kustannustaso, tonttien niukkuus ja VAV:n rakennuttamisen henkilöstövaje. Asiakastyytyväisyyden heikkenemiseen on reagoitu muun muassa uudelleenjärjestelemällä kiinteistönhoidon kokonaisuus.

Vastuullisuuslinjausten osalta vuonna 2022 edistettiin pitkäaikaisten tavoitteiden toteutumista niin taloudellisen-, sosiaalisen kuin ympäristövastuunkin saralla. VAV:n asukkaiden asumismenojen kehitys on ollut jo pitkään vakaata ja ero markkinavuokriin on edelleen selkeä. Vaikeassa ja epävarmassakin taloustilanteessa onnistuimme pitämään vuokrantarkistuspaineet vuodelle 2023 maltillisina. Asunnottomuutta ehkäisemme tehokkaasti asumisneuvonnalla ja häätöjen määrä vuonna 2022 oli vain 31 kpl. Ympäristötyössämme olemme edistäneet pääosin suunnitellusti pitkän tähtäimen suunnitelmiamme. Loppuvuonna 2022 aloitimme lisäksi omistajaohjauksen mukaisesti energiasäästöön tähtääviä lisätoimia mahdollisen energiakriisin varalta. Resurssiviisauden tiekartan toteutumisarviomme on 80 %. Tavoitteet ovat ylivuotisia ja arvioimme, että tällä hetkellä tavoitteiden toteutumisessa emme ole kaikilta osin aikataulussa.

Yhtenä linjausten toteutuneena tavoitteena mainittakoon VAV Palvelukotien aseman turvaaminen uudella hyvinvointialueella, joka varmistettiin sopimusten siirtyessä.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2021	Tavoitetaso 2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	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 korjausjaksotukset huomioiden)	Toteutuu täysin
Asuntotuotanto	Asuntotuotanto (320 as./v)	220	241	187	Ei toteudu lainkaan
Ylläpidon hoitokulujen muutos	Kiinteistöjen ylläpidon kustannusindeksi (2015 =100)	Kiinteistön ylläpidon kustannusten nousu on pienempi kuin indeksin nousu.	Maks. indeksin nousua vastaava kustannustason nousu	Kiinteistön ylläpidon kustannusten nousu on pienempi kuin indeksin nousu	Toteutuu täysin
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet					
Asuntokannan arvon ja vuokrattavuuden säilyminen	Korjaustoiminnan PTS, M€	11,0	15,9	18,8	Toteutuu täysin
Asiakastyytyväisyys	NPS (Net Promote Score)	32,4	37,5	25,2	Ei toteudu lainkaan
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Työtyytyväisyys	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailuaineiston ka:n.	Yli vertailuaineiston keskiarvon (Työeläkevakuuttajan tutkimus)	Yli vertailun keskiarvon	Toteutuu täysin
Terveysperusteiset poissaolot	%:a henkilöstöstä/v	2,9	3,5	3,1	Toteutuu täysin
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet					
Kaupungin hiilineurtaalisuustavoitteet tukeminen	Aurinkoenergiajärjestelmällä tuotettu kiinteistösähkö %-osuus/v (uudet kiinteistöt) Yhtiön resurssiviisauden tiekartan mukaisten toimenpiteiden toteuttamisaste, % (tehdyt toimenpiteet / tarkasteluvuodelle suunniteltujen toimenpiteiden kokonaislukumäärä)		20 100	14,2 80	Toteutuu osittain

VTK Kiinteistöt Oy (konserni)

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

Yhtiön vuokraustoiminnassa ei ole toteutunut merkittäviä poikkeamia. Jokiuoman päiväkodin rakennuttaminen aloitettiin 10/2022 ja rakennus valmistuu suunnitelmien mukaan keväällä 2023. Hanke toteutetaan projektinjohtourakkana. Päiväkoti korvaa valmistuessaan nykyiset Jokiuoman ja Metsikköpolun päiväkodit. Vuonna 2022 jatkettiin Vantaan ammattiopisto Varian Vehkalan kampuksen suunnittelua ja 12/2022 julkaistiin urakkaa koskeva hankintailmoitus. Rakennus valmistuu syksyllä 2025. Kielotie 13 -hanke keskeytettiin ja sopimusosapuolet sopivat hankkeeseen kertyneiden kustannusten korvaamisesta.

Tuloskehitys ja investoinnit

Konsernin alustava tulos 3,2 milj. euroa on toteutunut n. 0,8 milj. euroa budjetoitua parempana. Kiinteistön hoitokulut ovat toteutuneet n. 0,3 milj. euroa alle budjetoidun. Korjauskustannukset toteutuivat n. 1,5 milj. euroa alle budjetoidun johtuen mm. Karsikkokuja 15:n ja 17:n vuokralaismuutosten (hammashoitolan siirto ja 3. kerroksen tilamuutokset perheneuvolalle) sekä Pointin oppilasmäärän kasvusta johtuvien muutostöiden toteutuksen siirtymisestä seuraavalle vuodelle (työt osin aloitettu vuonna 2022). Muiden hoitokulujen nousu johtui Suomen heikentyneestä taloustilanteesta (vuoden keskim. inflaatio oli 7,1 %).

Tilikauden aikana toteutuneet investoinnit olivat n. 8,3 milj. euroa, joista merkittävimmät valmistuneet investoinnit ovat Kolohongan liikekeskuksen laajennus sekä Karsikkokuja 17:n ja Hosantie 2:n kattokorjaukset, joiden tilikauden 2022 kustannukset olivat yht. n. 0,9 milj. euroa sekä Tikkurilan ja Myyrmäen urheilupuistojen peruskorjaukset yht. n. 0,6 milj. euroa. Keskeneräisistä hankkeista merkittävimmät ovat Jokiuoman uusi päiväkotirakennushanke (hankeen arvo n. 11 milj. euroa, 2022 toteuma n. 2,7 milj. euroa) ja Varia Vehkalan Kampuksen rakennushankkeen suunnittelukustannukset (hankkeen arvo n. 85 milj. euroa, 2022 toteuma n. 1,3 milj. euroa). Kivistön Putkijäte Oy:n investoinnit olivat 0,8 milj. euroa. Yhtiö rahoittaa Jokiuoman päiväkotihankkeen sekä Varia Vehkala Kampushankkeen alkuvaiheen konsernitilin limiitillä (70 milj. euroa). Hankkeille kilpailutetaan lainat vuoden 2024 alusta.

Avainluvut (Kons.) 1000 €	TA 2022	TP 2022
Liikevaihto	28 193	29 032
Liikevoitto	1 036	5 378
Tilikauden tulos	2 292	3 271
Taseen loppusumma	157 823	147 825
Henkilöstön lkm	9	8
Bruttoinvestoinnit	21 272	6 044
Quick ratio	0,6	0,8
Omavaraisuusaste, sis. leasingvastuut	33	35
Pitkäaikainen vieras pääoma	92 935	78 310
Leasingvastuut	31 305	31 486

Tavoitteiden toteutumiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

VTK Kiinteistöt Oy:n peruskorjaukset ja energiakatselmuksen mukaiset toimenpiteet painottuvat kesälle ja syksylle. Energiansäästö Co2 - % -tavoite tullaan ylittämään, sillä Myyrmäen urheilupuistoissa syksyllä 2021 käyttöönotettu lauhdelämmön hyödyntäminen jäähalleissa ja jalkapallohallissa tuottavat jatkossa merkittävät energiansäästöt.

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. Uudishankkeiden osalta riskinä on Ukrainan sotatilanteen mahdolliset vaikutukset rakennuskustannuksiin.

Toisen asteen kouluhankkeiden ja rakennusten ikääntyminen nostaa merkittävästi yhtiön lainakantaa. Lainojen korkotaso muodostaa rahoitusriskin, sillä lähivuodet voivat muodostua rahoituksellisesti haasteelliseksi.

Kiinteistö Oy Myyrinselkä on hakenut yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa asemakaavan muutosta ja tontinluovutuskilpailu toteutuu vuoden 2023 aikana. Kivistön Putkijäte Oy:n koonta-aseman laajennus n. 6 milj. eur on siirtynyt tuleville vuosille.

Omistajapoliittisten linjausten toteutumisen arviointi

Yhtiön johto arvioi, että yhtiön toiminta on omistajapoliittisten linjausten mukaista ja että yhtiölle asetetut tavoitteet ovat toteutuneet.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2021	Tavoitetaso 2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen tilinpito	Omavaraisuusaste % Tulos, milj. eur Ulkoisten vuokrakohteiden vuokrausaste (%)	31,7 3,0	yli 20 2,0 93	35 4,8 95	Toteutuu täysin
Toiminnallisuuteen ja laatuun liittyvät tavoitteet					
Terveelliset, turvalliset ja viihtyisät toimitilat (sisältäen sisäilmaparannukset)	Liikevaihdosta vähintään n. 10 % käytetään peruskorjauksiin, milj. eur	10	10	9	Toteutuu osittain
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet					
Kaupungin hiilineutraalisuustavoitteen tukeminen	Energiansäästö Co2 -päästöistä % (2018 vertailukelpoinen lähtötaso 9 305 tCo2/a) Energiakatselmusten suositusten mukaisten toimenpiteiden toteuttaminen vuosina 2021-2025, toteuttamisaste %/vuosi (seurantajakso yhteensä 100%)	-2,5	-3,0 28	-17 28	Toteutuu täysin

Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

Yhtiön toiminta on edennyt suunnitellulla tavalla.

Vantin yhtiökohtaiset omistajapoliittiset linjaukset hyväksyttiin Vantaan Kaupungin valtuustossa 14.11.2022. Linjauksellaan yhtiön omistaja määrittelee Vantin aseman in-house toimijana suhteessa Vantaan kaupunkiin. Omistajapoliittisissa linjauksissa omistaja edellyttää Vantilta kustannustehokkuutta, laatua ja asiakastyytyväisyyttä.

Vantin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välillä toteutettiin 2023 alussa liiketoimintakauppa sosiaali- ja terveystoimelle aiemmin tuotetun ateria- ja puhtauspalveluiden liiketoiminnan osalta. Kaupan yhteydessä henkilöstö yhteensä 105 henkilöä siirtyi liikkeenluovutuksen periaatteiden mukaisesti vanhoina työntekijöinä hyvinvointialueelle, josta he siirtyvät hyvinvointialueen valitsemien palvelutoimittajien palvelukseen. 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.

Ateriakomponenttikilpailutus julkaistiin maaliskuun lopussa. Yhteistyö uuden toimittajan Feelian kanssa alkoi elokuun alussa.

Oppilasruokailun laskutus Vantaan kaupungilta muuttui arvonlisäverolliseksi vuoden 2022 alusta. Muutoksen seurauksena Vantti on voinut vähentää oppilasruokailuun liittyvistä ostolaskuistaan arvonlisäveron kokonaisuudessaan. Muutos alv-käytäntöön perustuu ennakkoratkaisuun, jonka keskusverolautakunta (KVL) antoi 28.4.2021 oppilasateriapalvelujen arvonlisäverokohtelusta.

Yhtiö jätti palveluiden hinnoitteluesitykset vuodelle 2023 Vantaan kaupungin toimialoille elokuun alussa.

Tuloskehitys ja investoinnit

Vantin tilikauden tulos oli 853 t€. Yhtiön kassan määrä 31.12.2022 oli noin 6,1 m€ (31.12.2021 4,0 m€).

Vantin merkittävimmät investoinnit liittyvät yhtiön tietojärjestelmiin. Yhtiö on varautunut keskipitkän aikavälin investointisuunnitelmassaan vuoteen 2023 mennessä seuraaviin ICT-investointeihin (arvioitu kokonaiskustannus suluissa): Puhtauspalveluiden toiminnanohjausjärjestelmä (150–300 t€). Vuodelle 2022 investoinnit olivat yhteensä 344 t€.

Avainluvut (K) 1000 €	TA 2022	TP 2022
Liikevaihto	52 343	53 695
Liikevoitto	641	753
Tilikauden tulos	538	853
Taseen loppusumma	12 400	13 541
Henkilöstön lkm	1 000	957
Bruttoinvestoinnit	670	344
Quick ratio	1,18	1,24
Omavaraisuusaste	25,0	27,7
Pitkäaikainen vieras pääoma	0	0
Leasingvastuut	800	843

Tavoitteiden toteutumiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Vantti ylitti taloudellisen tavoitteensa vuonna 2022. Tilikauden tulos oli 1,59 % liikevaihdosta. Merkittäviä tulokseen vaikuttaneita tekijöitä olivat liiketoimintakaupan yhteydessä sovitun erän (kustannusten korvaus) kirjautuminen vuodelle 2022 sekä vuonna 2021 tehdyistä alv-oikaisuista johtuvien sanktioiden palauttaminen yhtiölle 2022. Edelliset erät kompensoivat voimakasta raaka-aineiden hinnannousua, joka näkyy erityisesti ateriapalvelujen tuloksessa. Raaka-aineiden hinnannousun odotetaan jatkuvan vuonna 2023.

Vuonna 2022 henkilöstötyytyväisyystutkimuksen tulos oli 4,0. Kyselyyn vastasi n. 500 (950) henkilöä. Vantin arvioidaan edelleen kuuluvan Suomen Innostavampien työantajien joukkoon. Sairauspoissaolojen määrä oli 6,0 %. Tavoitetaso ylittyi loppuvuoden poikkeuksellisen kovan sairastamisen vuoksi.

Asiakastyytyväisyystutkimuksessa vastaajat olivat arvioineet Vanttia asteikolla 1–5 ja antaneet yhteistyön arvoksi 3,3 ja palvelujen laatu oli arvioitu tasolle 3,2. Vuonna 2022 asiakastutkimuksen suositteluindeksi oli pudonnut tasolle -62, joten pisteluvun muutos oli -25. Aikaisemmasta poiketen vastaajien määrä vaihteli merkittävästi toimialoittain. Vuonna 2022 vastauksista 81 % tuli Kasvatuksen ja Oppimisen toimialalta, kun sen osuus edellisenä vuotena oli 33 %. Uudella toimintamallilla toimivien kohteiden asiakastyytyväisyys oli tutkimuksen mukaan hyvä. Yhtiön kehittämisohjelman osana syntyy ohjelma myös asiakastyytyväisyyden parantamiseen.

Ympäristövastuun osalta tavoitteeksi asetettu biojätemäärän vähentäminen ruokailijaa kohden toteutui tasolla 50,1 grammaa/ruokailija. Hiilijalanjäljen seuranta liitetään osaksi yhtiön vuonna 2023 valmistuvaa vastuullisuusohjelmaa. Jatkossa aterioiden hiilijalanjälkeä tullaan seuraamaan mm. Hiilidiili merkin saaneiden aterioiden osuudella koko ruokalistasta. Yhtiö ottaa käyttöön Luken hiilijalanjälkimittarin heti sen valmistuttua.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2021	Tavoitetaso 2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Tilikauden tulos vähintään 1 % liikevaihdosta	0,57	1,00	1,59	Toteutuu täysin
Toiminnan laatuun liittyvät tavoitteet					
Asiakastyytyväisyyden parantaminen (NPS)	Pisteluvun muutos	+19	+ 20	-25	Ei toteudu lainkaan
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Henkilöstötyytyväisyys	Numeerinen 1-5	4,0	4,10	4,00	Toteutuu täysin
Sairauspoissaolot %	%	5,40	5,80	6,00	Toteutuu osittain
Ympäristövastuuseen liittyvät tavoitteet					
Kaupungin hiilineutraalisuustavoitteen tukeminen	Kokonaisbiojätteen määrä grammaa/ruokailija Ateriapalvelujen hiilijalanjäljen pienentäminen	50,5	45 Hiilijalanjälkilaskurin käyttöönotto	50,1 Yhtiö päätynyt uuden hiilijalanjälkilaskurin luomisen sijaan Vantissa päädyttiin seuraamaan Hiilidiili-merkin saaneiden aterioiden osuutta kaikista tuotetuista ateriavaihtoehdoista.	Ei toteudu lainkaan

Mercuria kauppaoppilaitos Oy

Toiminta ja merkittävimmät tapahtumat

Vuosi 2022 alkoi lähiopetuksessa, vaikka pandemia vielä jylläsikin alkuvuonna. Paluu normaaliin on ollut helpotus sekä henkilöstölle että erityisesti opiskelijoille. Vuosi 2022 oli vilkasta aikaa kansainvälisyyden osalta. Erasmus+-hanke ”Creative Minds” päättyi, ja loppuseminaari järjestettiin Mercuriassa. Tässä hankkeessa Mercurian opiskelijat loivat startup-yritykset yhdessä hollantilaisten, saksalaisten ja espanjalaisten opiskelijoiden kanssa.

Yhtiön voimassa oleva strategiakausi lähestyy loppuaan. Strategian päivitystyö on käynnistetty yhteistyössä hallituksen, johtoryhmän, henkilöstön ja sidosryhmien kanssa. Nykyistä strategiaa on tarkoitus kirkastaa ja päivittää mm. digitalisuuden, vastuullisuuden ja monikulttuurisuuden osalta. Nämä muutosajurit näkyvät myös käynnissä olevissa kansallisissa hankkeissa.

Mercuria kauppaoppilaitos Oy sai EU:n komissiolta Innovative Teaching Award 2022 -tunnustuksen lokakuussa 2022, kun ensimmäinen Mercurian itse koordinoima Erasmus-hanke, Young Talents, palkittiin parhaana kaikista Suomessa toteutetuista Erasmus-hankkeista.

Vuosi 2022 oli monella tapaa onnistunut. Vaikeat koronavuodet 2020-2021 hidastivat opiskelijoiden opintojen etenemistä, mutta tilanne parani vuonna 2022, kun liiketoiminnan perustutkinnon opintoja suoritettiin lähes 10 % enemmän kuin edellisenä vuonna ja opiskelijoita valmistui lähes 20 % enemmän (2021: 45 767 osaamispistettä, 218 tutkintoa -> 2022: 49 889 osaamispistettä, 270 tutkintoa).

Tuloskehitys ja investoinnit

Yhtiön taloudellinen tulos säilyi merkittävästi ylijäämäisenä edellisen vuoden tavoin. Liikevaihto kääntyi jälleen selvään nousuun erityisesti lisääntyneen valtionosuusrahoituksen takia. Liikevaihdon kasvua vauhditti myös lisääntyneet vuokratulot. Martinlaakson lukion vuokraamiin tiloihin lisättiin tilikauden aikana yksi luokkatila ja kaksi pienempää työhuonetilaa. Tilikauden 1.1.2022-31.12.2022 tulos oli 928 115 euroa. Talousarviossa tuloksen ennakoitiin jäävän noin 580 000 euron tasolle. Pääosa vuodelle suunnitelluista investoinneista toteutettiin tilikaudella, mutta suurin yksittäinen investointi (aurinkosähköprojekti) siirtyy toteutettavaksi seuraavalle vuodelle. Yhtiön maksuvalmiuden ja omavaraisuuden tunnusluvuissa ei ole tapahtunut oleellisia muutoksia. Leasingvastuut ovat jatkaneet kasvua johtuen oppivelvollisuuden laajentamiseen liittyvistä laitehankinnoista.

Avainluvut (K) 1000 €	TA 2022	TP 2022
Liikevaihto	8 031	8 211
Liikevoitto	530	1 040
Tilikauden tulos	579	928
Taseen loppusumma	20 800	21 265
Henkilöstön lkm	55	59
Bruttoinvestoinnit	525	256
Quick ratio	8	10
Omavaraisuusaste	95	95
Pitkäaikainen vieras pääoma	0	0
Leasingvastuut	250	323

Tavoitteiden toteutumiseen ja muuhun toimintaan liittyvät riskit ja tulevaisuuden näkymät

Lisääntynyt nuorten pahoinvointi ja päihteiden käyttö ja myynti myös koulun tiloissa vaatii erityistä seurantaa. Tilanteeseen varaudutaan lisäämällä kodin ja koulun välistä yhteydenpitoa sekä vartiointia ja valvontaa koulun tiloissa. Lisäksi huolehditaan opiskelijahuollon riittävyydestä. Mittavista tukitoimista huolimatta opiskelijoiden hyvinvointivaje on suuri ja opinnot ovat osalla viivästyneet.

Koulutusorganisaationa yhtiön tärkein voimavara on sitoutunut ja osaava henkilöstö. Oikeanlaisen osaamisen saaminen ja pitäminen yhtiössä vaatii toimenpiteitä, johon Mercurian tulee jatkossakin keskittyä. Lainsäädännössä tapahtuvat jatkuvat muutokset edellyttävät henkilöstöltä sopeutumiskykyä ja muutosmyönteisyyttä.

Omistajapoliittisten linjausten toteutumisen arviointi

Oppivelvollisuuden laajentaminen on sujunut yhtiössä hyvin. Muutokset ovat jääneet odotettua vähäisemmiksi ja kustannusten nousu on ollut suunnitelmien mukaista. Tiivis yritysyhteistyö ja avainkumppanuuksien solmiminen ovat kehittäneet Mercuria aikuiskoulutustoimintaa. Mercuria seuraa Vantaan kärkihankkeisiin kuuluvan oppimiskampushankkeen etenemistä ja on aktiivisesti mukana suunnittelussa.

Tavoite	Mittari	Toteuma 2021	Tavoitetaso 2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tila
Talouteen liittyvät tavoitteet					
Kestävä ja vastuullinen taloudenpito	Nettotulos, Euroa Tulokseen vaikuttavat valtionrahoituksen mahdolliset maksuperusteiden muutokset ja maksuaikataulu	769 564	150 000	928 115	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	800 + 12 lisäsuoritepäätöksellä	805	850 + 7 lisäsuoritepäätöksellä	Toteutuu täysin
Opiskelijapalaute (amispalaute, päättökysely)	nps-indeksi	58	57	69	Toteutuu täysin
Työelämäpalaute (amispalaute)	Tyytyväisyys 1-5	Tietoa ei saatavilla.	4	4,4	Toteutuu täysin
Henkilöstöön liittyvät tavoitteet					
Henkilöstön työfiilis	Tyytyväisyys 1-5	4,3	4,1	4,2	Toteutuu täysin
Vastuullisuuteen liittyvät tavoitteet					
Kaupungin hiilineutraalisuustavoitteen tukeminen	Uusiutuvan energian osuus kiinteistön käyttämästä energiasta (%)	100	100	100	Toteutuu täysin
Vastuullisuuskampanjat / tapahtumat	kpl/vuosi	4	6	6	Toteutuu täysin

1.6.5 Kiinteistöyhtiöiden tavoitteiden toteutuminen

Kiinteistöyhtiöille asetettiin tavoitteiksi kiinteistöjen ylläpitokustannusten hillitseminen siten, että ylläpitokustannusten suhteellinen nousu on pienempi kuin Tilastokeskuksen julkaiseman Kiinteistön ylläpidon kustannusten vertailuindeksin muutos. Tutkimuksen mukaan kiinteistön ylläpidon kustannukset nousivat 11,5 % vuoden 2022 kolmannella neljänneksellä vuoden 2021 vastaavasta ajanjaksosta. Kiinteistön ylläpidon kulueristä eniten kasvoivat sähkön kustannukset, 44,1 %. Veden ja jäteveden kustannukset kasvoivat 3,3 %. Tiedot käyvät ilmi Tilastokeskuksen kiinteistön ylläpidon kustannusindeksistä 2015=100. Raportointihetkellä ei ollut vielä tiedossa indeksin kehitystä koko vuoden osalta, mikä lisää raportoinnin epävarmuutta erityisesti korkean inflaation aikana. Verratessa kiinteistöyhtiöiden ylläpitokustannusten kehitystä viimeisimpään julkistettuun tietoon kuudessa kiinteistöyhtiössä ei saavutettu tavoitetta eli ylläpidon kustannukset nousivat indeksiä enemmän.

Toiseksi kiinteistöyhtiöiden yhteiseksi tavoitteeksi asetettiin PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen hiilineutraalilla ja resurssiviisaalla tavalla sekä rakennuksen käyttöiän huomioiminen PTS:ssa. Neljää yhtiötä lukuun ottamatta kaikki yhtiöt saavuttivat kyseisen tavoitteen.

Kolmantena tavoitteena oli uusiutuvan energian käyttö siten, että uusiutuvan energian osuus kulutetusta sähköstä olisi 100 %. Kaikissa yhtiöissä oli käytössä sähkösopimus uusiutuvasta energiasta. Neljässä yhtiössä ei ollut täsmällistä tietoa lämpösopimusten sisällöstä.

Tavoitteiden toteutuminen	Ylläpidon kustannusten hallitseminen	PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen	Uusiutuvan energian käyttö	Selite
K Oy Kehäsuora 100 % (Tuupakka/Hakunila)	Ei asetettu.	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Muut tavoitteet: Kestävä ja vastuullinen taloudenpito: tilikauden tulos ilman poistoja positiivinen toteutuu täysin.
K Oy Tiedepuisto 100 %	Ei asetettu.	Toteutuu täysin	Ei asetettu.	Muut tavoitteet: Kestävä ja vastuullinen taloudenpito: tilikauden tulos ilman poistoja positiivinen toteutuu täysin.
K Oy Tikkurilan Terveysasema 62,2/73,8 %	Toteutuu täysin	Toteutuu osittain	Toteutuu täysin	PTS:n mukaiset kuluvan vuoden toimenpiteet suunnitteluvaiheessa. (Ikkunakorjaukset ja automaatiokorjaus)
Ratakujan Pysäköinti Oy 100 %	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu osittain	Ei tietoa	Muut tavoitteet: Kestävä ja vastuullinen taloudenpito: Voitollisen tuloksen saavuttaminen viimeistään suunnitelmakauden loppuun mennessä: Toteutuu täysin. Yhtiön tilinkauden 2021 tulos oli tappiollinen 50 878,94 euroa. Yhtiön tilikauden 2022 tulos oli tappiollinen edelleen 63 411,22 euroa. Tilikaudella yhtiön tappio kasvoi 24,63 %. Yhtiön tuloksen odotetaan parantuvan tilikaudella 2023, koska yhtiö on tehnyt palveluiden hintoihin korotuksia ja niiden vaikutus näkyy täysimääräisesti vasta ensi vuonna. Ennustetusti myös yhtiön kulut tulevat pienentymään tilikaudella 2023. Yhtiö ostaa sähköä emoyhtiön kilpailuttamalta toimittajalta eikä voi itse aktiivisesti vaikuttaa tavoitteen toteutumiseen.
K Oy Korson Toimistokeskus 77,1 %	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	
K Oy Lehdokkitien Virastotalo 85/100 %	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	
As Oy Vant. Sepänpuisto 100 %	Toteutuu täysin	Toteutuu osittain	Ei tietoa	Yhtiön sähkösopimus on uusiutuvan energian sopimus, mutta lämmön täsmällinen alkuperä tuntematon.
As Oy Vant. Katriinanrinne 100 %	Toteutuu täysin	Ei toteudu lainkaan	Ei tietoa	Lämmöntasapainotusta ei toteutettu. Yhtiön sähkösopimus on uusiutuvan energian sopimus, mutta lämmön täsmällinen alkuperä tuntematon.
Korson Pienteollisuustalo Oy 83,1 %	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Lumityö- sekä lämmityskustannukset kasvoivat edelliseen vuoteen nähden verrattain paljon.

Tavoitteiden toteutuminen	Ylläpidon kustannusten hallitseminen	PTS:n mukaisten vuosittaisten toimenpiteiden toteuttaminen	Uusiutuvan energian käyttö	Selite
Tikkuparkki Oy 100 %	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Ei tietoa	Muut tavoitteet: Kestävä ja vastuullinen talouden-pito: Voitollisen tuloksen saavutta-minen viimeistään suunnitelmakau-den loppuun mennessä: Toteutuu osittain. Yhtiön tilinkauden 2021 tulos oli tappiollinen 70 205,40 euroa. Sen sijaan yhtiön tilikauden 2022 tulos oli tappiollinen enää vain 53 575,94 euroa. Tilikaudella yhtiön tulos pa-rani 23,68 %, mutta se on edelleen tappiollinen. Yhtiön tuloksen odotetaan parantu-van tilikaudella 2023, koska yhtiö on tehnyt palveluiden hintoihin ko-rotuksia ja niiden vaikutus näkyy täysimääräisesti vasta ensi vuonna. Yhtiö ostaa sähköä emoyhtiön kil-pailuttamalta toimittajalta eikä voi itse aktiivisesti vaikuttaa tavoitteen toteutumiseen.
K Oy Vantaan Helikopte-ritukikohta 100 %	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Alustavan tiedon mukaan ylläpito-kustannukset nousivat 14,9 % joh-tuen erityisesti sähkön hinnan nou-susta.
K Oy Vantaan Maakot-kantie 10 33,1/88,3 %	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	
Pallastunturintien Liike-kiinteistö Oy 52,4 %	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	
Ruukkukujan Autopaikat Oy 87,2/88,3 %	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Ylläpidon kustannukset nousivat vuoden aikana 19 %.
Hakopolun Liikekiinteistö Oy 57 %	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Tavoite ei toteudu johtuen kasva-neista hallinnon kustannuksista ja energiakustannuksista sekä kor-jauskustannuksista.
K Oy Hakucenter	Ei toteudu lainkaan	Toteutuu täysin	Toteutuu täysin	Tavoite ei toteudu johtuen yleisestä kustannusten noususta ja energia-kustannuksista sekä korjauskustan-nuksista. Ylläpidon kustannukset nousivat 12,8 %.

1.6.6 Arvio konsernin todennäköisestä tulevasta kehityksestä

Hyvinvointialueuudistus vaikutti merkittävästi konserniomistusten kokonaisuuteen. Kaupungin strategian mukaan omistusten kokonaisuutta arvioidaan jatkossa siten, että se on kaupungin jäljellejäävää palvelutuotantoa tukeva. Yhteisökohtaiset vaikutukset kartoitettiin tarkemmin kevään 2022 aikana laatimalla suunnitelma konserniomistusten kokonaisuudesta ja toimenpiteistä kuhunkin konserniyhtiöön liittyen. Suunnitelma ohjaa ohjeellisesti konsernirakenteen kehittämistä ja sen mukaiset toimenpiteet toteutetaan strategiakauden aikana.

Kaupungin hyväksymä tuottavuus- ja kasvuohjelma käsittää myös konserniyhteisöjen toiminnan. Ohjelman toimenpiteiden valmistelu käynnistyi tilikaudella kaupungin ja konserniyhteisöjen yhteistyönä ja varsinaisista toimenpiteistä on päätetty ohjelman edetessä vuosina 2021–2023.

Vantaan kaupunkikonsernin rakenteen tarkastelua ja organisointia tullaan edelleenkin jatkamaan. Tavoitteena on toimintojen keskittämisen myötä tytäryhtiöiden lukumäärän vähentäminen. Uusia yhtiöitä perustetaan vain, jos perustettavan yhtiön toimintaa ei voida keskittää jo olemassa oleviin yhtiöihin tai on jokin muu perusteltu syy yhtiön perustamiselle tai jakamiselle.

1.6.7 Selonteko konsernivalvonnan järjestämisestä

Konsernivalvonnalla tarkoitetaan konsernijohdon vastuulla olevaa tytäryhteisöjen toiminnan tuloksellisuuden ja taloudellisen aseman seurantaa, analysointia ja raportointia. Lisäksi konsernivalvonnalla tarkoitetaan konserniohjeen noudattamisen sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuuden seurantaa.

Ohjeiden anto kunnan edustajille kaupunkikonsernin yhtiöissä

Konsernijaosto antoi vuonna 2022 menettelyohjeita kaupunkikonsernin yhtiöiden ja muiden yhteisöjen yhtiökokouksissa sekä kuntayhtymien ylimmissä päättävissä toimielimissä päätettävistä asioista. Lisäksi kaupunginjohtaja ja henkilöstö- ja konsernijohtaja tai hänen määräämänsä päättivät kiireellisissä tapauksissa menettelyohjeen antamisesta ja kaupungin edustajan määräämisestä yhteisöjen kokouksiin, joissa kaupungin etua on valvottava ja sen mielipidettä kuultava.

Menettelyohjeita annettiin mm. yhtiöjärjestysten ja toimintasääntöjen muuttamisesta, yhtiö- ja omistusjärjestelyistä, taloussuunnitelmien hyväksymisestä, tilinpäätösten vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä, osakassopimuksen noudattamisesta ja lainanottovaltuuksista sekä yhtiövastikkeista, edustajavalinnoista, palkkioista ja konserniohjeistuksen noudattamisesta.

Lisäksi konsernijaosto antoi tilikauden aikana viisi konserniohjeen mukaista ennakkosuostumusta tytäryhtiöilleen. Ennakkosuostumus annettiin VTK Kiinteistöt Oy:n konsernin sisäiselle lainajärjestelylle, Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:lle liiketoiminnan luovutukseen, Mercuria kauppaoppilaitokselle henkilöstöetuus- ja palkitsemisjärjestelmän käyttämisestä, Vantaan Energia Oy:lle poiketa Vantaan kaupungin henkilöstöpolitiikasta ja henkilöstöeduista sekä VTK Kiinteistöt Oy:lle yhtiöjärjestelyjä koskien K Oy Korallin sulautuminen. Mikäli toimenpide on hyväksytty kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen tai konsernijaoston jo tekemällä päätöksellä, ei konserniyhtiön tarvitse hyväksyä erillistä ennakkosuostumusta.

Kaupunginhallitus teki vuonna 2022 konserniyhtiöihin liittyviä päätöksiä koskien mm. osakekauppoja ja yhtiön purkautumista. Lisäksi kaupunginhallitus antoi lausuntoja kuntayhtymien taloussuunnitelmaluonnoksista sekä antoi kehotuksen Vantaan Energia Oy:lle irrottautumisesta Fennovoiman Hanhikivi 1-hankkeesta. Kaupunginvaltuusto päätti Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n yhteisökohtaisista omistajapoliittisista linjauksista 14.11.2022 § 7.

Tytäryhteisöjen toiminnan ohjeistus ja taloudellisen aseman seuranta

Tytäryhteisöjen seuranta toteutettiin vuonna 2022 siten, että yhteisöt raportoivat toiminnastaan, taloudestaan ja tavoitteiden toteutumisen näkymistään vuosikolmansittain sekä antoivat kaksi kertaa selonteon sisäisen valvonnan järjestämisestä ja riskienhallinnasta. Palvelualue työsti osavuosiraportoinnin perusteella konserniraportin konsernijaostolle.

Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan osalta konserniyhtiöiden selonteot toimitettiin kaupungin riskienhallinnan asiantuntijalle edelleen analysoitavaksi. Vantaan kaupungin konsernijaosto päätti 7.12.2021 § 4 konsernijaoston ja konserniohjauksen toiminnan kehittämisestä. Yksi päätetyistä kehittämiskohteista on konserniyhteisöjen sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan kokonaisuudesta raportointi konsernijaostolle. Yhtiöille toimitetulla itsearviointikyselyllä selvitettiin ensimmäistä kertaa vuonna 2022 Vantaan konserniyhteisöjen sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tilaa. Kyselyn perusteella tytäryhteisöjä ohjataan kehittämään sisäisen valvonnan järjestämistä.

Kunkin tytäryhteisön kanssa käytiin omistajaohjauskeskustelu, jolla varmistettiin omistajanäkökulman välittyminen tytäryhteisön toimintaan osana konserniohjausta ja -valvontaa. Omistajaohjauskeskustelujen tavoitteena on myös saavuttaa luottamuksellinen ja keskusteleva yhteys kaupungin ja tytäryhteisön välillä. Merkittävimmät yhteisöt saapuivat kutsusta myös konsernijaoston kokouksiin selostamaan yhteisöjen toimintaa, taloutta ja tavoitteiden saavuttamisen tilannetta.

Tytäryhteisöille tiedotettiin ajankohtaisista konserniohjaukseen liittyvistä asioista säännöllisin väliajoin ja lisäksi niille pidettiin tilikauden aikana kaksi webinaarikoulutusta, joiden aiheina olivat sisäinen valvonta ja vastuullisuuden kehittäminen.

Keskitettyjen konsernipalveluiden käyttö

Vantaan kaupunki tuottaa tytäryhtiöilleen tukipalveluita pääasiassa hankintoihin, tietohallintoon ja talouspalveluihin liittyen. Vuoden 2022 aikana tukipalveluiden sopimuskokonaisuutta päivitettiin siten, että jokaisella yhtiöllä on yksi tukipalvelusopimus kaupungin kanssa, joka kattaa kaikki kaupungin yhtiölle tarjoamat tukipalvelut. Kaupungissa on käytössä konsernitilijärjestelmä, johon tytäryhteisöjä voidaan konsernijaoston päätöksellä liittää.

Riskienhallintajärjestelmien ja sisäisen valvonnan toimivuus tytäryhteisöissä

Hallintosäännön 3 luvun 1 § mukaan kaupunkistrategian ja johdon toimiala huolehtii konserniohjauksesta ja valvonnasta. Vantaan kaupungin ja tytäryhteisöjen riskienhallinta järjestetään noudattaen yhtenäistä riskienhallintapolitiikkaa. Toimialat, liikelaitokset ja tytäryhteisöt raportoivat merkittävistä riskeistään ja riskienhallinnan järjestelyistään osana talouden seurantaa ja raportointia noudattaen Vantaan kaupunginvaltuuston hyväksymää (2.3.2015) ohjetta riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan järjestämisen periaatteista Vantaan kaupunkikonsernissa.

Kaupunginhallitus hyväksyi 22.1.2018 § 15 kaupunkikonsernin vakuutuspolitiikan, joka astui voimaan 1.2.2018. Vakuutuspolitiikan tavoitteena on ohjata vakuuttamista keskitetysti ja varmistaa, että vakuuttaminen toimii kassavirtaa ja tulosta tasoittavana keinona vahingon tapahduttua. Vantaan kaupunki käyttää vakuutusmeklaria vakuutusten kilpailuttamisessa, hankinnassa ja hoidossa. Vakuutusmeklari toimii vakuutusyhtiöstä riippumattomana asiakkaan valtuuttamana edustajana vakuutus- ja vahinkoasioissa ja asiakasta avustavana asiantuntijana. Vuoden 2018 aikana kaupungin ja tytäryhteisöjen vakuutusturva kilpailutettiin rahoituksen tulosalueen johdolla vuosille 2019 – 2022, jonka jälkeen hankintayksiköillä on oikeus jatkaa sopimusta toistaiseksi voimassa olevana. Vakuutusyhtiöt ja niiden tarjoamat vakuutuslajit päätettiin yleisjaoston kokouksessa 13.3.2018 § 7. Vakuutukset astuivat voimaan 1.1.2019. Kaupunkikonsernin vakuutusmeklaripalvelut kilpailutettiin 2019 ja vakuutusmeklaripalveluiden toimittajana toimii Rewenda Oy (Konsernijaosto 10.2.2020 § 11).

Sisäinen valvonta on osa hyvän johtamisen ja hallinnon periaatetta. Yhteisön hallituksen tehtävänä on järjestää yhteisön sisäinen valvonta tarkoituksenmukaisella ja toimivalla tavalla. Tytäryhtiöissä sisäisestä valvonnasta vastaavat yhtiön hallitus ja toimitusjohtaja. Kaupungin sisäisellä tarkastuksella on oikeus kaupunginjohtajan toimeksiannon mukaisesti tarkastaa tytäryhteisöjen toimintaa. Sisäinen tarkastus suorittaa työohjelmansa tai erillispäätöksen mukaisia tarkastuksia sekä raportoi havainnoista ja johtopäätöksistä konsernijohdolle. Tarkastusta varten tytäryhteisöjen tulee antaa tarpeelliset tiedot ja avustaa tietojen saamisessa.

1.6.8 Konsernitilinpäätös ja sen tunnusluvut

Konsernituloslaskelma	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
Toimintatuotot	1 195,6	1 199,7	1 032,6
Toimintakulut	- 2 389,7	- 2 255,3	- 2 042,6
Osuus osakkuusyhteisöjen voitosta (tappiosta)	9,5	- 7,3	0,7
Toimintakate	**- 1 184,5**	**- 1 062,9**	**- 1 009,4**
Verotulot	1 199,2	1 131,6	1 073,0
Valtionosuudet	295,0	261,6	299,3
Rahoitustuotot ja -kulut			
Korkotuotot	10,5	10,0	10,1
Muut rahoitustuotot	5,1	3,4	2,6
Korkokulut	- 20,2	- 17,1	- 17,8
Muut rahoituskulut	- 46,5	- 5,1	1,4
Vuosikate	**258,6**	**321,6**	**359,3**
Poistot ja arvonalentumiset			
Suunnitelman mukaiset poistot	- 218,9	- 213,8	- 215,1
Omistuksen eliminointierot	0,0	- 1,2	- 4,0
Arvonalentumiset	- 2,0	- 4,2	- 4,2
Satunnaiset erät	0,0	0,0	0,1
Tilikauden tulos	**37,7**	**102,4**	**136,1**
Tilinpäätössiirrot	- 1,2	- 0,2	- 0,8
Tilikauden verot	- 8,7	- 12,1	- 9,2
Laskennalliset verot	- 3,7	- 2,8	- 6,7
Vähemmistöosuudet	- 0,2	- 11,6	- 18,8
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**23,9**	**75,6**	**100,7**

Konsernituloslaskelman tunnusluvut	2022	2021	2020
Toimintatuotot/ toimintakulut, %	50,0	53,2	50,6
Vuosikate/ poistot, %	117,0	147,5	163,9
Vuosikate, euroa/ asukas	1 064,9	1 344,3	1 514,7
Asukasmäärä	242 819	239 206	237 231

Konsernin rahoituslaskelma	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
Toiminnan rahavirta			
Vuosikate	258,6	321,6	359,3
Satunnaiset erät	0,0	0,0	0,1
Tilikauden verot	- 8,7	- 12,1	- 9,2
Tulorahoituksen korjauserät	- 11,4	- 25,8	- 33,3
Investointien rahavirta			
Investointimenot	- 428,2	- 410,0	- 452,1
Rahoitusosuudet investointimenoihin	7,1	3,0	3,7
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	203,1	160,0	96,2
Toiminnan ja investointien rahavirta	**20,5**	**36,6**	**- 35,2**
Rahoituksen rahavirta			
Antolainauksen muutokset			
Antolainasaamisten lisäys	- 0,3	- 0,4	- 2,4
Antolainasaamisten vähennys	2,6	2,7	4,7
Lainakannan muutokset			
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	78,3	160,7	221,8
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	- 159,8	- 133,7	- 233,4
Lyhytaikaisten lainojen muutos	194,1	- 18,5	- 29,7
Oman pääoman muutokset	- 7,7	- 7,9	- 20,1
Muut maksuvalmiuden muutokset			
Toimeksiant. varojen ja pääomien muutokset	- 1,2	0,9	0,1
Vaihto-omaisuuden muutos	- 17,9	7,4	- 3,7
Saamisten muutokset	- 99,6	- 102,0	44,3
Korottomien velkojen muutos	20,8	79,3	47,4
Rahoituksen rahavirta	**9,2**	**- 11,4**	**29,1**
Rahavarojen muutos	**29,7**	**25,1**	**- 6,1**
Rahavarojen muutos			
Rahavarat 31.12.	280,4	250,7	225,6
Rahavarat 1.1.	250,7	225,6	231,7

Konsernin rahoituslaskelman tunnusluvut	2022	2021	2020
Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä 5 v. milj. €	- 84,9	- 30,0	- 0,3
Investointien tulorahoitus, %	61,4	79,0	80,1
Lainanhoitokate	1,5	2,2	1,5
Laskennallinen lainanhoitokate	1,0	1,3	1,4
Kassan riittävyys, pv	33,5	32,3	29,9

Konsernitase	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
VASTAAVAA			
Pysyvät vastaavat	**3 689,7**	**3 681,7**	**3 623,3**
Aineettomat hyödykkeet	*55,0*	*47,2*	*37,8*
Aineettomat oikeudet	6,1	7,2	7,4
Muut pitkävaikutteiset menot	47,6	38,9	29,7
Ennakkomaksut	1,2	1,1	0,7
Aineelliset hyödykkeet	*3 224,5*	*3 189,9*	*3 137,9*
Maa- ja vesialueet	431,4	425,6	416,7
Rakennukset	1 531,6	1 466,7	1 465,5
Kiinteät rakenteet ja laitteet	970,7	872,7	837,5
Koneet ja kalusto	111,9	119,2	131,7
Muut aineelliset hyödykkeet	8,1	8,4	6,8
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	170,7	297,3	279,7
Sijoitukset	*410,2*	*444,5*	*447,6*
Osakkuusyhteisöosuudet	108,8	101,9	110,6
Muut osakkeet ja osuudet	111,6	150,6	142,8
Muut lainasaamiset	184,2	186,6	189,1
Muut saamiset	5,5	5,4	5,0
Toimeksiantojen varat	**2,9**	**3,3**	**3,5**
Vaihtuvat vastaavat	**653,7**	**511,9**	**392,0**
Vaihto-omaisuus	38,4	20,6	28,0
Saamiset			
Pitkäaikaiset saamiset	15,1	5,1	5,5
Lyhytaikaiset saamiset	319,7	235,5	133,0
Rahoitusarvopaperit	37,9	31,6	21,2
Rahat ja pankkisaamiset	242,5	219,2	204,4
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**4 346,3**	**4 196,9**	**4 018,8**

Konsernitase	2022 milj. €	2021 milj. €	2020 milj. €
VASTATTAVAA			
Oma pääoma	**1 380,6**	**1 356,2**	**1 280,3**
Peruspääoma	349,1	349,1	349,1
Muut omat rahastot	160,2	178,9	180,8
Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)	847,4	752,5	649,7
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	23,9	75,6	100,7
Vähemmistöosuudet	**143,2**	**149,5**	**143,1**
Pakolliset varaukset	**30,3**	**29,5**	**24,9**
Eläkevaraukset	0,2	0,2	0,2
Muut pakolliset varaukset	30,1	29,3	24,7
Toimeksiantojen pääomat	**4,3**	**6,0**	**5,3**
Vieras pääoma	**2 787,8**	**2 655,8**	**2 565,2**
Pitkäaikainen korollinen vieras pääoma	1 717,0	1 827,5	1 809,2
Pitkäaikainen koroton vieras pääoma	211,9	203,6	197,8
Lyhytaikainen korollinen vieras pääoma	371,3	148,2	157,9
Lyhytaikainen koroton vieras pääoma	487,6	476,5	400,2
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**4 346,3**	**4 196,9**	**4 018,8**

Konsernitaseen tunnusluvut	2022	2021	2020
Omavaraisuusaste, %	35,4	36,2	35,7
Suhteellinen velkaantuneisuus, %	101,9	100,8	105,2
Kertynyt yli-/ alijäämä, milj. €	871,3	828,1	750,4
Kertynyt yli-/ alijäämä, €/ asukas	3 588,4	3 462,1	3 163,2
Konsernin lainakanta 31.12., milj. €	2 088,3	1 975,7	1 967,2
Konsernin lainakanta 31.12., €/ asukas	8 600,2	8 259,4	8 292,2
Lainat ja vuokravastuut, 31.12., milj. €	2 514,1	2 413,9	2 362,9
Lainat ja vuokravastuut, €/ asukas	10 353,8	10 091,4	9 960,4
Konsernin lainasaamiset 31.12., milj. €	184,2	186,6	189,1
Asukasmäärä	242 819	239 206	237 231

1.7 Tilikauden tuloksen käsittely

Vantaan kaupungin tilikauden 2022 tulos ennen poistoeron, varausten ja rahastojen muutosta on 13 000 691,36 euroa ylijäämäinen. Tulokseen sisältyvät kaupungin liikelaitosten ja rahastojen tulokset, jotka käsitellään kirjanpitosäännösten mukaisesti niiden omissa kirjanpidoissa.

Kaupunginhallitus esittää tilikauden 2022 tuloksen käsittelystä seuraavaa:

- Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksessa kirjataan poistoeron vähennykseksi investointivarauksella hankittuihin pysyviin vastaaviin kohdistuneet poistot 302 804,45 euroa.

- Vantaan kaupungin asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston ylijäämä 1 554 271,73 euroa kirjataan rahaston lisäykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti.

- Sosiaalisen luototuksen rahaston ylijäämä 11 290,31 euroa kirjataan rahaston lisäykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti.

- Vahinkorahaston alijäämä 335 411,80 euroa kirjataan rahaston vähennykseksi ja yhdistellään kaupungin tilinpäätökseen rahaston sääntöjen mukaisesti.

Tilikauden tuloksen käsittelyn jälkeen:

- Kaupunginhallitus esittää, että Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen tilikauden alijäämä 193 131,19 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään.

- Kaupunginhallitus esittää, että Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen tilikauden ylijäämä 271 120,30 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään.

- Vantaan kaupungin tilikauden ylijäämä 12 093 345,57 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään.

Kaupunginhallitus esittää lisäksi, että tilikauden 2023 kirjanpidossa:

- Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen, Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen sekä Sosiaalisen luototuksen rahaston taseet yhdistellään Vantaan kaupungin taseeseen. Vantaan kaupunginvaltuusto on 19.12.2022 (§9-11) päättänyt lakkauttaa Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen, Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen sekä Sosiaalisen luototuksen rahaston 31.12.2022.

2 Talousarvion toteutuminen

2.1 Tavoitteiden toteutuminen

Vuodelle 2022 valtuusto asetti sitovia tavoitteita yhteensä 38 kappaletta. Tavoitteista 12 toteutui täysin, 15 osittain ja 11 ei lainkaan.

Käyttötalousmenojen kasvu edellisvuodesta oli 6,3 prosenttia sosiaali- ja terveydenhuollon ylitettyä alkuperäisen talousarvionsa mm. koronaepidemian takia. Tuottavuus- ja kasvuohjelman toteutus eteni suunnitellusti. Vuoden 2022 toimenpiteitä toteutettiin osana käyttösuunnitelmaa. Ohjelma toimi vuoden 2023 talousarviovalmistelun sekä 2023–2026 taloussuunnitelman pohjana.

Maanmyyntivoittoja, maanvuokraustuloja ja sopimuskorvauksia kertyi vuonna 2022 44,8 miljoonaa euroa (2021: n. 53,6 milj. euroa). Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päivitystyö valmistui kesäkuussa ja kaupunginvaltuusto hyväksyi uudet maa- ja asuntopoliittiset linjaukset kokouksessaan 10.10.2022. Kaupunki loi edellytykset laadukkaalle ja monipuoliselle asuntotuotannolle. Vuonna 2022 Vantaalle asuntoja valmistui yhteensä 3 304 (v. 2021: 3 121). Valmistuneista asunnoista 2 610 oli kerrostaloissa. Uusia pientaloasuntoja (omakoti-, erillis-, pari- ja rivitaloja) valmistui yhteensä 652, näistä rivitaloissa 202.

Vantaan resurssiviisauden tiekartta on päivitetty ja sisältää uutena kaistana luonnon monimuotoisuuden. Kaistalle on määritelty toimia monimuotoisen luonnon edistämiseksi Vantaalla. Tavoitteena on hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Vuoden 2021 päästötietojen mukaan kokonaispäästöt eivät vähentyneet (0 %) ja asukaskohtaiset vähenivät 1 prosentin. Asetettua 7 prosentin vähennystavoitetta ei saavutettu. Päästöt ovat olleet laskusuunnassa, mutta prosentuaalinen tavoite ei toteudu.

Kestävien liikkumismuotojen osuus ei kasvanut tavoitteen mukaisesti. Joukkoliikenteen nousijamäärä oli 126 126. Se on 9 prosenttia matalampi vuoden 2019 huippuluvuista. Vantaan joukkoliikenne on toipunut koronaepidemian vaikutuksista huomattavasti HSL:n keskiarvoa nopeammin. Ratikkakaupungin suunnittelua on edistetty. Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään. Vantaan keskustojen kokonaiselinvoimaluku on lähtenyt taas nousuun. Vuoden 2021 laskennan tulos on 3,0 (2020: 2,9).

Sekä pitkäaikaistyöttömien että alle 30-vuotiaiden työttömien määrä väheni verrattuna vuoden 2021 lopun tilanteeseen nähden. Pitkäaikaistyöttömien määrä vuoden lopussa oli 5 237 (2021: 6 724). Alle 30-vuotiaiden työttömien määrä oli vuoden lopussa 2 852 (2021: 3 476).

Perusopetuksen oppilaiden lukutaitoa arvioitiin Lukuseula-testillä: Tavoitteena oli, että kaikista 2. luokan oppilaista suoritustasoltaan alimpaan 20 prosenttiin kuuluvien joukko vähenee. Suomi äidinkielenä -oppimäärää opiskelevien tulos ei parantunut, mutta suomi toisena kielenä -opiskelevien tulos parani. Perusopetuksen päättäneistä 16 jäi ilman opiskelupaikkaa, minkä lisäksi asuinkuntailmoituksia on tehty n. 200. Kaikkiin ilman toisen asteen koulutuspaikkaa oleviin ollaan yhteydessä ja osoitetaan koulutuspaikat. Keskeyttäneiden määrä ammatillisessa koulutuksessa väheni edelliseen vuoteen verrattuna, vaikka tavoitetasoja ei aivan saavutettu. Alle 20-vuotiaiden keskeyttämisprosentti oli 8,8 (v. 2021: 13,7 %). Keskeyttämisprosentti kaikista opiskelijoista oli 11,3 (v. 2021: 19,3 %).

Entistä suurempi osa ikääntyneistä pystyy asumaan kotona. Vantaalla omassa kodissa ilman palvelutarvetta tai kotona asumista tukevien palvelujen turvin asuvien 75 vuotta täyttäneiden osuus oli vuoden 2022 lopussa 93,6 prosenttia (v. 2021: 93,4).

Henkilöstön työhyvinvointi ja palautuminen työpäivän aiheuttamasta rasituksesta paranee -tavoitetta seurattiin mm. Kunta10-mittareilla: Koko kaupungin tuloksissa 36,9 prosenttia arvioi palautuvansa hyvin työpäivän aiheuttamasta rasituksesta (2020: 40,7 %).

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
Taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki							
1. Hallittu käyttötalouden menokehitys	Toimintamenojen kasvu-%	4,0 %	Talousarvion 2022 mukainen	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Matti Ruusula	Valtuustokauden strategian, talousarvion 2022 sekä tuottavuus- ja kasvuohjelman mukaiset kehittämistoimenpiteet	Talousarviossa ennakoitiin 3,1 prosentin vuotuista menokasvua vuoden 2021 talousarvion toteumaan nähden. Käyttötalousmenojen kasvu edellisvuodesta oli 6,3 prosenttia sosiaali- ja terveydenhuollon ylitettyä alkuperäisen talousarvionsa mm. koronaepidemian takia.	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
2. Tuottavuus- ja kasvuohjelma toteutuu suunnitelman mukaisesti	Tuottavuus- ja kasvuohjelman toteuttaminen	Ohjelma valmistunut v. 2021 helmikuussa	Tuottavuus- ja kasvuohjelman vuoden 2022 toimenpiteet toteutuvat. Tulevien vuosien talouden suunnittelussa edetään tuottavuus- ja kasvuohjelman mukaisesti.	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Matti Ruusula	Vuoden 2022 toimenpiteet toteutettiin osana käyttösuunnitelmaa. Ohjelma toimi vuoden 2023 talousarvion sekä 2023–2026 taloussuunnitelman pohjana.	Tuottavuus- ja kasvuohjelman toteutus etenee suunnitellusti.	Tavoite toteutui täysin.
3. Kaupunki saa maanmyyntivoittoja, maanvuokratuloja ja sopimuskorvauksia yhteensä 45 milj. euroa	Maanluovutuksen ja maankäyttösopimusten tulot (netto), milj. euroa = maanmyyntivoitot (kauppahinta vähennettynä hankintahinnalla ja tonttien luovutuskuntoon saattamisen kustannuksilla) + maanvuokratulot + maankäyttösopimuskorvaukset (vähennettynä maanhankintamenoilla)	59,4 milj. euroa	45 milj. euroa	Tero Anttila	Yritystontteja on myyty 8 kpl ja yksi teollisuustontti on vuokrattu osto-optiolla. Asuinkerrostalotontteja on myyty kolme kappaletta ja vuokrattu yksi. Rivitalo- ja yhtiömuotoisia erillistalotontteja on myyty kaksi. Yksi tontti on vuokrattu erityisryhmien asumiskäyttöön.	Vuoden loppuun mennessä maan myyntivoittoja, maanvuokraustuloja ja sopimuskorvauksia on toteutunut yhteensä noin 44,8 milj. euroa. Mittarin raportointitapaa on muutettu strategiassa vähentämällä tunnusluvusta maanhankinnan menot. Strategian mukainen vuositavoite olisi ollut 37,5 milj. e ja toteuma 35,4 milj. euroa.	Tavoite toteutui osittain.
4. Vantaan maa- ja asuntopoliittinen ohjelma päivitetään	Ohjelman valmistelu käynnistetään.	Nykyiset maa- ja asuntopoliittiset linjaukset on hyväksytty vuonna 2018 ja ensimmäinen seurantaraportti valmistui vuonna 2020.	Ohjelma on valmis kesäkuuhun mennessä.	Tero Anttila	Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päivitystyö valmistui kesäkuussa 2022 ja kaupunginvaltuusto hyväksyi uudet maa- ja asuntopoliittiset linjaukset kokouksessaan 10.10.2022.	Valmistunut	Tavoite toteutui täysin.
5. Varmistetaan, että kaupunkikonsernin omistusten kokonaisuus on tarkoituksenmukainen ja kaupungin palvelutuotantoa tukeva	Tehdään kokonaistarkastelu ja suunnitelma konserniyhtiöiden omistusten kokonaisuudesta ja strategiset valinnat siitä, mitä kaupungin tulisi omistaa ja mistä omistuksista luopua sekä toteutussuunnitelma luopumisille. Suunnitelma sisältää linjaukset ja aikataulun.	Kokonaisvaltainen suunnitelma puuttuu. Jokaisella yhtiöllä omistajapoliittinen linjaus, joka valmistunut talvella 2020-2021.	Tarkastelu ja suunnitelma tehty sekä niihin liittyvät periaatelinjaukset hyväksytty päätöksenteossa. Suunnitelman vuosien 2022 toteutus tehty.	Kirsi-Marja Lievonen	Konsernijaosto on hyväksynyt ohjelman kokonaisuudessaan.	Konsernijaosto on hyväksynyt ohjelman kokonaisuudessaan.	Tavoite toteutui täysin.
6. Työmarkkinatuen kuntaosuus saadaan laskuun kuntakokeilun myötä	Työmarkkinatuen kuntaosuus	21,9 milj. euroa	23 milj. euroa	Susanna Taipale-Vuorinen	Uusi asiakaspalvelumalli, kohdennettuna toimenpiteenä vaikuttavuuspilotti. Palveluohjauksen kehittämisen jatkuva seuranta. Pitkäaikaistyöttömiin kohdistuneet erityistoimenpiteet.	Toteuma 2022: 27,06 milj. euroa. Pitkäaikaistyöttömyys on kääntynyt laskuun. Työmarkkinatuen kuntaosuus on lähtenyt laskuun Covidin aikana nousseesta summasta.	Tavoite ei toteutunut lainkaan.

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
7. Asiakkaiden työttömyysjaksot lyhenevät kuntakokeilussa	Työttömyysjakson keskimääräinen kesto	Työnhaun keskimääräinen kesto 10/2020: 39 viikkoa	35 viikkoa	Susanna Taipale-Vuorinen	Palveluohjausta, omavalmentajien rekrytointia ja perehdytystä on merkittävästi tehostettu.	70 viikkoa	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
8. Työttömyys vähenee	Pitkäaikaistyöttömien määrä	4 115 pitkäaikaistyötöntä 12/2020	4 115	Susanna Taipale-Vuorinen	Palveluohjausta, omavalmentajien rekrytointia ja perehdytystä on merkittävästi tehostettu.	5 237	Tavoite toteutui osittain.
	Alle 30-vuotiaiden työttömien määrä	4 388 alle 30-vuotiasta työtöntä 12/2020	3 600		Palveluohjausta, omavalmentajien rekrytointia ja perehdytystä on merkittävästi tehostettu.	2 852	
	Vieraskielisten työttömien määrä	6 294 vieraskielistä työtöntä 12/2020	6 000		Palveluohjausta, omavalmentajien rekrytointia ja perehdytystä on merkittävästi tehostettu.	5 885	
9. Vantaa on vetovoimainen yritysympäristö	Vantaan työpaikkojen määrä kehittyy positiivisesti.	Työpaikkoja: 122 871 (2019)	+1%	Susanna Taipale-Vuorinen	Vantaan yritysklustereiden toiminnan kehittäminen. Kasvu- ja elinvoimaohjelman laatiminen ja toteuttaminen. Invest in -toimintojen käynnistäminen. Pk-yritysten osaamisen kehittäminen.	Vantaalla oli 118 546 työpaikkaa vuoden 2021 lopussa. Uudempaa lukua ei ole saatavilla.	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
10. Vantaalaisen työelämän vaatimuksiin vastaava ammatillinen koulutus	Valmistuvien sijoittuminen työelämään	Työelämän ulkopuolelle jääneet, (opiskelijoiden päättökyselyn tieto – työtön) 6 %.	Työttömänä 4 %	Katri Kalske	Kiinnitetty erityistä huomiota joustaviin henkilökohtaisiin opiskelusuunnitelmiin ja valmistumiseen.	4 %	Tavoite toteutui täysin.
11. Suunnitelma IB-jatkumon toteuttamiseksi osana oppimiskampusta	Suunnitelma laadittu	Suunnittelua ei aloitettu	Suunnitelma hyväksytty	Katri Kalske	IB Career Related -ohjelman haku on edennyt suunnitellusti ja IBO:lle on jätetty "Application for Candidacy" -hakemus.	Suunnitelma tehty IB CP-ohjelman osalta ja suunnittelu aloitettu IB-jatkumon osalta.	Tavoite toteutui osittain.
12. Vantaan maine ja vetovoima paranee	Kuntien mainetutkimus	Maine: 3.25 Vetovoima: 3.42	Maine: 3.35 (+0.1) Vetovoima: 3.52 (+0.1)	Mari Kalmari	Mittarina T-median kaupunkien maine & vetovoima -tutkimus. Tutkimus tilattu 25.4.2022. Tulosten tarkempi arviointi tehdään tutkimustulosten valmistuttua helmi-/maaliskuussa 2023.	Potentiaaliset asukkaat: Maine: 2.94 Vetovoima: 3.09 Asukkaat: Maine: 3.10 Vetovoima: 3.48	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
Hyvät asukaslähtöiset palvelut							
13. Terveysasemien vastaanotolle pääsy nopeutuu	Odotusaika terveysaseman lääkärin vastaanotolle kiireettömässä asiassa (3. vapaa aika lääkärille T3, mediaani, vrk)	46 vrk	14 vrk	Timo Aronkytö	Vuoden aikana terveysasemilla on varmistettu, että kiireettömiä lääkäriaikoja on varattavissa mm. luomalla vakioidut aikataulupohjat lääkäreille. Loppuvuodesta hyvinvointialueelle siirtymiseen varautuen ajanvarauspohjat eivät kuitenkaan ole olleet sovitusti auki kolmea kuukautta. Vuoden aikana lääkäriresursseja on vahvistettu. T3-luvuissa on terveysasemakohtaista vaihtelua ja raportointia kehitetään edelleen vastaamaan todellista toimintaa.	87 vrk	Tavoite ei toteutunut lainkaan.

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
14. Kotona asuvien ikääntyneiden osuus pysyy saavutetulla tasolla hyvinvoinnin tasoa ylläpitäen	Omassa kodissa ilman palvelutarvetta tai kotona asumista tukevien palvelujen turvin asuvien 75 vuotta täyttäneiden osuus	93,4 %	93,4 %	Timo Aronkytö	Kuntoutustoiminnan kehittämistä vanhuspalveluissa jatkettiin kotikuntoutuksen, arviointitiimin sekä kotihoidon kanssa. Kotihoidon etäpalvelujen pilotointi käynnistettiin kesäkuussa osana kotihoidon palveluvalikon monipuolistamista ja toiminnan piirissä on jo yli 50 asiakasta. Kotiin tuotettavien lääkäripalvelujen kehittämistyö käynnistettiin osana hyvinvointialueen kehittämistyötä. Erityisasumisessa on avattu Myyrinkodin kuntoutus- ja arviointiyksikkö heinäkuussa 2022 tukemaan omaishoitajien työtä. Omaishoidon tuen ohje päivitettiin ja hoitoryhmä 3 otettiin käyttöön 1.5.2022.	93,60 %	Tavoite toteutui täysin.
15. Asiakas pääsee suun terveydenhuollon palveluihin paremmin ja tarpeen mukaisesti	Odotusaika hammaslääkärin vastaanotolle kiireettömässä asiassa (3. vapaa aika lääkärille T3, mediaani, vrk)	120 vrk	90 vrk	Helena Salusjärvi-Juopperi /Timo Aronkytö	Tavoitteen saavuttamiseksi keskeistä on ollut hoitovelkaan vastaaminen. Hoitotakuujonon purkua tehtiin henkilökunnan tekemänä lisätyönä. Kevään pandemiatilanne rajoitti toimintavolyymia. Palveluseteli otettiin käyttöön 1.6.2022 alkaen ja yksityinen toimija on purkanut hoitotakuujonoa 1.9.2022 alkaen. Hoitotakuujono saadaan purettua helmikuun 2023 loppuun mennessä.	150 vrk	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
16. Laajennetaan lapsille ja nuorille suunnattua harrastustarjontaa ja parannetaan harrastusten saavutettavuutta	Harrastaa jotakin vähintään kerran viikossa, % (Koulu-terveyskyselyn osio kohdennetulle alueelle)	4. ja 5. -luokkalaisista 88 % (2019), 83,7 % (2021, koko Vantaa) 8. ja 9. -luokkalaisista 95,2 % (2019), 93,8 % (2021, koko Vantaa)	4. ja 5. -luokkalaisista kohdealueella 90 % (kysely 2022) 8. ja 9. -luokkalaisista kohdealueella 95 % (kysely 2022)	Riikka Åstrand (raportointivastuu) ja Katri Kalske	KAKU-KASO -yhteistyöryhmä on koossa ja kokoontuu säännöllisesti. Toimintasuunnitelma on laadittu ja toimenpiteet etenevät suunnitelman mukaisesti. Painopiste keväällä kenttäpartio-toiminnan käynnistämisessä sekä harrastustarjonnan ja viestinnän työkalujen kehittämisessä. Syyskaudella toteutettiin kohdealueella kysely kaikille oppilaille, jolla seurataan tavoitetilan saavuttamista.	Syksyn 2022 kyselyn tulokset kohdekoululla (vertailu kouluterveyskyselyn mittaukset): -4.-5.-luokkalaisista 56 prosenttia käy ohjatussa harrastuksessa vähintään kerran viikossa (ktk 2019 tulos oli 83,3 % ja vuonna 2021 tulos oli 75 %). -8.-9.-luokkalaisista 43 prosenttia käy ohjatussa harrastuksessa vähintään kerran viikossa (ktk 2019 tulos oli 93,1 % ja vuonna 2021 tulos oli 89,1 %). Kohdennetun kyselyn tulokset eivät ole sellaisenaan täysin vertailukelpoisia, koska kouluterveyskyselyn mittaukseen sisältyi myös omatoimiset harrastukset ilman ohjaustoimintaa.	Tavoite toteutui osittain.
	Harrastusten Vantaa -hankkeeseen osallistuneet, joille kyseessä on ainoa harrastus lkm (kysely osallistuvien perheille)	Hankkeeseen osallistuneista lapsista/nuorista ilmoitti tämän olevan heidän ainoa harrastus: 32 % (pilottihankkeen kysely kevät 2021)	Hankkeeseen osallistuneista lapsista/nuorista ilmoitti tämän olevan heidän ainoa harrastus: >32 % (kysely syksy 2022)		Harrastusryhmiin osallistuneilta oppilailta kysytään palautekyselyn yhteydessä keväällä 2022 ja ilmoittautumisten yhteydessä syksyllä 2022: Onko harrastus lapsen tai nuoren ainoa ohjattu harrastus.	Kevään 2022 palautekyselyyn vastanneista 34 % ilmoitti harrastuksen olevan lapsen ainoa ohjattu harrastus. Syksyllä 2022 ilmoittautumisten yhteydessä kerätyn tiedon pohjalta Harrastusten Vantaan harrastus on ainoa ohjattu harrastus 34 % oppilaista. Etsivän harrastustoiminnan kohdalla kaudella 2021–2022 oppilaista 100 % ilmoitti harrastuksen olevan heidän ainoa ohjattu harrastus.	

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
17. Oppivelvollisuuden laajennuksen tarjoamat väylät tavoittavat vantaalaiset nuoret	Perusopetuksen opiskelijoiden sijoittuminen 2. asteen opintoihin	13 perusopetuksen keväällä 2020 päättänyttä opiskelijaa ei ole jatkanut opintoja (tilastointipäivä 20.9.2020).	Kaikki perusopetuksen päättäneet ovat jatkaneet opintoja toisella asteella tai TUVA-koulutuksessa.	Katri Kalske	On luotu rakenteita ja tehty toimialarajat ylittävää yhteistyötä opiskelijoiden sijoittumisen tukemiseksi. 1.8.2022 aloitettiin tutkintokoulutukseen valmentava koulutus (TUVA). Asuinkuntaopinto-ohjaaja ohjaa ilman opiskelupaikkaa jääviä oppivelvollisia.	Perusopetuksen päättäneistä 16 jäi ilman opiskelupaikkaa, minkä lisäksi asuinkuntailmoituksia on tehty n. 200. Kaikkiin ilman toisen asteen koulutuspaikkaa oleviin ollaan yhteydessä ja osoitetaan koulutuspaikat.	Tavoite toteutui osittain.
18. Kaupungin valmiussuunnittelun taso paranee	Toimialojen ja liikelaitosten valmiussuunnitelmien päivittäminen	Osa toimialojen valmiussuunnitelmista on päivittämättä.	Kaikkien toimialojen sekä liikelaitosten valmiussuunnitelmat päivitetty vuoden 2022 loppuun mennessä (max 3 v vanhoja).	Kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Hanna Ormio	Kason valmiussuunnitelma on päivitetty ja hyväksytty alkuvuodesta 2022. KUPELAn valmiussuunnitelman päivitettiin vuoden 2022 aikana, jolloin siinä voitiin ottaa huomioon hyvinvointialueelle siirtymisen vaikutukset. Tarkempia viimeistelyjä tehdään hyvinvointialueen puolella. Vantti Oy:n valmiussuunnitelma päivitettiin syksyllä 2022. KATOn toimialalta ympäristöterveydenhuolto oli päivittänyt oman valmiussuunnitelmansa jo 2021, muun Kaupunkiympäristön toimialan suunnitelmat syksyllä 2022. KAJO, KAKU ja SOSTER ovat päivittäneet valmiussuunnitelmansa 2021; soster kevyellä päivityksellä, koska siellä valmisteltiin hyvinvointialueelle siirtymistä. Mahdolliset laajemmat muutokset tehdään siirron jälkeen.	Kaikkien toimialojen ja Vantti Oy:n valmiussuunnitelmat on päivitetty 2021 tai 2022.	Tavoite toteutui täysin.
	Hyvinvointialueuudistus: uusien rakenteiden suunnittelu valmiussuunnitteluun ja varautumiseen Vantaan ja Keravan alueella.	Hyvinvointialueen muodostaminen 2023 vaatii muutoksia valmiuden ja varautumisen rakenteisiin.	Uudet rakenteet ja vastuut valmiussuunnitteluun varautumiseen suunniteltu yhteistyössä tulevan hyvinvointialueen kanssa.		Kaupunginjohtaja asetti työryhmän tehtävään. Siinä on ollut edustus Vantaan ja Keravan kaupungeilta sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelta. Nykytilaa ja tulevia rakenteita on suunniteltu vuoden aikana. Yhdyspintasopimus on valmis. Myöhemmin tehdään vielä yksityiskohtaisempaa suunnittelua yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa.	Yhdyspintasopimus on valmis ja odottaa allekirjoittamista.	
19. Toimitilat ovat teknisesti kunnossa ja sisäilmaolosuhteet sekä esteettömyysvaatimukset ovat vaatimusten mukaisia ja sisäilmaoireilu hallinnassa	Kuntotarkastukset sekä huolto- ja korjaustyöohjelmat	Korjaustarpeet selvitetty noin 80 kohteessa ja osa korjaustoimista toteutettu. Selvitysvaiheessa noin 90 kohdetta.	Toimitilojen tekninen kunto ja sisäilmatilanne todetaan tarkastuksin säännöllisesti. Toimenpiteitä toteutetaan priorisoitujen huolto- ja korjaustyöohjelmien perusteella.	Tero Anttila	Kaikkiin sisäilmaselvityspyyntöihin vastattu, eikä ensikäyntiä odottavia kohteita ole jonossa. Sisäilmakorjaukset toteutettu tutkimusten osoittamassa laajuudessa ja käyttäjäpalautteet saatu. Tutkimuksia käynnissä vuoden lopulla 20 kohteessa. Digitaalinen olosuhdeseuranta käytössä 24 rakennuksessa kattaen n. 12 % kouluista ja päiväkodeista.	Toimenpiteitä tehty suunnitelmallisesti selvityspyyntöjen sekä huolto- ja korjausohjelmien mukaisesti.	Tavoite toteutui osittain.
	Oireilu ennen ja jälkeen korjauksen	Oireilu ennen korjauksia	Oireilu vähenee		Sisäilmahaittoja ja oireita kartoittava kysely henkilöstölle toteutettiin ennen korjauksia kymmenessä korjauskohteessa. Korjausten jälkeistä kyselyä ei hyvinvointialueuudistuksesta johtuen saatu toteutettua.	Korjausten jälkeinen tilanne ei ole todennettavissa.	

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
20. Tehdään digitaalisen siirtymän kokonaisvaltainen toimenpideohjelma	1. Digitaalisen siirtymän toimenpideohjelma on valmis ja vuoden 2022 toimenpiteet toteutuneet. 2. Asiakaspalvelu-2030 -visio ja toimenpideohjelma on valmis ja vuoden 2022 toimenpiteet toteutuneet.	Kokonaisvaltaista tarkastelua ei ole tehty. Lisäksi vaatii näkemyksen myös läsnä tapahtuvista asiakkaiden neuvontapalveluista sekä kuntalaisten osaamisen varmistamisen.	Asiakaspalvelu-2030 -visio on valmis ja toimenpideohjelmat vuosille 2022-2025 laadittu.	Apulaiskaupungin-johtajat, raportointivastuu: Kirsi-Marja Lievonen (1) ja Ulla Virtanen (2)	1. Digitaalisen siirtymän suunnitelma on hyväksytty 12/2022 kaupungin johtoryhmässä. Toteutus aloitettu jo vuoden 2022 aikana. 2. Asiakaspalvelu 2030 -ohjelmatyön toteuttamissuunnitelma on valmis. Seuraavassa vaiheessa osallistetaan laaja-alaisesti sidosryhmiä.	1. Digitaalisen siirtymän ohjelma on valmis. 2. Asiakaspalvelun vision ohjelmatyö on valmis.	Tavoite toteutui täysin.
Eriarvoistumisen estäminen							
21. Vantaalaiset kokevat osallisuutta ja yhteisöllisyyttä, yksinäiseksi itsensä kokevien osuus vähenee	Tuntee itsensä usein yksinäiseksi % (Kouluterveyskyselyn osio kohdennetulle alueelle)	4. ja 5. -luokkalaisista 3,9 % (2019), 5 % (2021, koko Vantaa) 8. ja 9. -luokkalaisista 12 % (2019), 15,9 % (2021, koko Vantaa)	4. ja 5. -luokkalaisista kohdealueella 2 % (kysely 2022) 8. ja 9. -luokkalaisista kohdealueella 10 % (kysely 2022)	Riikka Åstrand	KAKU-KASO -yhteistyöryhmä koossa ja kokoontuu säännöllisesti. Toimintasuunnitelma laadittu ja toimenpiteet etenevät suunnitelman mukaisesti. Painopiste keväällä kenttäpartiotoiminnan käynnistämisessä sekä harrastustarjonnan ja viestinnän työkalujen kehittämisessä. Syyskaudella toteutettiin kohdealueella kysely kaikille oppilaille, jolla seurataan tavoitetilan saavuttamista.	Kysely toteutettiin syksyllä 2022 kohdekoulun 4.-5.- ja 8.-9.-luokkalaisille. Kysely toteutettiin oppitunneilla ja siihen vastasi 253 oppilasta, mikä on noin 56 % kohderyhmästä. (vertailu kouluterveyskyselyn mittaukset): - 4.-5. -luokkalaisista: n. 1 % tuntee olevansa yksinäinen aina, 11 % tuntee olevansa yksinäinen usein. (ktk 2019 tulos oli 4,6 % ja vuonna 2021 tulos oli 7,4 %). - 8.-9. -luokkalaisista: n. 1 % tuntee olevansa yksinäinen aina, 15 % tuntee olevansa yksinäinen usein. (ktk 2019 tulos oli 13,9 % ja vuonna 2021 tulos oli 12,6 %) Kouluterveyskyselyn tuloksissa on huomioitu "melko usein" ja "jatkuvasti" itsensä yksinäiseksi kokevien määrä.	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
	Osallisuusindikaattori (osallisuuskysely)	Osallisuusindikaattori 77 (ka. 2020 ja 2021)	Osallisuusindikaattori 80 (osallisuuskysely 2022)		Osallistuva Vantaa -ohjelma hyväksyt-ty. Osallisuuden koordinaatioryhmän toiminta käynnistetty ja Osallistuva Vantaa -ohjelman toimenpiteitä toteutettu.	Osallisuuskysely 2022A (kerätty vuoden 2022 alussa) tuloksissa osallisuusindikaattori oli 78,4, Osallisuuskysely 2022B (kerätty vuoden 2022 lopussa) tuloksissa osallisuusindikaattori oli 74,9. Tuloksista ei ole vielä ehditty analysoida mahdollisia syitä laskulle.	

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
22. Nuorten mielenterveyttä tuetaan nopeuttamalla palvelujen piiriin pääsyä ja kehittämällä palveluita	Odotusaika opiskeluhuollon kuraattorien ja psykologien sekä nuortenkeskus Nupin palveluihin pääsyyn	Yksilökohtaisen työn lakisääteiset määräajat kouluikäisten ja toisen asteen psykologien osalta: 22,5 % asiakkaista ei ole saanut palvelua määräajassa. Nuortenkeskus Nuppi: 43 vrk (keskimäärinen odo-tusaika)	Opiskeluhuolto: 7 koulun työpäivää Nuortenkeskus Nuppi: keskimääräinen odotusaika palveluun enintään 10 vrk	Katri Kalske ja Timo Aronkytö	Opiskeluhuollon palveluissa (psykologi, kuraattori ja terveydenhoitaja) on pilotoitu tiimityömallia, jonka tavoitteena on nopeuttaa palveluun pääsyä. Psykologien suuret rekrytointivaikeudet eivät mahdollista psykologipalvelun tarjoamista oppilas- ja opiskelijahuoltolain mukaisesti. Perusopetuksessa psykologityö kohdennettiin elokuussa 2022 siten, että olemassa oleva psykologiresurssi jaettiin tasaisesti kaikille kouluille priorisoiden akuutteja eniten tukea tarvitsevia oppilasasioita. Otettiin käyttöön resurssipsykologitoiminta tasoittamaan psykologipalvelun saatavuutta. Säästyneillä psykologien palkkarahoilla palkattiin perusopetukseen 7 ja toiselle asteelle 3 resurssikuraattoria vahvistamaan opiskeluhuollon palveluita. Matalan kynnyksen mielenterveys- ja päihdepalveluja tarjoavan Nuortenkeskus Nupin Länsi-Vantaan uusi toimipiste avattiin Myyrmäen Virtataloon, vakanssit täytettiin ja keskus on toiminut lokakuusta 2022 alkaen täydellä volyymilla. Uusien asiakkaiden määrä kasvoi edellisvuoden marraskuusta 20 % samalla kuin odotusaika lyheni merkittävästi. Nuorten mielenterveyspalveluja vahvistettiin toimialalla myös mm. jatkamalla IPC interventioita ja avaamalla kouluja opiskeluterveydenhuollon Chat kesällä 2022.	Perusopetuksessa 25,5 % oppilaista ei saanut aikaa psykologille 7 koulun seuraavan työpäivän kuluessa. Vastaava luku toisella asteella oli 18,9 %. Lisäksi useammalta koululta ja toisen asteen oppilaitoksesta puuttui psykologin palvelut kokonaan rekrytointiongelmien takia. Psykologipalvelua ei siten pystytty järjestämään eikä palveluun pääsyn ajankohtaa pystytä laskemaan. Kuraattorien asiakastietojärjestelmä apotti ei mahdollista palveluun pääsyn ajankohdan tilastointia. Kuraattorien osalta on toteutettu manuaalinen seurantajakso, jonka mukaan 18,4 % perusopetuksen oppilaista ei saanut kuraattoripalvelua 7 seuraavan koulupäivän aikana. Vastaava luku toisen asteen kuraattoripalvelun osalta oli 2,1 %. Nuortenkeskus Nuppi: odotusajan keskiarvo vuoden 2022 lopussa oli 24 vrk.	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
	Nuorten antama palaute palvelusta (esim. NPS)	Palautetta ei ole kerätty.	Palautetta kerätään ja nuorten tyytyväisyys palveluihin kasvaa.		Opiskeluhuollon psykologi- ja kuraattorityön asiakaspalautteeseen laadittiin kyselypohja ja asiakaspalautetta kerättiin sillä ensimmäisen kerran syksyllä 2022. Nuortenkeskus Nupin anonyymi asiakaspalautekysely otettiin käyttöön 5.9.2022 alkaen. Palautetta kannustetaan antamaan jokaisen tapaamisen päätteeksi. Palaute on ollut pääosin myönteistä (ka. 3,5/4) ja 99 % vastaajista suosittelisi Nuppia ystävälle. Asiakaspalautetta seurataan säännöllisesti yksikössä ja korjaava palaute pyritään huomioimaan toiminnan kehittämisessä.	Opiskeluhuollon psykologi- ja kuraattorityön asiakaspalautekysely valmistui ja palautetta kerättiin syyslukukauden aikana. Asiakaspalautteessa opiskeluhuollon psykologien ja kuraattorien palveluun oltiin erittäin tyytyväisiä (keskiarvo kyselyssä oli 4.4, vastausvaihtoehtojen ollessa asteikolla 1-5). Asiakaspalautetta kerättiin siihen kehitetyllä lomakkeella ensimmäistä kertaa eikä vertailua aiempaan voitu siksi vielä toteuttaa. Nuortenkeskus Nupin anonyymi asiakaspalautekysely otettiin käyttöön	
	Koulupsykologien tehtävien täyttöaste	81,4	100		Psykologityöstä on tehty rekryvideo, hakijoille on tarjottu rekrytoinnin yhteydessä ammatillista täydennyskoulutusta ja esitelty opiskeluhuollon psykologin työtä psykologian opiskelijoille. Työssä on mahdollistettu työaikajoustoja ja työn osittaista räätälöimistä hakijan erityisen osaamisen ja mielenkiinnon mukaan. Kaksi psykologiharjoittelijaa palkattiin syksyksi 2022 tavoitellen heidän jäämistä Vantaalle töihin valmistuttuaan. Opiskeluhuollon psykologien rekrytointivaikeuksien ratkaisemiseksi on perustettu yhteinen saatavuustyöryhmä henkilöstökeskuksen kanssa.	31.12.2022 psykologien täyttöaste oli 52,9 %.	

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
23. Lapsia ja lapsiperheitä tuetaan laadukkaalla palvelutarpeen arvioinnilla ja varhaisemman tuen palveluilla lastensuojeluntarpeen vähentämiseksi	Lastensuojelun avohuollon asiakasmäärä kuukaudessa, osuus Vantaan 0–17-vuotiaista	2,2 % (joulukuu 2020)	Lastensuojelun avohuollon asiakasmäärä kuukaudessa, osuus Vantaan 0–17-vuotiaista enintään 2,6 % (koronaepidemian tilannetta heikentävä vaikutus huomioitu tavoitetasossa).	Timo Aronkytö	Asiakasmäärät niin sosiaalihuoltolain mukaisessa sosiaalityössä kuin lastensuojelun avohuollossa kasvoivat merkittävästi vuoden 2021 keväästä lähtien ja tasoittuivat vuoden 2022 aikana koronapandemiaa edeltänyttä aikaa korkeammalle tasolle. Lastensuojelun virka-aikaisessa päivystyksessä kehitettiin kiireellisyysluokitukset asiakkaiden ohjautumisen ja palvelutarpeen arviointiprosessin tehostamiseksi. Avohuoltoon rekrytoitiin lisää erityissosiaali-ohjaajia ruuhkautuneen asiakastilanteen helpottamiseksi.	2,6 % (12/22)	Tavoite toteutui täysin.
24. Alueellista eriarvoisuutta ehkäistään laajentamalla myönteisen erityiskohtelun ohjelmaa	MEK-ohjelman tavoitteet vuosille 2023-25 määritelty ja hyväksytty (kyllä/ei)	MEK-ohjelman tavoitteita vuosille 2023-25 ei ole määritelty	Ohjelma on rakennettu ja hyväksytty toimeenpanoa varten.	Apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu: Riikka Åstrand	MEK-johtoryhmä on kokoontunut, kuullut asiantuntijoita sekä rakentanut ohjelmaluonnosta. Ohjelmaluonnosta on esitelty kaupunginhallitukselle iltakoulussa sekä kaupunginjohdolle. MEK-ohjelma vuosille 2023–2025 hyväksytty ja täytäntöönpanossa.	MEK-ohjelma vuosille 2023–2025 on hyväksytty ja täytäntöönpanossa.	Tavoite toteutui täysin.
25. Syrjäytymisen ja koulupudokkuuden vähentäminen	Varian keskeyttämisprosentti kaikki	Toteuma 2020: 20,6 %	Keskeyttämisprosentti on enintään 10 %.	Katri Kalske	Keskeyttämisestä kohtaamiseen -hankkeessa kehitettyjä toimintatapoja on otettu käyttöön. Annie-järjestelmän käyttöä on laajennettu.	11,3 %	Tavoite toteutui osittain.
	Varian keskeyttämisprosentti alle 20-vuotiaat	Toteuma (alle 20 v.): 13,6 %	Keskeyttämisprosentti (alle 20 v.) on enintään 8 %.		Keskeyttämisestä kohtaamiseen -hankkeessa kehitettyjä toimintatapoja on otettu käyttöön. Annie-järjestelmän käyttöä on laajennettu.	8,8 %	
	Lukuseula, 2 luokat vakioituna S2-oppilaiden mukaan	Lukutaidon arviointi Lukuseula-testillä: 2. lk lähtötaso -Suomi äidinkielenä oppimäärä 23 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 % -Suomi toisena kielenä oppimäärä 69 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 %	Kaikissa 2. luokan oppilaissa suoritustasoltaan alimpaan 20 % kuuluvien joukko vähenee.		Tehostetaan joustavaa ryhmittelyä äidinkielen opetuksessa. S2-opettajien ja luokanopettajien yhteistyön lisääminen. Koulukohtaisia tuen rakenteita on kehitetty.	Kevät 2022/ 2.lk Suomi äidinkielenä oppimäärä 24 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 %. Suomi toisena kielenä oppimäärä 61 % oppilaista kuuluu suoritustasoltaan alimpaan 20 %. Suomi äidinkielenä oppimäärää opiskelevien tulos ei parantunut, mutta suomi toisena kielenä opiskelevien tulos parani.	
	School day -sovelluksen tuottama data oppilaiden hyvinvoinnista	Lähtötasoa ei ole. Koulukiusaamista koskeva mittaus lisätään sovellukseen tammikuussa 2022.	Tavoitteena on, että kokemus kiusaamisesta vähenee vuoden 2022 aikana. 4. lk oppilaiden kokemus kiusaamisesta vähenee 7. lk kokemus kiusaamisesta vähenee vuoden 2022 aikana		Koulut ovat aloittaneet systemaattisesti käyttämään School day -mittausta.	Tulokset 6/2022 Kiusaamiseen puuttuminen 4.lk 82 % 7.lk 66 % En ole nähnyt kiusaamista 4. lk 72 % 7. lk 65 % School day -mittauksista on saatu lähtötasotiedot.	

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
Resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa							
26. Edistetään päästövähennystoimia hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi viimeistään vuonna 2030 (Hiilineutraali Vantaa 2030)	Kasvihuonekaasut vähenevät. Laskennassa huomioidaan lämmön, sähkön, liikenteen, teollisuuden ja työkoneiden, jätteiden käsittelyn sekä maatalouden päästöt.	Kokonaispäästöt 883 ja asukaskohtaiset päästöt 3,7 (kt CO2-ekv.)	7 %:n vähennys vuosittain (vuosittainen päästövähenemä, jolla päätavoite eli hiilineutraali kaupunki vuonna 2030 saavutetaan).	Tero Anttila	Resurssiviisauden tiekartta päivitetty uudelle valtuustokaudelle: Tiekartta sisältää toimenpiteitä päästöjen vähentämiseksi. Vuoden 2021 päästölaskelmat valmistuivat keväällä 2022 (HSY tuottaa laskelmat).	Vuoden 2021 päästötietojen mukaan kokonaispäästöt eivät vähentyneet (0 %) ja asukaskohtaiset vähenivät 1 %. Asetettua 7 % tavoitetta ei saavuteta. Päästöt ovat olleet laskusuunnassa, mutta prosentuaalinen tavoite ei toteudu. Vuoden 2022 päästötiedot saadaan keväällä 2023.	Tavoite toteutui osittain.
	Elinkeinoelämän ja kaupungin välinen ilmastoyhteistyö on käynnistynyt (ilmastokumppanuus)	Vantaalla ei ole systemaattista tapaa tehdä ilmastoyhteistyötä elinkeinoelämän kanssa.	Vähintään 10 kaupunkikonsernin ulkopuolista yritystä ja yhteisöä mukana ilmastokumppanuustyössä		Ilmastokumppanuus -hanke käynnistyi vuonna 2021. Hankkeessa kehitetään Vantaan, Keravan ja Järvenpään kaupunkien ilmastoyhteistyötä yritysten suuntaan.	Hanke päättyi 30.6.2022; toimintamallikirjastoon on koottu yhteistyömallit kaikkien kuntien käyttöön, joista on Vantaalle valittu ensi vaiheen toimintatavat (11 kpl).	
	Luonnon monimuotoisuus lisätään uudeksi omaksi kaistaksi resurssiviisauden tiekarttaan. Kaista sisältää pitkän aikavälin strategian mittareineen lähiluonnon ja luonnon monimuotoisuuden turvaamiseksi.	Resurssiviisauden tiekartassa ei luonnon monimuotoisuudelle omaa kaistaa	Kaista laadittu ja lisätty 2022		Resurssiviisauden tiekartta päivitetty ja sisältää uutena kaistana luonnon monimuotoisuuden. Kaistalle on määritelty toimia monimuotoisen luonnon edistämiseksi Vantaalla.	Monimuotoinen luonto -kaista lisätty päivitettyyn resurssiviisauden tiekarttaan.	
	Ilmastobudjetoinnin käyttöönotto selvitetään	Ilmastobudjetointi ei käytössä	Ilmastobudjetoinnin käyttöönoton selvittäminen aloitettu		Resurssiviisauden tiekartta on päivitetty. Tiekartan Vastuullinen Vantaa -kaistalle on lisätty toimenpiteeksi, että ilmastobudjetoinnin eri malleja ja niiden soveltuvuutta Vantaalle selvitetään.	Asia lisätty resurssiviisauden tiekarttaan. Selvitystyö on alkanut benchmarkkaamalla muita kaupunkeja.	
27. Kestävien liikkumismuotojen osuus kasvaa	Joukkoliikenteen matkustajamäärät palaavat lähes koronaa edeltävälle tasolle ja pyöräilijöiden määrä kasvaa keskimäärin 4 % vuodessa (2020 indeksitavoite = 1 093).	Joukkoliikenteessä 90 000 nousua arkivuorokaudessa, pyöräilyindeksi: 1 266	Joukkoliikenteen matkustajamäärä 130 000 arkivuorokaudessa, pyöräilyindeksi: 1 136	Tero Anttila	Joukkoliikenteen olosuhteiden kehittäminen. Runkolinjojen 30, 300, 400, 520 ja 530 toimenpiteet toteutettu. Luhtitie avattiin joukkoliikenteelle. Runkolinja 570 siirtyi syksyn 2022 aikana uuteen sähköbussikalustoon. Pyöräliikenteen edistämissuunnitelma menee poliittiseen päätöksentekoon keväällä 2023. Pyöräliikenteen olosuhteita parannetaan tavoiteverkon mukaisesti.	Joukkoliikenteen nousijamäärä oli 126 126. Luku on -9 % vuoden 2019 huippuluvuista. Vantaan joukkoliikenne on toipunut huomattavasti HSL:n keskiarvoa nopeammin. Pyöräilyindeksi oli 964. Tämä on Luhtitien urakan vuoksi jouduttu johtamaan puutteellisen laskentaverkon pohjalta. Tarkemmin pyöräilyn kehitystä voidaan arvioida vuonna 2023 valmistuvien HSL:n ja valtakunnallisten liikkumistutkimusten pohjalta.	Tavoite toteutui osittain.

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
28. Kiertotaloutta edistetään	Kiertotalous sisällytetty maankäytön ja rakennuttamisen ohjaamiseen sekä hankintojen kriteereihin	Ei systemaattista tapaa huomioida kiertotalous	Kiertotalouden huomioimiseksi on luotu malli, joka ohjaa kaupungin omaa toimintaa.	Tero Anttila	Kaupunki osallistuu valtakunnalliseen kaupunkien ja yritysten yhteiseen UUMA4, 'Uusiomaarakentaminen osana kiertotaloutta' -ohjelmaan, ohjelma tuottaa uusia ohjeita ja toimintamalleja. Aviapoliksen osalta pilotoidaan ilmastonvaikutukset ja resurssiviisaus kaavoituksessa ja tontinluovutuksessa. Jokaisen alueen kaavan yhteydessä laaditaan selvitys, jonka pohjalta määritellään toimenpiteet hiilineutraaliuden edistämiselle yhteistyössä kaupungin ja kaavanhakijan kanssa.	Kaupunki on osallistunut Uuma4 hankkeeseen täysimääräisesti. Kaavakohtaisesti määritelty tavoitetasot ja päästövähennyskeinot (vasta Aviapoliksen osalta). Aviapoliksen asemakaavoituksen osalta on tehty hiilineutraalisuuden prosessimalli osana Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteita. Sitä on sovellettu käyttöön jo muutaman vuoden ajan. Jokaisen kaavan yhteydessä tehdään hiilineutraalisuusselvitys.	Tavoite toteutui täysin.
Kukoistavat kaupunkikeskukset							
29. Kaupunkikeskustoja ja vanhoja lähiöitä kehitetään	Keskustojen poikkihallinnollisten kehittämisohjelmien valmistelun ja toteuttamisen edistyminen	Kehittämistavoitteet ja avainhankkeet on määritelty suuralueittain poikkihallinnollisissa aluetiimeissä.	Suuralueiden pääkeskusten kehittämisohjelmat avainhankkeineen on saatu valmiiksi poikkihallinnollisena yhteistyönä.	Tero Anttila	Poikkihallinnollisen toiminnan järjestämistä on valmisteltu. Kaupunginhallitus on perustanut keskustojen kehittämissuunnitelmien seurantaryhmät 19.12.2022.	Uudet projektijohtajat ovat aloittaneet työssään 8/2022 ja kehittämisohjelmien laadinta on käynnissä.	Tavoite toteutui osittain.
	Keskustojen elinvoimalaskenta	Vantaan keskusten elinvoimaluku (Vantaa 1) on 2,9.	Keskustojen elinvoimalaskenta osoittaa myönteistä kehitystä.		Vuoden 2022 laskennan tulos julkistetaan toukokuussa 2023. Laskenta tehdään kerran vuodessa, joten tulos päivitetään vuosittain osavuosikatsaukseen alkusyksystä, tässä tapauksessa syksyllä 2023.	Vuoden 2021 laskennan tulos on 3,0. Vantaan keskustojen kokonaiselinvoimaluku on lähtenyt taas nousuun edellisvuoden (2,9) notkahduksen jälkeen.	
	Vantaan lähiöohjelman toteutuminen	Vantaan lähiöohjelman hankkeet hyväksytty, ja vuodelle 2021 avustusvarausta on 780 000 euroa.	Vantaan lähiöohjelman hankkeet ovat toteutuneet tai toteutuksessa.		Hakunilan valaistusta ei ole vielä aloitettu eikä toteutettavaa osaa päätetty. Koko hankkeen kustannusarvio on noin 200 000 euroa, mutta vain osa kuluista sisällytetään MEK ohjelmaan. Kytöpuiston koulun pihan piristäminen. Katutaide MEK-alueilla on toteutunut VD/6334/02.08.00.00/2022 (Street Art Vantaa) MEK Koivutorin kunnostus (jatkui vuonna 2022). Koivutorin kunnostus on tehty MEK- hankkeena, mutta vain osa kuluista sisällytetään MEK ohjelmaan. Osallisuuskoordinaattori on siirtynyt Katosta Kaupunkikulttuurille. Osallistuvan budjetoinnin kohteet ovat toteutuksessa Havukoskella, Länsimäessä, Mikkolassa ja Hakunilassa.	Kohteiden, myös lähiöohjelmasta avustusta saavien vuoden 2022 MEK-hankkeiden, toteutus painottuu kesä- ja syyskauteen. Kohteet (26.1.2023): - Kytöpuiston koulun pihan piristäminen (valmis 9.9.2022) - Hakunilan valaistuksen parantaminen (ei toteutettu) - Katutaiteen laatutason ylläpito, kunnostustoimet ja uudet pienet katutaidekohteet MEK-alueilla (toteutus Street Art Vantaa) - Koivutorin kunnostus (valmis, vain osa kuluista sisällytetään MEK ohjelmaan) - Osallisuuskoordinaattorin palkkaus (toteutunut 60 %, osallisuuskoordinaattori on siirtynyt eri toimialalle) - Osallistuvan budjetoinnin toteutus (valmis, investointien arvioituja toteutusajankohtia löytyy vuodelta 2023)	

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
30. MAL-tavoitteet toteutuvat	Asuntotuotanto asuntoa/vuosi sekä asemakaavatuotanto asunto-k-m2/vuosi, valtion pitkän korkotuen vuokra-asuminen asuntoa/vuosi	Hyväksyttyä uutta asumisen kerrosalaa 239 146 k-m2. Vuonna 2020 valmistui 2893 asuntoa, joista erillispientaloihin 395, rivi- ja ketjutaloihin 90 ja kerrostaloihin ja muihin 2408 asuntoa. Vuonna 2020 valmistui 7 valtion pitkän korkotuen asuntoa.	Asuntotuotanto 2 640 asuntoa vuodessa ja asemakaavatuotanto 240 000 k-m2 uutta asuntokerrosalaa vuodessa. Valtion tukeman pitkän korkotuen tuotantoa 528 asuntoa vuodessa.	Tero Anttila	Valmistuneet asunnot ja hyväksytyt asemakaavat. Uutta asuntokerrosalaa tuottivat eniten Lumikvartsin ja Kvartsikulman asemakaavat Kivistössä, Neilikkatie 17 asemakaava Tikkurilassa sekä Backaksen tapahtumakeskuksen asemakaava.	Uusia asuntoja valmistunut 3304 kpl. Näistä kerrostaloissa 2610 kpl ja omakoti-, erillis-, pari- ja rivitaloissa 652 kpl. Valtion pitkän korkotuen vuokra-asuntoja valmistui 480 kpl. Valtuustossa on hyväksytty 24 asemakaavaa, joissa yhteensä 141 821 k-m2 uutta asumista.	Tavoite toteutui osittain.
31. Valmistuvien pientalojen määrä nousee 450 asuntoon	Valmistuvien pientaloasuntojen määrä	Omakotitaloja valmistui 170 ja muita erillisiä pientaloja 220	Pientaloasuntoja 450 kpl /vuosi Kaupunki toteuttaa toimintasuunnitelmaa pientalotuotannon lisäämiseksi.	Tero Anttila	Valmistuneet pientaloasunnot.	Uusia pientaloasunto- ja (omakoti-, erillis-, pari- ja rivitaloja) valmistunut yhteensä 652 kpl, näistä rivitaloissa 202 kpl.	Tavoite toteutui täysin.
32. Vantaan ratikkakaupungin suunnittelu etenee kokonaisvaltaisesti kaupunginvaltuuston hyväksymien reunaehtojen mukaisesti.	Katu- ja puistosuunnitelmien valmistumisprosentti, ratikkakatujen asemakaavojen lautakuntakäsittelyt (prosenttia), kaavarunkoehdotus valmis päätöksentekoon	Ratikan yksityiskohtainen suunnittelu eri suunnittelutasoilla on saatu käyntiin: katu- ja infrasuunnittelun yksityiskohtainen suunnittelu on käynnistynyt marras- ja joulukuun aikana koko ratikan reitillä. Ratikkakatujen asemakaavojen valmistelutyö on aloitettu ja ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on valmistunut marraskuussa 2020.	Katu- ja puistosuunnitelmista valmiina 90 %, ratikkakatujen asemakaavoista yli puolet käynyt lautakuntakäsittelyssä, kaavarunkoluonnos nähtävillä	Tero Anttila	Katu- ja puistosuunnitelmien luonnosten esittely ja ehdotusten nähtävilläolo, ratikkakatujen asemakaavojen vuorovaikutusaineistojen esittely sekä nähtävilläolot, kaavarunkoluonnoksen nähtävilläolo ja viimeistely hyväksyttäväksi saadun palautteen ja vaikutustenarviointien pohjalta.	Katu- ja puistosuunnitelmis-ta nähtäville on valmistunut noin 39 %. Ratikan katualueen asemakaavaehdotuksia on käsitelty kaupunkiympäristölautakunnassa 10/21 kpl eli 48 %. Ratikan kaavarunkoluonnos oli nähtävillä kesäkuussa. Kaavarunkoehdotus on valmistunut päätöksentekoa varten.	Tavoite toteutui osittain.
33. Tapahtumien määrä Vantaalla lisääntyy	Suurten tapahtumien lukumäärä	Suuret kulttuuritapahtumat (2019): 28 Suuret liikuntatapahtumat (2019): 27	Suuret kulttuuritapahtumat: 30 Suuret liikuntatapahtumat: 30	Riikka Åstrand	Kulttuuri: Tapahtumia tuotettiin suunnitelman mukaisesti. Liikunta: 30 toteutunutta suurta tapahtumaa suunnitelmien mukaisesti.	Suuret kulttuuritapahtumat: 30 toteutunutta Suuret liikuntatapahtumat: 30 toteutunutta	Tavoite toteutui täysin.
	Ilmoitusten lukumäärä Vantaan tapahtumakalenterissa	Ilmoitusten määrä Vantaan tapahtumakalenteri -sivustolla 969 kpl (2020)	Ilmoitusten määrä Vantaan tapahtumakalenteri -sivustolla 1 300 kpl (2022)		Tapahtumanjärjestäjille on laadittu ohjeita tapahtumakalenterin käyttöön tapahtumaviestinnässä ja -markkinoinnissa. Tapahtumamarkkinointi on otettu laajemmin käyttöön myös tapahtumamarkkinoinnin laskeutumisalustana markkinoinnissa. Tapahtumakalenteria kehitetty osana tapahtumien ilmoittautuminen, varaaminen ja maksaminen -projektia. Kalenterin pääkäyttäjyys siirretty kaupunkistrategia ja johto -toimialalta kaupunkikulttuurin ja hyvinvoin-nin toimialalle onnistuneesti.	Tapahtumia tapahtumakalenterissa 22.12. otetun tiedon mukaan 1 600 kpl.	

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
Merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella							
34. Tikkurilan toimitilahanke etenee aikataulussa.	1) rakennustyöt alkavat 2) osallistava suunnittelu ja muutosjohtamisen tuki etenee suunnitelman mukaan.	Urakkatarjousvaihe menossa.	Rakennustyöt käynnissä ja hankkeen muutostuki etenee suunnitelman mukaan.	Tero Anttila (1) ja Kirsi-Marja Lievonen (2)	1) Pysäköintilaitoksen ja toimitilan rakennuslupapäätökset on annettu 18.3.2022. 2) Osallistavan suunnittelun työpajat 3-4 toteutettu ja kommentoitu suunnitelmia työpajoissa kerätyn palautteen mukaan. Urakoitsija Lehto Tilat Oy on vetäytynyt toimitilahankkeesta 4/2022. Kaupunginhallitus on hyväksynyt neuvotellun sovintosopimuksen. Hanketta koskevat sopimukset on päätetty sovintosopimuksen allekirjoittamisella.	Toimitilahanke on keskeytynyt toistaiseksi.	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
35. Henkilöstön työhyvinvointi ja palautuminen työpäivän aiheuttamasta rasituksesta paranee	Palautuu hyvin työpäivän aiheuttamasta rasituksesta (Kunta 10).	Koko kaupunki: 40,7 % Kajo: 49,9 % Pela: 53,8 % Kaku: 45,2 % Kaso: 38,3 % Kato: 55,3 % Soster: 36,3 % (Vastausvaihtoehdot: 0 = en ollenkaan - 10 = täysin. Tulos esitetään vaihtoehdon 8, 9, tai 10 valinneiden prosenttiosuutena.)	Koko kaupunki: 42,6 % Kajo: 55,0 % Pela: 59,6 % Kaku: 49,6 % Kaso: 40,0 % Kato: 59,9 % Soster: 38,4 % (tilastollisesti merkitsevä muutos)	Apulaiskaupunginjohtajat, raportointivastuu Kirsi-Marja Lievonen	Ennakkotiedotusta toteutettu, Kunta10 -kysely toteutettu.	Koko kaupunki: 36,9 % Kajo: 40,8 % Pela: 53,4 % Kaku: 43,8 % Kaso: 32 % Kato: 51,3 % Soster: 36,2 %	Tavoite toteutui osittain.
	Työyhteisö on tavoitteellinen (Kunta 10)	Koko kaupunki: 3,92 (max 5) Kajo: 3,9 Pela: 3,74 Kaku: 4,01 Kaso: 4,02 Kato: 3,76 Soster: 3,8.	Koko kaupunki: 3,93 Kajo: 3,95 Pela: 3,79 Kaku: 4,05 Kaso: 4,03 Kato: 3,8 Soster: 3,81.		Systemaattinen esimiestyö, tuloskorttien ja toimintasuunnitelmien hyödyntäminen, tulos- ja kehityskeskustelut / Vaikuttavaa työtä keskustelut yksilö- ja ryhmätasolla. Uuden strategian mukaisten esimiehen strategiatyökalut tuotettu esihenkilöiden käyttöön kaupunkitasoisesti.	Koko kaupunki: 3,9 Kajo: 3,79 Pela : 3,48 Kaku: 4,05 Kaso: 3,94 Kato: 3,83 Soster: 3,87	
	Mielenterveysperusteiset sairauspoissaolot vähenevät (mielenterveysperusteinen sairauspoissaoloprosentti)	1,53 %	1,43 %		Esimiesvalmennukset - esimiesosaamisen lisääminen, kestävä työkyky -hankkeessa kokeilujen avulla kehitetään varhaisen tuen palveluja. Työkyky- ja työsuojeluasiantuntijoiden yksilötasoinen työ esimiesten ja työntekijöiden kanssa.	Mielenterveysperusteisten sairauspoissaolojen prosenttiosuus laskennallisista työpäivistä. Laskentakaava muuttunut, alkuperäinen luku vuonna 2020: 0,94 %. vuonna 2021: 1,13 %, vuoden 2022 luku: 1,42 %	

Sitova tavoite vuodelle 2022	Mittari	Lähtötaso v:n 2020 loppu	Tavoitetaso 2022	Vastuuhenkilö(t)	Keskeiset toimenpiteet 1.1. - 31.12.2022	Mittarien tilanne 1.1. - 31.12.2022	Tavoitteen toteutuminen
36. Esimiesten valmentavan johtamisen laatu paranee	Valmentava johtaminen: Lähiesimies vahvistaa työntekijöiden kyvykkyyttä (Kunta 10)	74,8 % (Vastausvaihtoehdot: 1=täysin samaa mieltä, 2=melko samaa mieltä, 3=en samaa enkä eri mieltä, 4=melko eri mieltä, 5=täysin eri mieltä. Tulkinta: Tulos esitetään vaihtoehdon 1 ja 2 valin-neiden prosenttiosuutena. Mitä suurempi prosenttiosuus sitä useampi kokee, että esimies vahvistaa työntekijöidensä kyvykkyyttä.)	75,8 % (tilastollisesti merkitsevä muutos)	Apulaiskaupungin-johtajat, raportointivastuu Kirsi-Marja Lievonen	Esimiesvalmennukset valmentavan johtamisen osaamisen kehittämiseksi tuotannossa. Toimialoilla valmentavan johtamisen kehittämisen prosesseja.	74,8 %	Tavoite ei toteutunut lainkaan.
37. Työyhteisöt ovat pito- ja vetovoimaisia	Kunta 10 kokonaissijoitus kaupunki- ja toimialatasoittain.	Kaupunkitaso: 58,0 Kajo: 56 Pela: 44 Kaso: 66 Kaku: 62 Kato: 54 Soster: 45	Kaupunkitaso: 60,0 Kajo: 61 Pela: 50 Kaso: 68 Kaku: 67 Kato: 59 Soster: 48	Apulaiskaupungin-johtajat, raportointivastuu Kirsi-Marja Lievonen	Esimiesvalmennukset, työyhteisöjen kehittämistoimet, rekrytoinnin tukipalvelut.	Kaupunkitaso: 55 Kajo:55 Pela: 26 Kaso: 59 Kaku: 68 Kato: 62 Soster: 48 (100 paras)	Tavoite toteutui osittain.
38. Hallittu siirtymä hyvinvointialueelle	Kunta 10 -tulokset säilyvät vähintään vuoden 2020 tasolla: Ei vaikutusmahdollisuuksia muutoksiin töissä (kys. 12)	Sote: 46,6 Pela: 61,3 (Vaikutusmahdollisuuksia työssä tapahtuneisiin muutoksiin kysyttiin seuraavalla väittämällä: Voitko olla mukana, kun työtäsi koskevia muutoksia suunnitellaan Vastausvaihtoehdot ovat 1=voin vaikuttaa muutoksiin hyvin paljon, 2=voin vaikuttaa jonkin verran, 3=muutokset tulevat yleensä yllättäen, ilman mahdollisuuttani vaikuttaa niihin. Tulkinta: Tulos esitetään vaihto-ehdon 3 valinneiden prosenttiosuutena. Mitä suurempi prosenttiosuus sitä useampi on kokenut muutosten tulleen yllättäen ilman vaikutus-mahdollisuuksia.)	Sote: 46,6 Pela: 61,3 (Huom. Mitä korkeampi luku, sitä heikompi vaikutusmahdollisuus.)	Kaupunginjohtaja ja apulaiskaupungin-johtajat, raportointivastuu: Kirsi-Marja Lievonen	Soten puolella: Muutosjohtamisen tuki osana hyvinvointialueen hr-valmistelun osakokonaisuutta. Muutosjohtamista ja henkilöstöviestintää toteutettu monipuolisesti: rakennettu valmennuksia esihenkilöiden yhteistoiminnan, osallistamisen ja muutosjohtamisen tueksi. Keskeisten työkyky- ja työsuojeluprosessien kokoaminen, aikataulutus ja priorisointi toteutettu, esihenkilöiden ja työpaikkatasoinen tuki ja työkykyprosessien saattaminen päätökseen sekä muutostuen ja koulutuksen tarjoaminen johdolle ja lähiesihenkilöille työkyky- ja työturvallisuusteemoista.	Sote: 45,9 % Pela: 74,8 %	Tavoite toteutui osittain.

2.2 Määrärahojen ja tuloarvioiden toteutuminen

2.2.1 Käyttötalouden toteutuminen

10
Yleishallinto

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	4 165	500	4 665	18 730	-14 065
Menot	-34 018	2 241	-31 777	-29 842	-1 935
Toimintakate	-29 853	2 741	-27 112	-11 113	-16 000

Toiminta ja keskeiset muutokset 2022

Yleishallinnon talousarvio koostuu mm. kunnallisen päätöksentekojärjestelmän ja muiden yleisluonteisten toimintojen ja erien kustannuksista.

Talousarvion toteutuminen 2022

Yleishallinnon toimintatuotot toteutuivat 402 prosenttisesti ja toimintakulut 94 prosenttisesti. Tuottojen toteumaan sisältyy Vantaan Työterveys Oy:n myynnistä kirjattu myyntivoitto 14,3 milj. euroa. Yleishallinnon toimintakate toteutui kokonaisuudessaan noin 16 milj. euroa talousarviota parempana.

10 10
Keskusvaalilautakunta

Vastuuhenkilö: Nelli Jääskeläinen **Puheenjohtaja: Niilo Kärki**

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	350	0	350	513	-163
Menot	-678	0	-678	-477	-201
Toimintakate	-328	0	-328	36	-364

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Keskusvaalilautakunnan tehtävänä on toimittaa kuntavaalit, aluevaalit, eduskuntavaalit, tasavallan presidentin vaali ja europarlamenttivaalit. Keskusvaalilautakuntaan kuuluu kaupunginvaltuuston 23.8.2021 § 10 toimikaudekseen 2021–2025 valitsemat viisi jäsentä ja 11 varajäsentä. Vuonna 2022 järjestettiin aluevaalit ja aloitettiin vuoden 2023 eduskuntavaalien valmistelut. Keskusvaalilautakunta kokoontui yhteensä kuusi kertaa.

Vaalien järjestämisestä huolehti keskusvaalilautakunnan apuna vaalitoimiston päällikön johdolla vaalitoimisto. Vaalien järjestämisen aikana vaalitoimistossa työskenteli 4–6 henkilöä eri pituisissa työsuhteissa ja ennakkoäänestystoimitsijoita työskenteli noin 60 henkilöä. Vantaalla on äänestysalueita 68 (KV 18.5.2020 § 3).

Aluevaaleissa äänioikeutettuja oli Vantaalla yhteensä 188 689 henkilöä. Ennakkoäänestyksessä käytti äänioikeuttaan 34 848 henkilöä ja äänestysprosentti oli 18,5. Vaalipäivän äänestyksessä äänioikeuttaan käytti 36 968 henkilöä ja äänestysprosentti oli 19,6. Äänestäneitä yhteensä oli 71 816 henkilöä ja äänestysprosentti oli 38,1. Koska aluevaalien äänestysprosentti oli maan alhaisin, äänestysaktiivisuuden syistä ja sen nostamisen keinoista teetätettiin ulkopuolinen tutkimus.

Talousarvion toteutuminen

Aluevaaleissa valtio korvasi vaalien järjestämisestä aiheutuvia kuluja kertakorvauksena 2,7 euroa jokaiselta äänioikeutetulta kunnan asukkaalta. Korvaus oli 509 460 euroa ja se kattaa aluevaalien vuoden 2022 kustannukset. Kuntakorvaus oli kuntavaaleja 2021 huomattavasti suurempi (kuntavaalit 2021; 1,4 euroa per äänioikeutettu). Aluevaalit järjestettiin tammikuussa, minkä takia osa kustannuksista ajoittui vuodelle 2021.

Keskusvaalilautakunnan toimintatuotot toteutuivat 147 prosenttisesti ja toimintakulut 70 prosenttisesti.

10 20
Kaupunginvaltuusto

Vastuuhenkilö: Ritva Viljanen **Puheenjohtaja: Antti Lindtman**

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-1 609	0	-1 609	-1 255	-353
Toimintakate	-1 609	0	-1 609	-1 255	-353

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupunginvaltuuston kokouksissa palattiin läsnäkokouksiin. Selostustilaisuudet ja iltakoulut järjestettiin ns. hybridikokousmallilla, jossa valtaosa osallistujista on kokouksessa etäyhteyden avulla.

Kaupunginvaltuustolla oli vuonna 2022 yhteensä 11 kokousta, 11 selostustilaisuutta sekä 4 iltakoulua. Valtuustovaliokunta kokoontui 6 kertaa. Kaupunginvaltuuston kaksipäiväinen seminaari järjestettiin Tampereella 12.-13.5.2022 ja syksyn yksipäiväinen seminaari Vantaan kaupungintalolla 25.8.2022. Lisäksi kaupunginvaltuustolle järjestettiin syyskuussa ratikkareittiin tutustuminen.

Talousarvion toteutuminen

Kaupunginvaltuuston toimintakulut toteutuivat 78 prosenttisesti.

10 30
Tarkastuslautakunta ja ulkoinen tarkastus

Vastuuhenkilö: Sari Hännikäinen **Puheenjohtaja: Tuire Kaimio**

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-641	-4	-645	-562	-83
Toimintakate	-641	-4	-645	-562	-83

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Tarkastuslautakunta toimii kuntalain 410/2015 luvun 14 mukaan määräytyvien tehtävien sekä toiminta- ja arviointisuunnitelmansa mukaisesti. Tarkastuslautakunnan kokouksia oli vuoden aikana 17. Arviointikertomus vuodelta 2021 hyväksyttiin lautakunnassa 4.5.2022.

Lautakunta käsittelee tilintarkastussuunnitelmaa yhteistyössä tilintarkastajan kanssa. Päävastuullinen tilintarkastaja raportoi tarkastuksista lautakunnalle touko- ja joulukuussa. Tilintarkastustoiminnassa ei ollut lisätoimeksiantoja vuoden aikana.

Tarkastuslautakuntaan kuuluu valtuustokaudella 2021–2025 yhteensä 13 jäsentä. Lautakunta ei ole jakautunut työryhmiin.

Talousarvion toteutuminen

Tarkastuslautakunnan toimintakulut toteutuivat 87 prosenttisesti.

10 40
Kaupunginhallitus

Vastuuhenkilö: Ritva Viljanen **Puheenjohtaja: Sari Multala**

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	3 757	500	4 257	18 160	-13 903
Menot	-15 154	2 245	-12 909	-11 665	-1 244
Toimintakate	-11 397	2 745	-8 652	6 495	-15 147

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupunginhallituksen kokoukset järjestettiin kaupungintalolla läsnäkokouksina. Iltakoulut järjestetään pysyvästi hybriditilaisuuksiksi.

Kaupunginhallituksen kokouksia oli yhteensä 21, minkä lisäksi 31.10.2022 järjestettiin kaupunginhallituksen talousarvioneuvottelut. Iltakouluja järjestettiin yhdeksän. Kaupunginhallitus teki opintomatkan 2.-5.11.2022 Norjaan Bergeniin. Kaupunginhallituksen konsernijaosto kokoontui 10 kertaa.

Talousarvion toteutuminen

Kaupunginhallituksen toimintatuotot toteutuivat 427 prosenttisesti ja toimintakulut toteutuivat 90 prosenttisesti. Toimintatuottoihin on kirjattu mm. Vantaan Työterveys Oy:n myynnistä syntynyt myyntivoitto 14,3 milj. euroa.

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelmalle oli talousarviossa varattu 2 milj. euroa. Summasta on maksettu yhteisötalotoimintaan 0,20 milj. euroa. Toimialoille on jaettu 1,58 milj. euroa käytön suhteessa seuraavasti: kaupunkistrategia ja johto 0,18 milj. euroa, kasvatus ja oppiminen 0,25 milj. euroa, kaupunkiympäristö 0,14 milj. euroa, kaupunkikulttuuri 0,69 milj. euroa sekä sosiaali- ja terveydenhuolto ja suun terveydenhuolto 0,32 milj. euroa.

Kaupunginhallituksen käyttövarauksissa opiskelijoiden ja koululaisten kesätyörahaan oli talousarviossa varattu 0,84 milj. euroa ja sivukulut. Määrärahaa on siirretty toimialoille käytön suhteessa 0,80 milj. euroa ja sivukulut.

10 50
Yhteistoimintaosuudet ja -avustukset

Vastuuhenkilö: Ritva Viljanen **Toimielin: Kaupunginhallitus**

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	57	0	57	56	1
Menot	-15 936	0	-15 936	-15 883	-53
Toimintakate	-15 879	0	-15 879	-15 826	-53

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Määrärahasta on maksettu kaupungin sopimusten mukaisesti avustus Tiedekeskussäätiölle ja vuotuinen käyttöavustus Suomen kansallisoopperalle. Määrärahasta on maksettu HRI-hankkeen, kaupunkitalous-professuurin, kaupunkitutkimusinstituutin ja kaupunkiakatemian kustannukset. Lisäksi määrärahasta on maksettu Vantaan kaupungin maksuosuus aluepelastuslaitoksen kustannuksista.

Talousarvion toteutuminen

Toimintatuotot toteutuivat 98 prosenttisesti ja toimintakulut 100 prosenttisesti.

11
Kaupunkistrategia ja johto

Vastuuhenkilö: Ritva Viljanen **Toimielin: Kaupunginhallitus**

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	12 265	0	12 265	12 978	-712
Menot	-150 668	4 671	-145 997	-128 000	-17 996
Toimintakate	-138 403	4 671	-133 731	-115 022	-18 709

Toiminta ja keskeiset muutokset vuonna 2022

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala koostuu yleisjohdosta, talouden ja strategian, henkilöstön ja konsernipalveluiden, kasvupalveluiden ja kuntademokratian palvelualueista sekä viestinnän ja sisäisen tarkastuksen palveluyksiköistä. Toimialaan kuuluu lisäksi Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos vielä vuoden 2022 ajan, jonka jälkeen pelastustoimi siirtyy Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle.

Talousarvion toteutuminen 2022

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan toimintatuotot toteutuivat 106 prosenttisesti ja toimintamenot toteutuivat 88 prosenttisesti.

11 10
Yleisjohto

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	42	-42
Menot	-17 787	6 531	-11 257	-1 072	-10 185
Toimintakate	-17 787	6 531	-11 257	-1 030	-10 227

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Yleisjohto sisältää kaupunginjohtajan ja toimialan yhteiset sekä kehitysprojektien toimintakulut.

Talousarvion toteutuminen

Yleisjohdon toimintakulut toteutuivat vain 10 prosenttisesti. Talousarviossa 2022 yleisjohtoon tehtiin keskitetty määrärahavaraus kunta-alan palkkaratkaisun kattamiseksi. Keskitetystä varauksesta jaettiin toimialoille 6,2 milj. euroa kaupunginvaltuuston päätöksellä määrärahamuutoksena (KV 10.10.2023 § 6). Määrärahavaraus ylitti palkkaratkaisun toteuman, joten yleisjohtoon jäi käyttämätöntä määrärahavarausta.

11 40
Talous ja strategia

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	584	0	584	627	-43
Menot	-6 723	-71	-6 794	-6 251	-543
Toimintakate	-6 139	-71	-6 210	-5 624	-586

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Talousohjauksen johdolla kehitettiin taloussuunnitteluprosessia. Vuonna 2022 taloussuunnitteluun vaikutti muun muassa hyvinvointialueuudistukseen valmistautuminen, koronapandemia sekä Venäjän helmikuussa 2022 aloittama hyökkäyssota Ukrainassa. Talousarviossa 2023 ja taloussuunnitelmassa 2023–2026 otettiin huomioon kuntakentän suuri rakenteellinen muutos, kun sosiaali- ja terveystoimi, pelastustoimi ja muutamat yksittäiset kaupungille aiemmin kuuluneet tehtävät siirtyvät Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle vuoden 2023 alusta alkaen. Koronapandemiasta toipumiseen laadittu suunnitelma kohdistui pääosin vuoden 2022 talouteen, mutta ohjelma jatkuu vielä vuoden 2023 ajan. Vuonna 2021 hyväksytty Vantaan talouden tasapainottamissuunnitelma on voimassa vuoteen 2025 saakka ja suunnitelman toteuttaminen tehtiin onnistuneesti vuoden 2022 osalta. Erityisen voimakkaasti kaupungin tulevien vuosien talouteen vaikuttaa hyvinvointialueuudistus sekä valmisteilla oleva TE2024 -uudistus. Talousarvio 2023 ja taloussuunnitelma 2023–2026 hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa marraskuussa 2022.

Vuonna 2021 käyttöönotetun taloussuunnittelun ja raportoinnin SAP BW/4Hana -ohjelman kehittäminen jatkui. Uudistuksen myötä luovuttiin Kompassi raportointijärjestelmästä ja tilalle otettiin Power BI -pohjainen Kirstu -raportointijärjestelmä. Vuoden 2022 aikana Kirstuun tuotettiin talouden raportit ja järjestelmää kehitettiin. Kaupunkitasoinen Palveluverkkosuunnitelma vuosille 2022–2031 valmisteltiin pääosin vuoden 2022 aikana ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa joulukuussa 2022. Palveluverkkosuunnitelmassa on kuvattu palveluiden tarvetta seuraaville 10 vuodelle ja investointisuunnitelmat perustuvat tähän suunnitelmaan.

Talouspalveluissa on vuoden 2022 aikana valmistauduttu Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen aloitukseen. Organisaatiorakennetta uudistettiin muodostamalla hyvinvointialueelle siirtyvistä henkilöistä oma tiimi. Syksyn aikana panostettiin siihen, että aloittavalle hyvinvointialueelle pystyttiin varmistamaan toimivat talouden järjestelmät. Vuodenvaihteessa 14 henkilöä siirtyi Talouspalveluista Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Myös tulevan työllisyyden hoidon palvelujen siirron (TE2024-uudistus) valmistelu on aloitettu vuoden 2022 aikana.

Konsernin talousjärjestelmien yhtenäistäminen eteni, kun neljän konserniyhtiön taloushallinto siirrettiin SAP-järjestelmään vuoden 2022 alusta lähtien. Lakisääteisen kuntatalousraportoinnin uudistaminen ja siihen liittyvä järjestelmämuutos saatiin valmiiksi syksyllä 2022. Prosessien automatisointia jatkettiin ja vuoden 2022 aikana otettiin käyttöön ohjelmistorobotiikkaa tositedatan keräämiseen ja tuotannon raportointiin.

Ensimmäistä kertaa 2000-luvulla kaupunki ei nostanut lainkaan pitkäaikaista lainaa kassatilanteen säilyessä edellisvuosien tasolla. Kaupungin nettolainanotto vuonna 2022 oli negatiivinen lähes 72 milj. euroa, mikä merkitsi sitä, että kaupungin lainakanta on laskenut huipustaan noin 300 milj. euroa, mikä on voimakkaasti kasvavalle kaupungille historiallinen saavutus etenkin, kun huomioidaan viime vuosien pandemiakriisi sekä Venäjän hyökkäyssota Ukrainaan ja niiden vaikutukset talouteen. Pitkäaikainen lainakanta vuoden 2022 lopussa on noin 777 milj. euroa ja velka/asukas ennustetaan olleen vuoden lopussa kohtuullinen noin 3 200 euroa, joka alittaa valtakunnallisen keskiarvon.

Euroopan keskuspankin täyskäännös rahapolitiikassa kesällä 2022 ja muutoksesta johtunut raju korkojen pystysuora nousu merkitsi lainasalkun keskikoron maltillista nousua edellisvuoden 0,18 prosentista 0,27 prosenttiin. Kaupungin lainasalkun lainoista kaikki ne lainat, jotka oli mahdollista konvertoida kiinteäkorkoiseksi, oli konvertoitu viimeistään vuonna 2021, joten lainasalkun suojausaste on ollut poikkeuksellisen korkea. Kaupungin korkomenot olivat hieman alle 2,3 milj. euroa. Vuonna 2023 nostettavat lainat nousevat kuitenkin markkinahintaan, joten korkomenot tulevat kasvamaan merkittävästi totutusta tulevina vuosina.

Riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan kehittämistä on jatkettu uudelleen organisoidun riskienhallinnan, turvallisuuden ja valmiuden kokonaisuuden mukaisilla linjauksilla, mutta henkilövaihdoksen vuoksi osa toimenpiteistä siirtyy vuodelle 2023.

Strategiatyössä panostettiin uuden strategian jalkautukseen. Strategia hyväksyttiin tammikuussa 2022 ja kevään aikana organisoitiin mm. strategiaa toteuttavat teemaryhmät sekä tuettiin strategisten ohjelmien laadinnan käynnistymistä. Strategiatiimi toteutti myös yleiset, vuosittaiset strategian toteutumista tukevat toimenpiteet, kuten vuositavoitteiden koordinoinnin ja toimintaympäristökatsausten laadinnan.

Tutkimuksessa otettiin käyttöön uusi väestöennustemalli. Mallin käyttöönotto viivästyi hieman ja väestöennuste saatiin valmiiksi vasta syksyllä. Tutkimuksessa edistettiin myös tiedolla johtamista. Tiedolla johtamisen työkaluksi valikoitui Kuntamaisema -palvelu. Rakentamistilastoja kehitettiin edelleen.

Edunvalvontatyössä huomio kiinnittyi hyvinvointialueuudistuksen loppuun saattamiseen. Edunvalvontatiimi koordinoi myös Vantaan kaupungin hallitusohjelmatavoitteiden laatimista sekä osallistui eri verkostojen hallitusohjelmatavoitteiden laadintaan.

Talousarvion toteutuminen

Talouden ja strategian palvelualueen toimintatuottojen toteuma oli noin 0,6 milj. euroa ja toimintatuotot toteutuivat 107 prosenttisesti talousarvioon nähden. Toimintakulujen toteuma oli noin 6,3 milj. euroa ja toimintakulut toteutuivat 92 prosenttisesti.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Käsitellyt ostolaskut, kpl/htv – palvelukeskus	44 888	38 672	47 528
Käsitellyt ostolaskut, kpl/htv – koko kaupunki	8 441	7 125	9 383
Käsitellyt myyntilaskut, kpl/htv – palvelukeskus	37 415	52 018	52 727
Käsitellyt myyntilaskut, kpl/htv – koko kaupunki	25 673	28 812	28 832
Kirjanpitotehtäviin sitoutuneet htv:t – koko kaupunki	10,1	11,5	9,55

11 50
Henkilöstö ja konsernipalvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	4 331	0	4 331	6 158	-1 827
Menot	-71 038	-130	-71 168	-67 820	-3 349
Toimintakate	-66 707	-130	-66 837	-61 661	-5 176

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toimialojen hr-palveluissa valmisteltiin ja toteutettiin kaksi hr-järjestelmämuutosta vuoden 2022 aikana. Keväällä sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan ja Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen palkanlaskenta- ja järjestelmäpalvelut siirtyivät liikkeenluovutuksella HUS Asviaan. Lokakuussa muu kaupunki siirtyi puolestaan käyttämään Herttaa aiemman hr-järjestelmän (eHijat) ylläpidon päättymisen vuoksi. Hr-järjestelmämuutokset olivat merkittäviä toimintatapamuutoksia ja edellyttivätkin kaikilta toimijoilta (esihenkilöt, työntekijät ja hr-ammattilaiset) uusien käytäntöjen oppimista. Toimialoja osallistettiin toimintatapamuutokseen eri tavoin. Osallistamisitilaisuuksia järjestettiin 120 kpl projektiin liittyvien valmistelutapaamisten lisäksi. Hr laati lukuisia ohjeita käyttöönoton tukemiseksi. Lisäksi järjestettiin esihenkilöille klinikoita ja teams-tietoiskuja uuden oppimisen tueksi. Tietoiskuihin voi myös palata myöhemmin videolinkkien avulla. Koska uusien työsopimusten sisällön oikeellisuus oli merkittävää palkanmaksun onnistumiseksi, keskitetyssä hr-asiakaspalvelussa käynnistettiin uusi työsopimusten ja viranhoitomääräysten tarkistuspalvelu esihenkilöiden tueksi.

Hankintojen tiedolla johtamisen projektin toteutus käynnistyi toukokuussa. Hankinnan palveluyksikössä on Cloudian sähköisen hankintajärjestelmän moduulit otettu tehokkaaseen käyttöön, määritelty tarvittavat raportit ja tehty tarvittavia järjestelmäintegraatioita raportoinnin toteuttamiseksi. Järjestelmän käyttö laajennetaan toimialoille vuoden 2023 alkupuolella.

Henkilöstöruokailussa on siirrytty mobiilimaksamiseen.

Tietohallinnon toiminnan uudistuksia ovat olleet Vantaan tietoliikenneverkon tietoturvan kehittäminen edistämällä tietoliikenneverkon segmentointia, lankaverkon pääsynhallintaa ja laitteiden tunnistusta. Vantaan työterveys irrotettiin Vantaan kaupungin IT palveluista ja alkuvuonna toteutettiin Vantaan valmiusliittymien vaihto, jolla saavutettiin kustannussäästöjä. Tietohallinto otti kokonaisvaltaisemmin vas-

tuun Vantaan mobiililaitehallinnasta uuden matkapuhelinten käyttöönottoprosessin myötä. Lisäksi tietohallinto osallistui suunnitteluun ja toimeenpani Sosiaali- ja terveydenhuollon IT-palvelujen siirtoa hyvinvointialueelle.

Konserniohjauksessa valmisteltiin alkuvuoden 2022 aikana konserniomistusten kokonaisuudesta kokonaissuunnitelma, jonka konsernijaosto hyväksyi kesä-/syyskuussa 2022 noudatettavaksi ohjeellisesti konserniomistuksiin liittyvässä valmistelussa. Suunnitelmassa on käyty läpi kaupungin konserniomistusten salkku, eritelty hyvinvointialueuudistuksen vaikutukset ja esitetty kaupungin omistusten kannalta olennaisimmat toimenpiteet sekä niiden toteutusaikataulu vuosille 2022–2026.

Hallituksen jäsenten osaamisen kehittämiseksi kilpailutettu Vantaan kaupungin oma hallitusosaajakoulutus jatkui vuoden 2022 aikana siten, että kaksi valmennusryhmää sai valmennuskokonaisuuden valmiiksi. Yhteensä hallitusosaajavalmennukseen on osallistunut lähes 90 Vantaan kaupungin nimeää hallituksen jäsentä ja konserniyhtiön toimitusjohtajaa.

Vantaan Työterveys Oy:n ja Kaunialan Sairaala Oy:n kaupat pantiin täytäntöön kevään 2022 aikana. Hyvinvointialueen kanssa sovittiin, että kaupunki myy hyvinvointialueelle palvelukäytön mukaisen osan kaupungin omistamista Seure Henkilöstöpalvelut Oy:n osakkeista. Lisäksi muut vähäisemmät sosiaali- ja terveydenhuolto -toimintaan liittyneet osakeomistukset sovittiin myytäväksi vuoden 2023 alussa hyvinvointialueelle. Kaupunki myös päätti jäsenyytensä niissä yhdistyksissä, jotka liittyivät pelkästään sosiaali- ja terveydenhuolto- tai pelastuslaitos toimintaan.

Talousarvion toteutuminen

Henkilöstö- ja konsernipalveluiden toimintatuotot olivat vuonna 2022 noin 6,2 milj. euroa ja toimintakulut noin 67,8 milj. euroa. Talousarvioon nähden tuotot ylittyivät noin 1,8 milj. eurolla. Kulut puolestaan alittivat talousarvion noin 3,3 milj. euroa.

Toimintatuottojen suuri ylitys talousarvioon nähden johtuu hyvinvointialueelle myydyistä palveluista.

Toimintakulujen alitus johtuu useasta tekijästä. Keskeisimpiä olivat talousarvion suunnitteluajankohtana epävarmuus hyvinvointialueuudistuksen vaatimista muutoksista IT palveluihin sekä tietokoneiden tilaus ja toimitusongelmat. Lisäksi tietohallinto sai hankittua toiminnan vaatimia tietokoneita ja niiden asennuksen merkittävästi suunniteltua edullisemmin ja kaupungin valmiusliittymiä vaihdettiin edullisemmaksi. Edellä mainittujen lisäksi toimintakulut alittuivat merkittävästi henkilöstöetujen, logistiikkapalveluiden sekä henkilöstöruokailujen osalta.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Henkilöstöhallinto			
Kaupunkistrategia ja johto toimialan prosenttiosuus koko kaupungin henkilöstöstä (poislukien työllisyyspalvelut ja Kupela)	3,5 %	3,5 %	3,1 %
Työterveyshuollon kustannukset, euroa / työntekijä	326	345	299
Palkkalaskelman hinta			
Muut sopimusalat (KVTES)	11,7	12,9	13,4
Kunnallinen opetushenkilöstön virka- ja työehtosopimus (OVTES)	17,4	18,8	14,7
Tikettimäärä			
- keskimäärin kuukaudessa	5 913*	6 568	8 882

* Sote tullut mukaan vuonna 2021. Vuoden 2021 toteuma ilman sotea 3 333 kpl.

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Tietohallinto			
Työasemamäärä hallinto			
- kannettavat ja työasemat, kpl	7 189	8 200	7 339
Työasemamäärä opetus			
- kannettavat ja työasemat, kpl	27 009	26 300**	33 263
Asiakastyytyväisyys			
- ServiceDesk (1–5)	7,9***	8,7	8,7
Tikettimäärä			
- keskimäärin kuukaudessa	6 144***	7 000	6 226
IT-investointien onnistunut läpivienti			
- budjettitoteuma	64 %****	100 %	86 %

** Chromebookit laskettu mukaan.
*** Tiedonlähde ja määrittely vaihtuneet Vantaa ITSM järjestelmään.
**** Investointimenoja alensi DigiOne-hankkeen vuosien 2019–2021 kulujen (noin 2,0 milj. euroa) siirto keskeneräisestä käyttöomaisuudesta vaihto-omaisuuteen.

11 60
Kasvupalvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	7 206	0	7 206	5 756	1 450
Menot	-49 110	-1 580	-50 690	-46 816	-3 874
Toimintakate	-41 904	-1 580	-43 484	-41 060	-2 424

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupunkitasoisesti palveleva hanketoimisto rakentaa hankkeilla tapahtuvaa kaupunkikehittämistä edistämällä EU-rahoitteisten hankkeiden käynnistymistä. Hanketoimisto vahvistaa sisäisiä verkostoja ja sisäistä yhteistyötä sekä tukee kehittämisessä keskeisen tiedon avointa kulkemista toimialojen ja kaupungin ulkopuolisten sidosryhmien välillä.

Kaupunkitasoista Jokiniemen kampus -hanketta edistettiin yhteistyössä toimialojen ja sidosryhmien kesken kolmen valmistelulinjansa mukaisesti. Yhteiskehittämisen kohteena olivat mm. koulutusyhteistyöhön liittyvä Oppimistalo –konsepti, elinvoimatorin suunnittelun aloitus, alueen asemakaavan valmistelu, yritysverkoston rakentaminen sekä alueen kehittämisen yleiset periaatteet.

Kasvupalvelut koordinoi Kasvu- ja elinvoimaohjelman valmistelua ja se hyväksyttiin joulukuussa 2022. Ohjelma toteuttaa Osaava- ja elinvoimainen Vantaa strategiateemaa. Kasvupalvelut koordinoi merkittävää osaa ohjelman toimenpiteistä.

Elinkeinopalveluissa käynnistettiin uusi toiminto kansainvälisten investointien houkuttelemiseksi Vantaalle. Lisäksi kehitettiin poikkihallinnollisesti kaupungin sijoittumispalvelukokonaisuutta yritysten ja investointien houkuttelun vahvistamiseksi.

Kotouttamisen tueksi syksyllä 2022 valmistauduttiin kotouttamislain uudistukseen toimeenpanemalla kaksi TEM-rahoitteista hanketta (Neuvonnan ja ohjauksen sekä Kotoutumisen johdantojakson kehittäminen). Aloitettiin uuden kotouttamisohjelman (2023–2026) valmistelu. Syksyllä valmisteltiin uusi innovatiivinen kotoutumisen kehittämishanke Smile (2023–2024) ja rahoituspäätös saatiin Euroopan neuvoston kehittämispankilta.

Työllisyyden edistämisen kuntakokeilua on jatkettu kehittämällä asiakaspalvelun prosesseja. Pohjoismainen työvoiman palvelumallia koskeva lainsäädäntö tuli voimaan 2.5.2022. Tämän vuoksi työllisyyspalveluiden henkilömäärä on kasvanut. Samalla on rakennettu henkilöstölle uusi perehtymisen toimintamalli. Asiakas tulee lain mukaisesti kohdata uudessa pohjoismaisessa työvoiman palvelumallissa työttömyyden alkuvaiheessa joka toinen viikko. Mallin tavoitteena on asiakkaan yksilöllinen kohtaaminen ja tukeminen työttömyyden kolmen ensimmäisen kuukauden aikana. Tämän lisäksi yhdessä kumppaneiden kanssa on kehitetty malleja, joilla voidaan vähentää koronan seurauksena kasvanutta vantaalaista pitkäaikaistyöttömyyttä.

Syksyllä 2022 aloitettiin TE2024 hankkeen (eli työllisyyden hoidon pysyvän kuntiin siirron) valmistelu. Valmistelua toteutetaan yhdessä toimialojen sekä sidosryhmien kuten oppilaitosten ja yritysten edustajien kanssa. Valmistelua varten perustettiin yhteinen valmisteluryhmä. Tavoitteena on varmistaa, että työllisyyden toimintamallit tukevat kohtaannon edistämistä Vantaalla. Pysyvää siirtoa koskeva lainsäädännön odotetaan tulevan eduskunnasta kevään 2023 aikana.

Talousarvion toteutuminen

Kasvupalveluiden toimintatuotot vuonna 2022 olivat noin 5,8 milj. euroa eli 80 prosenttia talousarviosta ja toimintakulut noin 46,8 milj. euroa eli 92 prosenttia talousarviosta. Työmarkkinatuen kuntaosuus laski noin 1,0 milj. euroa edelliseen vuoteen verrattuna pitkäaikaistyöttömyyden laskiessa. Kokonaisuudessaan talousarvio alitettiin noin 2,4 milj. eurolla johtuen henkilöstökuluissa, palveluiden ostoissa ja tukityöllistämisessä tehdyistä säästöistä.

Kasvupalveluiden hallinnon toimintatuotot olivat noin 251 000 euroa (76 % talousarvioon nähden) ja toimintakulut noin 1,4 milj. euroa (76 % talousarvioon nähden). Talousarvio alitettiin, koska hankkeet eivät päässeet alkamaan ajoissa tietojärjestelmän käyttöönoton viivästymisen vuoksi.

Elinkeinopalveluiden kumulatiiviset toimintatuotot vuonna 2022 olivat noin 1,2 milj. euroa (68 % talousarviosta) ja toimintakulut noin 2,5 milj. euroa (60 % talousarviosta). Talousarvion alittaminen johtui pitkälti siitä, ettei hankkeita päästy toteuttamaan suunnitellulla tavalla EU-hankejärjestelmän viivästymisen vuoksi ja sen myötä ostopalveluja on käytetty ja avustuksia on saatu vähemmän.

Työllisyyspalveluiden kumulatiiviset toimintatuotot vuonna 2022 olivat noin 4,3 milj. euroa (85 % talousarviosta) ja toimintakulut noin 42,9 milj. euroa (96 % talousarviosta). Toimintatuotot laskivat pitkälti valtionavustusten vähäisemmän määrän vuoksi, johtuen tukityöllistämisen vähentymisestä työllisyyden kuntakokeilun alkuvaiheen asiakaspalveluresurssivajauksen ja sen myötä palveluohjauksen hidastumisen vuoksi.

Toimintakulut alitettiin 1,8 milj. eurolla työmarkkinatuen kuntaosuuden arvioitua suuremmasta kustannuksesta huolimatta henkilöstökuluissa ja ostopalveluissa saavutettujen säästöjen myötä. Tukityöllistämisen osalta jäi käyttämättä noin 2,0 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Elinkeinopalvelut			
YritysVantaan kautta perustetut yritykset	565	550	560
Yritysneuvonnan asiakaskäynnit	2 161	2 000	2 077
Työllisyyspalvelut			
Ohjaukset kuntouttavaan työtoimintaan (uudet asiakkaat)	653	1 700	724
Työttömien aktivointiaste	24 %	27 %	28 %
Virta yli kolmen kuukauden työttömyyteen (kaikki työttömät) *	48 %	38 %	56 %
Pitkäaikaistyöttömyys	6 724	4 115	5 236
Vieraskielisten työttömyys *	6 230	6 000	5 885

* Vuoden 2021 lukuihin korjattu tai täydennetty puuttuvia tietoja.

11 80
Kuntademokratia

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	69	0	69	388	-318
Menot	-3 206	-45	-3 252	-3 527	275
Toimintakate	-3 137	-45	-3 182	-3 139	-43

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Lakiasioiden ja päätösvalmistelun palveluyksikössä jatkettiin valtionvarainministeriön rahoittamaa kuntien digitalisaation yhteishanketta Nurmijärven ja Sipoon kuntien kanssa lokakuuhun 2022 saakka. Kohteena oli luottamushenkilöiden sähköisten palveluiden kehittäminen. Kehittämishanke ei johtanut jatkotoimiin järjestelmäteknisten ja tietoturvasyiden vuoksi. Kehittämishanke näkyy tilinpäätöksessä ennakoitua suurempina toiminnan tuottoina ja palveluiden ostoina, joita ei ollut vuoden 2022 talousarviossa.

Vantaan kaupungin luottamushenkilötoiminnan eettiset periaatteet hyväksyttiin ja jalkautettiin. Myös tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelma hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa.

Tiedonhallintalain edellyttämän sähköisen arkiston käyttöönottoa jatkettiin kaupunginarkiston ja tiedonhallinnan tiimien yhteistyönä. Pitkän aikavälin tavoitteena on siirtyä sähköiseen pysyväisarkistoon nykyisen paperisen arkistoinnin sijasta. Sähköisen arkiston käyttöönotto siirtyi vuodelle 2023 järjestelmätoimittajasta johtuen.

Kaupunkiturvallisuuden tiimissä pandemia hoitoon ja Ukrainan tilanteeseen liittyvän johtokeskuksen ja häiriötilannejohtoryhmän toiminta sekä viranomaisyhteistyö veivät edelleen resursseja. Häiriötilannejohtoryhmä ja johtokeskus jatkoivat työskentelyä syyskuuhun 2022 asti. Tätä varten oli palkattu talousarvion ulkopuolelta häiriötilannekoordinaattori vuodeksi 2022. Kaupunkiturvallisuuden kokonaistilanteen arviointia varten rakennettiin uusi tilannekuvajärjestelmä. Kaupunki osallistui laajamittaisesti ylintä johtoa myöten huoltovarmuuskeskuksen järjestämään Respa 2022 –valmiusharjoitukseen.

Toimialatasoisen PR- ja assistenttitiimin toiminnasta laadittiin tarkempi palvelukuvaus.

Kuntademokratian palvelualueella toimii kaupungin vaalitoimisto, josta käsin johdetaan noin 850 henkilön valtakunnallisten vaalien projektit. Vuoden 2022 aluevaalien järjestelyissä jouduttiin kuntavaalien 2021 tapaan ottamaan huomioon koronan aiheuttamat turvallisuushaasteet. Vaalijärjestelyt sujuivat kuitenkin erittäin hyvin. Aluevaalien jälkeen aloitettiin huhtikuussa 2023 pidettävien eduskuntavaalien järjestelyt.

Hyvinvointialueuudistuksessa kaupungin toimintojen eriyttämisprojekti eteni suunnitelman mukaisesti ja päättyi vuoden 2022 lopussa.

Talousarvion toteutuminen

Palvelualueen toimintatuotot ylittivät talousarvion noin 0,4 milj. eurolla toteuman ollessa 558 prosenttia. Toimintakulut ylittivät talousarvion noin 0,28 milj. eurolla ja toteuma oli 108 prosenttia.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Luottamushenkilöille ja työntekijöille järjestettävien koulutusten lukumäärä	32	16	24
Osallistujamäärä luottamushenkilöille ja työntekijöille järjestettäviin koulutuksiin	-	300	1 409*
Käännöstyöt	3 490	3 100	4 005

*) Osa koulutuksista siirtyi sähköiseen Oppiva-portaaliin itseopiskeluna suoritettavaksi.

11 70
Viestintä

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	75	0	75	7	68
Menot	-2 397	-29	-2 426	-2 193	-233
Toimintakate	-2 322	-29	-2 351	-2 187	-165

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupungin viestinnän toimintatapojen uudistaminen ja saavutettavuuden parantaminen jatkuivat vuonna 2022 muun muassa kehittämällä monikielistä, monikanavaista ja digitaalista viestintää. Kaupungin uudet kotisivut julkaistiin maaliskuussa 2022 ja sivuston tekninen ja sisällön kehittäminen jatkui läpi vuoden. Kaupungin asukaslehdestä julkaistiin joulukuussa digiversio, joka mahdollistaa jatkossa myös kieliversioiden julkaisemisen.

Viestinnässä varauduttiin monenlaisiin kriisi- ja häiriötilanteisiin. Korona, työmarkkinataistelut ja Ukrainan tilanne olivat viestinnän painopisteenä alkuvuonna. Loppuvuonna valmistauduttiin mahdolliseen sähköpulaan ja energiansäästöön sekä päivitettiin kaupungin kriisi- ja häiriöviestintäsuunnitelma. Vuoden aikana uudistettiin myös viestinnän johtamisjärjestelmä ja kaupungin keskitetyn viestinnän uusi organisaatio astui voimaan 1.1.2023 alkaen.

Kaupunkimarkkinoinnissa jatkoimme Vantaudu aitoudelle -kampanjaa, jota laajennettiin muun muassa rekrytointimarkkinointiin ja aluemarkkinointiin. Aluemarkkinoinnissa keskityimme kaupunkistrategian mukaisesti kukoistaviin kaupunkikeskuksiin. Kaupungin kansainväliseen markkinointiin kehitettiin Invest In Vantaa -markkinointikonsepti.

Talousarvion toteutuminen

Viestinnän toimintamenot alittivat talousarvion 0,2 milj. eurolla, ollen noin 90 prosenttia talousarviosta.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Viestinnän ja markkinoinnin nettokustannukset €/ asukas	7,5	9,5 *	9,0 *

* Uusi tunnusluku sisältää viestinnän, aluemarkkinoinnin ja matkailun menot ja tulot.

11 30
Sisäinen tarkastus

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-406	-3	-410	-322	-88
Toimintakate	-406	-3	-410	-322	-88

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Sisäinen tarkastus avusti kaupunginhallitusta ja kaupunginjohtajaa riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan toimivuuden arvioinnissa ja kehittämisessä suorittamalla kaupungin organisaation hallinnon, talouden ja toimintojen tarkastusta sekä tarjoamalla konsultointipalveluja. Vuosisuunnitelma toteutui lähes suunnitellusti.

Toiminnassa ei tapahtunut olennaisia muutoksia.

Talousarvion toteutuminen

Sisäisen tarkastuksen toimintakulut alittivat talousarvion noin 88 000 eurolla ja toteuma oli 78 prosenttia.

Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos

Tuloslaskelma

1 000 €	Talousarvio 2022	Talous-arvio-muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/ alitus
Liikevaihto	**41 893**	**0**	**41 893**	**41 603**	**289**
Liiketoiminnan muut tulot	0	0	0	592	-592
Materiaalit ja palvelut	-5 743	0	-5 743	-6 963	1 220
Henkilöstömenot	-28 163	-333	-28 496	-28 164	-332
Poistot ja arvonalentumiset	-1 705	0	-1 705	-1 633	-72
Liiketoiminnan muut menot	-6 281	0	-6 281	-5 932	-349
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**0**	**-333**	**-333**	**-497**	**164**
Muut rahoitustulot	0	0	0	3	-3
Muille maksetut korkomenot	0	0	0	-3	3
Muut rahoitusmenot	0	0	0	0	0
Rahoitustulot ja -menot	0	0	0	1	-1
Ylijäämä (alijäämä) ennen varauksia	**0**	**-333**	**-333**	**-496**	**163**
Poistoeron lisäys (-) tai vähennys (+)	0	0	0	303	-303
Vapaaeht. varausten lisäys (-) tai vähennys (+)	0	0	0	0	0
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**0**	**-333**	**-333**	**-193**	**-140**

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos on kyennyt saavuttamaan seurantajaksolla toiminnan minimitavoitteet. Organisaation työmäärä on säilynyt edelleen suurena koronapandemian ja Ukrainan kriisin vaatimien suunnitelmien päivitysten ja muiden käynnissä olevien muutosten takia. Hyvinvointialuevalmistelu on jatkunut kiivaana ja uusia tietojärjestelmiä on otettu käyttöön loppuvuodesta 2022. Keväällä käyttöönotetussa palkkajärjestelmässä on ollut haasteita. Lisäksi organisaatiossa tapahtuneiden muutosten ja avainhenkilöiden pois siirtymisen takia on tehtäviä jouduttu jakamaan uudelleen. Tämän takia osa tunnistetuista kehittämiskohteista on edennyt hitaasti.

Tärkeä saavutus oli kahden hyvinvointialueen yhteistoimintasopimus, jolla turvataan Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen jatkaminen yhtenä laitoksena. Yhteistoimintasopimus hyväksyttiin molempien hyvinvointialueiden valtuustoissa ja allekirjoitettiin kesäkuussa. Myös uuden pelastuslautakunnan jäsenet on valittu ja ensimmäinen kokous pidettiin elokuussa ja syksyn aikana päätettiin hyvinvointialueen ensimmäinen talousarvioesitys sekä investointisuunnitelmaesitys aluehallitukselle.

Pelastuslaitoksen johtokunnan viimeinen kokous pidettiin joulukuussa ja siinä merkittiin tiedoksi Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen lakkauttaminen 31.12.2022. Vantaan kaupunki huolehtii yhdessä muiden kuntien kanssa tarvittavat toimet kuntien yhteistoimintasopimuksen lopettamiseksi vuoden 2023 aikana.

Koronapandemian helpottaessa olemme siirtyneet normaaliin toimintaan. Seurantajakson alkupuolella pelastuslaitos on kuitenkin edelleen jatkanut asiakirjavalvonnan sekä etäkoulutusten toteuttamista. Pelastustoiminnassa henkilöstöresurssihaasteet ovat kerryttäneet ylitöitä ja heijastuneet myös ensihoidon puolelle, jota kuormittaa erityisesti kiireettömien tehtävien kasvu.

Pelastuslaitos on kehittänyt työhyvinvointia ja yhdenvertaisuutta laitoksen toiminnassa esimerkiksi ottamalla vahvasti kantaa häirinnän ja syrjinnän nollatoleranssiin. Ratkaisuksi Mäntsälän paloaseman sisäilmaongelmiin otettiin elokuussa käyttöön väistötila, jota laajennetaan yhdellä uudella paviljonkiosalla kevään 2023 aikana.

Talousarvion toteutuminen

Pelastuslaitoksen johtokunnan hyväksymä talousarvio jakaantuu kahdelle eri toiminnalle, pelastustoimelle ja ensihoidolle. Talousarviossa oli alun perin Vantaan valtuuston asettamana talousarvion sitovana tavoitteena liikeylijäämä 0 euroa. Vuonna 2022 pelastuslaitoksen liikealijäämä oli yhteensä -496 589,95 euroa. Lopulliseksi tilikauden ylijäämäksi muodostui poistoerokirjausten jälkeen -193 131,19 euroa. Liikealijäämään vaikutti muun muassa inflaatio, polttoaineiden hinnan nousu ja varautuminen Ukrainan tilanteen takia.

Vantaan kaupunginvaltuustossa 10.10.2022 § 6 hyväksyttiin lisäys talousarvioon henkilöstökuluihin TES-palkankorotusten vaikutuksena 332 900 euroa, tuottotavoitetta ei lisätty. Palkankorotusten takia muutetussa talousarviossa tavoiteliikealijäämäksi muodostuu -332 900 euroa. Huomioiden muutokset, pelastuslaitoksen liikealijäämä toteutui kokonaisuudessaan -163 689,88 euroa muutettua talousarviota huonompana.

Pelastustoimen liikevaihto oli 30,1 milj. euroa (30,4 milj. euroa vuonna 2021). Liikevaihto ylitti talousarvion 0,1 milj. euroa. Toimintakulut olivat 29,3 milj. euroa (28,1 milj. euroa vuonna 2021). Pelastustoimen liikealijäämä oli -506 035,76 euroa.

Ensihoidon osalta liikevaihto oli 11,5 milj. euroa (11,3 milj. euroa vuonna 2021). Ensihoidossa kuljetustuloja kertyi tilikaudella 3,6 milj. euroa (3,7 milj. euroa vuonna 2021). Hyvinkään sairaanhoitoalueen osalta tulokertymä oli 1,8 milj. euroa (1,9 milj. euroa vuonna 2021). HYKS-Peijaksen sairaanhoitoalueen osalta tulokertymä oli 1,7 milj. euroa (1,8 milj. euroa vuonna 2021). Ensihoidon toimintakulut olivat 11,8 milj. euroa (11,3 milj. euroa vuonna 2021). Ensihoidon toimintakulut ylittivät talousarvion 0,1 milj. euroa. Ensihoidon tuloksen henkilöstökuluissa näkyy koronan takia ensihoitajille maksettava kertakorvaus.

Rahoituslaskelman lyhennelmä

1 000 €	Talousarvio 2022	Toteutuma	Ylitys/alitus
Toiminnan ja investointien rahavirta	**-1 128**	**661**	**-1 789**
Rahoituksen rahavirta			
Oman pääoman muutokset	0	0	
Ylijäämän palautus kunnalle	0	0	
Muut maksuvalmiuden muutokset	0	-245	**245**
Rahavarojen muutos	**-1 128**	**417**	**-1 544**

Investoinnit

1 000 €	Talousarvio 2022	Toteutuma	Ylitys/alitus
Pelastus- ja sammutusyksiköt, muu ajoneuvokalusto	-2 090	-547	-1 543
Muu pelastus- ja huoltokalusto	-100	0	-100
Asemakalusto	-120	0	-120
Johtokeskukset	-100	0	-100
Väestönsuojelujärjestelmät	-40	0	-40
Tietojärjestelmät	-50	0	-50
Investoinnit yhteensä	**-2 500**	**-547**	**-1 953**
Valtionosuudet ja luovutustulot	0	71	-71
Investoinnit netto	**-2 500**	**-475**	**-2 025**

Vantaan valtuuston asettama sitova tavoite pelastuslaitoksen investoinneille vuodelle 2022 on 2,5 milj. euroa. Kaupunginjohtajan ja pelastusjohtajan 8.4.2022 käymien neuvotteluiden perusteella vuoden 2022 investoinneista toteutetaan investointirahoituksella vain kesken olleet ajoneuvohankkeet ja muut hankkeet toteutetaan leasingrahoituksella. Investointirahoituksella toteutettavat hankkeet ovat valmistuneet ja niihin on käytetty noin 547 000 euroa. Leasingrahoituksella toteutettiin pelastustoimen ajoneuvohankkeita 1 593 000 eurolla. Kustannukset kohdentuvat vuosille 2023–2030.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Valvontakäynnit ja paloturvallisuuden itsearvioinnit	6 525	6 800	5 063
Turvallisuusviestintä (henk.)	26 280	60 000	53 650
Pelastustoimen tehtävät	7 876	8 000	7 998
Ensihoitotehtävät	40 901	39 000	42 830
Menot € / asukas	85,44	88,44	88,26

12
Sosiaali- ja terveydenhuolto

Vastuuhenkilö: Timo Aronkytö **Toimielin: Sosiaali- ja terveyslautakunta**
Puheenjohtaja: Pirkko Letto

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Sosiaali- ja terveydenhuolto yhteensä					
Tulot	46 503	17 700	64 203	71 964	-7 761
Menot	-771 022	-59 338	-830 360	-831 645	1 285
Toimintakate	-724 520	-41 638	-766 158	-759 681	-6 476
Sosiaali- ja terveydenhuolto ilman erikoissairaanhoitoa					
Tulot	45 203	17 700	62 903	68 754	-5 851
Menot	-489 240	-59 338	-548 578	-542 341	-6 237
Toimintakate	-444 038	-41 638	-485 676	-473 587	-12 089

Toiminta ja keskeiset muutokset vuonna 2022

Sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen palvelujen järjestämisvastuu siirtyi hyvinvointialueille vuoden 2023 alusta. Vuonna 2022 sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala valmisteli turvallista siirtymää yhteistyössä hyvinvointialueen valmisteluorganisaation sekä alueen kaupunkien kanssa. Ns. fuusiotyöryhmissä valmisteltiin Vantaan ja Keravan sote-toimintojen yhteen liittämistä sekä uuden organisaation perustamista. Henkilöstön ja sopimusten siirtymistä kaupungeilta hyvinvointialueelle edistettiin systemaattisesti. Siirtymävaiheen suurimpiin haasteisiin, ICT-ratkaisujen toimivuuteen sekä palkanmaksun ja palvelutuotannon moitteettomaan sujumiseen, valmistauduttiin fuusioitavissa organisaatioissa tehdyllä määrätietoisella muutosjohtamisella, riskienhallinnalla, systemaattisella sisäisellä ja ulkoisella viestinnällä sekä hyvällä yhteistyöllä kaupunkien kanssa.

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala vastasi palvelutehtävästään haastavassa toimintaympäristössä. Henkilöstöpula vaikeutui vuoden 2022 aikana entisestään, koronapandemia jatkui aaltoillen ja Ukrainan sota seurauksineen heijastui yhteiskunnan eri tasoille. Keväällä kiristynyt työmarkkinatilanne lisäsi epävarmuutta ja rauhattomuutta henkilöstön keskuudessa. Lainsäädännön kiristyvät velvoitteet ja niiden ennakointi aiheuttivat osaltaan haasteita velvoitteiden täyttämiseen mm. hoiva-asumisen osalta.

Vantaan väestö ja ikääntyneiden määrä jatkoi kasvuaan ja hoidon ja palvelun tarpeet lisääntyivät ennustetusti. Toimiala uudisti toimintaansa vastatakseen kasvaneeseen palvelujen kysyntään, mutta jonot useisiin palveluihin pysyivät liian pitkinä. Asukkaiden palvelut pystyttiin tuottamaan turvallisella tasolla.

Pitkittynyt koronaepidemia on kuormittanut henkilöstöä pian kolmen vuoden ajan samalla kun hoito- ja palveluvelka on kasvanut. Erityisesti vanhus- ja vammaispalveluissa jouduttiin alkuvuoden aikana supistamaan palvelutoimintaa ja toimialan henkilöstöä siirrettiin turvaamaan kriittisiä toimintoja. Sairaalahoitoa vaativa tautitilanne helpotti kesää kohden, mutta loppuvuodesta hoidossa olleiden potilaiden määrä nousi uudelleen huippulukemiin. Rokotustoimintaa jatkettiin kansallisten suositusten mukaisesti. Lentokentällä tapahtuva rajojen terveysturvallisuustoiminta päättyi lainsäädännön mukaisesti 30.6.2022. Koronan toipumissuunnitelman sekä valtuuston talousarviokäsittelyn yhteydessä myöntämät hoito- ja palveluvelan kattamiseen kohdennetut lisävakanssit perustettiin ja rekrytoinnit toteutettiin.

Lääkärien vastaanotolle pääsyä kiireettömässä asiassa jouduttiin edelleen odottamaan liian kauan; odotusaikojen kolmannen vapaan ajan mediaani (T3) oli vuoden lopussa 64 vrk. Kiireettömään hoitoon pääsi marraskuussa 59 prosenttia asiakkaista 14 vrk sisällä. Puhelinpalvelun odotusaika oli keskimäärin 14 minuuttia, takaisinsoittojen reilut 4 tuntia. Puolet potilaista hoidetaan heti ensikontaktissa. Sähköinen asiointi lisääntyi edellisvuodesta 7 prosenttia. Neuvolan sekä koulu- ja opiskeluterveydenhuollon terveystarkastukset toteutuivat suunnitellusti; leikki-ikäisten kiireettömien lääkärintarkastusten jonotilanne saatiin syksyn aikana purettua. Suun terveydenhuollon liikelaitos jatkoi toimia palveluvelan purkamiseksi ja palveluja hankittiin palvelusetelillä aikaisempaa enemmän täydentämään palvelutuotantoa.

Vantaan erikoissairaanhoidon palvelut tuottaa lähes kokonaisuudessaan HUS-kuntayhtymä. Marraskuun lopussa vantaalaisia potilaita oli vuodeosasto- ja poliklinikkajonoissa yhteensä 4 121; heistä 31 prosenttia oli jonottanut yli hoitotakuuajan. HUSin omistus siirtyy Uudenmaan neljälle hyvinvointialueelle ja Helsingin kaupungille vuoden 2023 alusta. HUS-kuntayhtymän korvaava HUS-yhtymä perustettiin kaikkien Uudenmaan hyvinvointialueiden ja Helsingin kaupunginvaltuuston hyväksyttyä HUS-perussopimuksen kokouksissaan huhtikuussa 2022. HYKS-järjestämissuunnitelman tilalle valmisteltiin järjestämissopimusta alueellisena yhteistyönä ja sen on suunniteltu tulevan voimaan helmi-maalikuussa 2023.

Perhe- ja sosiaalipalveluissa asukkaiden palvelutarpeet ja asiakasmäärän kasvu jatkui vuoden 2022 aikana.

Palveluihin pääsyn nopeuttamiseksi kehitettiin asiakastyötä nopeuttavia prosesseja, esimerkkinä palveluaikojen laajentaminen ja ryhmämuotoisten toiminnan lisääminen. Ostopalveluilla täydennettiin omaa palvelutuotantoa.

Lastensuojelun asiakkuuksien määrän kasvu on asettunut koronaepidemiaa edeltänyttä aikaa korkeammalle tasolle. Lastensuojelun avohuollon asiakkaiden osuus Vantaan 0–17 -vuotiaista oli vuoden lopussa 2,6 prosenttia ollen tavoitteen mukainen. Lastensuojeluilmoituksia tehtiin tammi-maaliskuussa 5,1 prosenttia edellisvuoden vastaavaa ajankohtaa enemmän.

Matalan kynnyksen mielenterveys- ja päihdepalveluja tarjoavan Nuortenkeskus Nupin Länsi-Vantaan uusi toimipiste avattiin Myyrmäen Virtataloon ja se on toiminut täydellä volyymilla lokakuusta alkaen. Vuoden lopulla odotusaika Nuppiin oli 24 vrk, kun se vielä kesällä oli 51 vrk.

Vantaan 75 vuotta täyttäneistä asui omassa kodissa ilman palvelutarvetta tai kotona asumista tukevien palvelujen turvin asui tavoitteen mukaisesti 93,4 prosenttia ikäluokasta; kotihoito pystyi vastaamaan asiakkaiden palvelutarpeisiin. Henkilöstövaje ja vapaiden hoivakotipaikkojen puute heikensivät hoito- ja palveluketjujen sujuvuutta erityisesti tehostetussa palveluasumisessa ja vammaisten asumispalveluissa. Vanhuspalveluissa jouduttiin vaikean henkilöstötilanteen vuoksi supistamaan vuodeosaston hoitopaikkoja potilas- ja työturvallisuuden turvaamiseksi. Henkilöstövajeen vuoksi myös hoiva-asumisen paikkoja oli täyttämättä sekä omassa että ostopalveluissa. Henkilöstön riittämättömyys ruuhkautti koko hoitoketjua erikoissairaanhoidosta asumispalveluihin. Toimenpiteitä jonojen purkamiseksi toteutettiin yhteistyössä sisäisten ja ulkoisten toimijoiden kanssa. Kotisairaala ja Liikkuva Sairaala pystyivät kuitenkin tukemaan hoitoketjun toimintaa tuottamalla palvelua huomattavasti suunniteltua enemmän. Myös kotihoidon kuntoutusosaamista vahvistettiin.

Henkilöstön saatavuus ja pysyvyys on kriittistä palveluvelvoitteiden täyttämisessä. Henkilöstöpula laajeni vuoden aikana lähes kaikkiin sote-toimialan ammattiryhmiin. Henkilöstövuokrauksella pyrittiin paikkaamaan henkilöstövajetta, mutta myös vuokrahenkilöstön saatavuus alueella oli vaikeaa. Kehittämistoimia henkilöstön pito- ja vetovoiman parantamiseksi jatkettiin ja perehdytystä sekä palkitsemista kehitettiin. Tiedolla johtamisen tuella pyritään tasoittamaan työtaakkaa kohdentamalla henkilöstöresurssia tarkoituksenmukaisesti. Tiivistä oppilaitosyhteistyötä jatkettiin ja käyttöön otetun CLES-opiskelijapalautekyselyn avulla kartoitettiin harjoittelujaksoa suorittavien opiskelijoiden kokemuksia ja tyytyväisyyttä harjoittelujakson osalta.

Tulevaisuuden sote-keskus -hankkeessa jatkettiin palvelujen kehittämistä asiakastarpeisiin vastaamiseksi ja strategisten hyvinvointitavoitteiden saavuttamiseksi Vantaan ja Keravan yhteistyönä. Vuonna 2023 hanke siirtyy Vantaa ja Keravan hyvinvointialueen hallinnoimaksi jatkaen aloitettuja kehittämistoimenpiteitä ja pilotteja. Työkyvyn tuen palveluja ja työmenetelmiä Vantaan ja Keravan kaupunkien sosiaali-, terveys- ja työllisyyspalveluiden yhteistyönä kehittänyt TEOT-hanke päättyi joulukuussa 2022. Suomen kestävän kasvun ohjelman mukaista hankerahoitusta saava VaKeHyva - Hyvät palvelut -hankkeessa lähdettiin vuoden 2022 aikana kehittämään haavoittuvassa asemassa olevan asiakasryhmän palveluja kolmen kehittämiskärjen kautta: HyväTerveyskeskus, HyväPerhekeskus ja HyväHyte. Lisäksi hankkeessa kehitetään digitaalisia palveluja ja ratkaisuja niin haavoittuvien ryhmien tarpeisiin kuin koko väestöä palvelemaan. Hankkeen ensimmäinen rahoitushakukausi päättyi vuoden 2022 lopussa. Hyvinvointialueelle myönnettiin joulukuussa rahoitusta myös toiselle rahoituskaudelle, minkä turvin hanketta jatketaan Vantaan ja Keravan hyvinvointialueella vuosina 2023–2025.

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala jatkoi myönteisen erityiskohtelun (MEK) toimintaohjelman toimenpiteitä. Etsivän vanhustyön MEK-projektia jatkettiin panostaen erityisesti prosessin sujuvoittamiseen, verkostotyön vahvistamiseen sekä yksilöohjaukseen. Suun terveydenhuolto integroitui projektin aikana vahvasti avoimiin kohtaamispaikkoihin ja muihin matalan kynnyksen toimintoihin. Ehkäisevässä terveydenhuollossa jatkettiin Moniku-hanketta monikulttuuristen perheiden tukemiseksi. Lapsiperheiden kotipalveluna tarjotaan kaikille vauvaperheille kolme maksutonta kotikäyntiä, toiminta laajentui kevään aikana kahdesta alueesta neljälle alueelle. Avoimissa kohtaamispaikoissa järjestetään iltapäivätoimintaa monialaisena yhteistyönä.

Talousarvion toteutuminen 2022

Sosiaali- ja terveydenhuollon toimialan menot vuonna 2022 olivat 831,6 milj. euroa ja tulot 72,0 milj. euroa. Sosiaali- ja terveydenhuollon oman palvelutuotannon menot vuonna 2022 olivat 542,3 milj. euroa ja tulot 68,8 milj. euroa. Kaupunginvaltuusto korotti 10.10.2022 toimialan menomäärärahaa toimialan esityksen mukaisesti 57,1 milj. eurolla ja tulomäärärahaa korotettiin 17,7 milj. eurolla. Määrärahan muutosesitys perustui elokuun lopun tilanteen toteutumisennusteeseen. Samassa yhteydessä kaupunginvaltuusto kohdisti toimialalle määrärahat vuoden 2022 palkankorotuksiin, 1,8 milj. euroa. Lisäksi määrärahaa siirrettiin toteutumien mukaan myönteisen erityiskohtelun toimenpiteille 0,3 milj. euroa sekä harjoittelijoiden palkkaukseen 0,1 milj. euroa.

Toimialan alkuperäiseen talousarvioon nähden toiminnan menot ylittyivät 60,6 milj. eurolla ja tulot 25,4 milj. eurolla. Lopulliseen määrärahaan nähden toiminnan menot ylittyivät 1,3 milj. eurolla ja tulot ylittyivät 7,8 milj. eurolla. Menoylityksestä suuri osa kertyi pandemiamenoista yhteensä 20,8 milj. euroa. Tulojen osalta valtio korvasi pandemiamenot kokonaisuudessaan. Toimialan alkuperäinen talousarvio ei sisältänyt pandemia- eikä lentokenttätoiminnan menoja. Lentokenttätoiminnan menoja toteutui 2,7 milj. euroa ja muita pandemiamenoja 18,1 milj. euroa. Muita merkittäviä määrärahan ylityksiä syntyi vanhusten tehostetun palveluasumisen ostoissa, jotka ylittivät lisämäärärahallisen talousarvion 1,7 milj. euroa (ylitys alkuperäiseen talousarvioon 11,7 milj. euroa), lastensuojelun, varhaisen tuen ja aikuisten ja nuorten palvelujen ostopalveluista 6,5 milj. euroa sekä hallinto-oikeuden päätöksistä, joilla Vantaa velvoitettiin maksamaan muille kunnille lastensuojelun ja jälkihuollon korvauksia yht. 1,1 milj. euroa. Vammaisten henkilökohtainen apu ylitti asiakaspalvelujen ostot 0,9 milj. eurolla. Lisäksi Ostopalveluissa vammaisten kotiin vietävät palvelut ylittyivät 1,4 milj. euroa ja vammaisten asumisen ostot 1,2 milj. euroa. Kaunialan sairaalan ostopalvelut alittivat lopullisen määrärahan 1,5 milj. eurolla (3,5 milj. euroa ylitystä alkuperäiseen talousarvioon) ja erikoissairaanhoidon menomäärärahat ylittyivät 7,5 milj. eurolla.

12 10
Talous- ja hallintopalvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	300	2 700	3 000	4 133	-1 133
Menot	-27 313	-3 109	-30 422	-30 928	506
Toimintakate	-27 014	-409	-27 423	-26 795	-627

Taulukko sisältää talous- ja hallintopalvelujen sekä sosiaali- ja terveyslautakunnan määrärahat ja toteuman.

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Talous- ja hallintopalvelujen kaikki palveluyksiköt osallistuivat hyvinvointialueen valmistelutehtäviin. Yhteisvalmistelua tehtiin niin talouden ja hallinnon järjestelmien kuin esim. hyte- ja osallisuusohjausrakenteen, kehittämispalveluiden, asiakas- ja potilasturvallisuuden, toimitila-asioiden ja HUS-järjestämissopimuksen valmistelujen osalta.

Kehittämisyksikkö osallistui toimialatasoisen kehittämisen rinnalla myös kaupunkitasoiseen strategiatyöhön sekä ohjelmien ja yhteisten kehittämistavoitteiden edistämiseen. Näistä keskeisimpiä olivat myönteisen erityiskohtelun hankkeet, Lapsiystävällinen kunta -toiminta sekä hyte-, osallisuus- ja ympäristötyöryhmät. Alkuvuodesta järjestettiin sukupuolitietoiseen budjetointiin liittyvä koulutus- ja työpaja. Ympäristötyön osalta konkreettisia toimenpiteitä koottiin osaksi toimialan resurssiviisauden tiekarttaa. Kehittämisyksiköstä koordinoitiin toimialan osavuosikatsausten laadinta, tarkastuslautakunnan arviointikertomukseen vastaaminen sekä riskienhallintasuunnitelman päivitykset.

Potilas- ja asiakasturvallisuuden edistämiseksi päivitettiin lääkehoidon koulutusmateriaalia ja laadittiin opiskelijoiden lääkelupamalli. Lisäksi kuluvan vuoden aikana otettiin käyttöön pääkaupunkitasoinen lääkehoitomalli nimikesuojattuja terveydenhuollon ammattihenkilöitä koskien. Toimitila- ja palveluverkkoasioissa kehittämisyksiköstä osallistuttiin uusien toimitilahankkeiden hanke- ja päätösvalmisteluun sekä Vantaan palveluverkkosuunnitelman laatimiseen. Toimialatasoisen koronatyön osalta osallistuttiin tilastointi- ja raportointitehtäviin sekä siirtyvälle henkilöstölle suunnatun perehdytysmateriaalin laatimiseen.

Toimialalla toteutettiin alkuvuodesta laaja asiakastyytyväisyyskysely, jonka tulokset toimitettiin lautakunnalle tiedoksi toukokuussa. Tämänvuotisten tulosten lisäksi keväällä koottiin useamman vuoden aikasarjatarkastelu, joka vietiin tiedoksi lautakunnalle syyskuussa 2022. Poikkeusoloista huolimatta asiakastyytyväisyys pysyi kyselytutkimusten mukaan kokonaisuudessaan hyvällä tai jopa kiitettävällä tasolla. Tutkimus- ja tietolupiin sekä pääkaupunkiseudun ammattikorkeakouluyhteistyöhön liittyvää kehitystyötä jatkettiin. Tutkimus- ja tietolupien lainsäädäntömuutosten todettiin lisänneen valmistelutyötä edellisvuoteen nähden.

Talous- ja hallintopalvelujen kokonaisuuteen kuului useita kansallista rahoitusta saavia yhteistyöhankkeita koordinoiva hanketoimisto. Laajoja kokonaisuuksia olivat Tulevaisuuden sote-keskus -ohjelman mukainen Vantaa-Kerava-sote - Asukkaan asialla -hanke sekä Keväällä 2022 käynnistyi Suomen kestävän kasvun ohjelman mukainen hanke: VaKeHyva - Hyvät palvelut -hanke.

Talousarvion toteutuminen

Talous- ja hallintopalvelujen alkuperäisen talousarvioon nähden menot ylittyivät 3,7 milj. eurolla ja tulot ylittyivät 3,8 milj. eurolla. Lopulliseen määrärahaan nähden palvelualueen menot ylittyivät 0,5 milj. eurolla ja tulot ylittyivät 1,1 milj. eurolla. Tulos (nettotoimintamenot) oli alkuperäistä käyttösuunnitelmaa 0,2 milj. euroa parempi ja muutettua käyttösuunnitelmaa 0,6 milj. euroa parempi.

Muilta osin poikkeamat johtuvat merkittävin osin palvelualueen lisämäärärahaan sisällytetystä hankkeiden rahoituksesta, joiden tulot ja kulut lisämäärätalousarviossa olivat molemmat 2,7 milj. euroa sekä MEK-hankkeista, joille saatiin määrärahasiirto 0,3 milj. euroa. Lisäksi talous- ja hallintopalvelujen menomäärärahassa oli varauduttu toimialan yhteisiin menoihin, kuten toimialan koulutusmenoihin. Toimialan yhteisten tulojen ja menojen nettotulos oli 1,0 milj. euroa alle käyttösuunnitelman.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022 *
Toimialan henkilöstömäärä **	3 207	2 977	-
Talous- ja hallintopalvelujen henkilöstömäärä ***	76	88	-
Talous- ja hallintopalvelujen henkilöstö / toimialan henkilöstö	2,4 %	3,0 %	-

* Vertailukelpoisia tietoja ei käytettävissä hr-järjestelmämuutosten vuoksi.
** Sis. suun terveydenhuollon liikelaitoksen.
*** Ei sisällä Vantaa-Keravan hanketoimiston hankkeiden määräaikaisia työntekijöitä.

12 20
Erikoissairaanhoito

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	1 300	0	1 300	3 210	-1 910
Menot	-281 782	0	-281 782	-289 304	7 522
Toimintakate	-280 482	0	-280 482	-286 094	5 612

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Marraskuun lopussa Vantaan potilaita oli vuodeosasto- ja poliklinikkajonoissa yhteensä 4 121, joista 31 prosenttia oli jonottanut yli hoitotakuuajan. Kesään verrattuna jonottajien määrä väheni, mutta jonotusaika kasvoi. Eniten hoitotakuun ylittäneitä jonottajia oli silmätautien erikoisalalle. 30.11.2022 lasten psykiatrian hoitotakuujonossa oli yksi yli 90 vrk odottanut vantaalainen, nuorten psykiatrian hoitotakuujonossa ei ollut yli hoitotakuun odottaneita.

Erikoissairaanhoidon päivystyskäyntien määrä väheni 2,8 prosenttia vuoteen 2021 verrattuna. DRG-tuotteiden lukumäärä väheni 3,3 prosenttia vuoteen 2021 verrattuna. Elektiivisiä lähetteitä oli marraskuuhun mennessä 39 576, mikä on 1,2 prosenttia enemmän kuin viime vuonna vastaavaan aikaan (sisältää sekä avoterveydenhuollon että yksityisten palveluntuottajien lähetteet).

Lääkärikonsultaatiotoiminta jatkui perusterveydenhuollon ja erikoissairaanhoidon välillä aikaisemman suunnitelman mukaisesti.

Talousarvion toteutuminen

Erikoissairaanhoidon kokonaiskustannukset vuonna 2022 olivat 289,3 milj. euroa.

Erikoissairaanhoidon menomäärärahat ylittyivät 7,5 milj. eurolla ja tulomääräraha ylittyi 1,9 milj. eurolla talousarvioon verrattuna. Tulos (nettotoimintamenot) oli talousarviota 5,6 milj. euroa huonompi.

Vantaan kaupungin talousarviossa vuoden 2022 palvelusopimuksen menoihin oli varattu 270,8 milj. euroa. HUS:n palvelusopimuksen menot Vantaalle vuonna 2022 olivat 277,0 milj. euroa. HUS toteutti palvelujen käytön mukaisen laskutuksen lisäksi HUS:n 2022 tilikauden alijäämän veloituksen, joka Vantaan osalta oli yhteensä 16,7 milj. euroa. Siirtoviivehoitopäivien veloitukset olivat yhteensä 2,9 milj. euroa. Tehtäväalueen määräraha sisältää HUS-palvelusopimuksen lisäksi kiireellisen sairaankuljetuksen ja ensihoidon järjestämisen, e-arkiston ja e-reseptin tietojärjestelmämenot ja myrkytystietokeskuksen, terveysasemien erikoissairaanhoidon menot sekä HUS-eläkevastuut.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Tuotteistetut hoitokokonaisuudet	92 065	99 156	97 031
Poliklinikkakäynnit	262 664	299 778	277 008
Vuodeosastohoitopäivät	33 629	32 865	41 576
Kaikki jonossa olevat	2 841	2 300	2 293
Laskutetut siirtoviivepäivät /milj. eur.	1	0	2,8
Erikoissairaanhoidon palvelusopimuksen arvo/ milj. eur. *	260,9	270,8	277,0
Euroa/asukas	1 077	1 125	1 150
Euroa/hoitokokonaisuus (hinnoiteltu tuote)	..	1 635	..

* Vantaan talousarviossa HUS-palvelusopimuksen menoihin varattu määräraha. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri (HUS) ja Vantaan kaupunki neuvottelevat erikoissairaanhoidon tuotekokonaisuuksien määrästä ja kokonaiskustannusarviosta vuosittain. Palvelusopimuksen arvo päivitettiin käyttösuunnitelman laadinnan yhteydessä HUSin kapitaatioperusteisessa veloituksissa tehtyjen muutosten seurauksena.

12 30
Terveyspalvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	5 119	15 000	20 119	24 971	-4 852
Menot	-94 384	-31 256	-125 640	-117 693	-7 948
Toimintakate	-89 265	-16 256	-105 521	-92 722	-12 800

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Terveysasemapalvelujen asiakastyytyväisyyteen panostettiin keskittymällä erityisesti saatavuuden parantamiseen. Hoidon painopiste on kevyemmissä kontaktimuodoissa, ensikontaktissa hoidetaan 50 prosenttia potilaista. Sähköinen asiointi lisääntyi edellisvuoteen verrattuna 7 prosenttia. Puhelinpalvelujen jonotusajat pysyivät edellisvuoden kaltaisina. Ajanvarauksellisia käyntejä ja korvaavia kontakteja oli vähemmän kuin vuonna 2021. Päiväpoliklinikoiden walk-in-asiointi puolestaan lisääntyi 34,9 prosenttia muuttuneen Covid-19-epidemiatilanteen myötä. Henkilöstöresursoinnissa oli haasteita, mikä näkyi palvelutuotannossa.

Ennaltaehkäisevässä terveydenhuollossa tuettiin lasten ja perheiden mielenterveyttä. Moniku- ja Voimaperheet toimintamalleja jatkettiin koko vuoden. Nuorten mielenterveyspalveluita vahvistettiin yhdellä psykiatrisella sairaanhoitajalla kouluterveydenhuollossa. Neuvolan terveydenhoitajien terveystarkastuksiin pääsy toteutui lakisääteisesti, samoin koulu- ja opiskeluterveydenhuollon palvelut. Kiireettömät leikki-ikäisten lasten lääkärintarkastukset uhkasivat jonoutua, mutta tilannetta saatiin purettua syksyn aikana (jonossa 6/2022: 1 088, 11/2022: 80). Terveydenhoitajien saatavuudessa on ollut haasteita, mutta kouluterveydenhuollon osalta tilanne parantui marraskuussa.

Päihde- ja mielenterveyspalvelujen saatavuutta parannettiin kehittämällä digitaalisia- ja puhelinpalveluita. Ryhmätoiminnan määrä yli kaksinkertaistui vuodessa (+135 %, 1 950). Vuoteen 2019 verrattuna henkilöstön lähtövaihtuvuus lähes puolittui ja täyttöaste parantui. Päihdehuollon vaikuttavuutta ja kustannustehokkuutta parannettiin lisäämällä korvaushoitopaikkoja omissa palveluissa ja vähentämällä vieroituspalvelujen ostoja. Akuutissa päihdevieroitushoidon tarpeessa olevista potilaista 99,8 prosenttia pääsi kolmen vuorokauden sisällä hoitoon. Ehkäisevän päihdetyön yksikön koulutuksellinen rooli vahvistui ja kohdentui päihdenäkökulman lisäksi vahvemmin myös mielenterveyden alueelle. Siltapalvelu vakiintui osaksi asiakastyötä ja Terapiat etulinjaan -toimintamallia otettiin käyttöön.

Kuntoutuspalveluissa kehitettiin etävastaanottoja ja puhelinpalveluja, ja palvelumäärät lisääntyivät. Fysioterapian resurssitilanne oli hyvä läpi vuoden ja suoravastaanotot toteutuivat 1–3 vuorokaudessa. Ravitsemusterapian vakanssit saatiin täytettyä loppuvuodesta. Puhe- ja toimintaterapian henkilöstötilannetta heikensi rekrytointiongelmat ja/tai siirtyminen hanketehtäviin, mikä osaltaan vaikutti palvelujen saatavuuteen. Apuvälinepalvelutarve lisääntyi merkittävästi suhteessa resurssiin.

Keskeiset toteutetut tai aloitetut uudistukset ja muutokset

Mielenterveyshäiriöiden psykososiaalisten hoitojen saatavuutta ja vaikuttavuutta parannettiin ottamalla käyttöön Terapiat etulinjaan –toimintamalli ja sähköinen oirekysely Terapianavigaattori. Nuorten mielenterveyspalveluja vahvistettiin jatkamalla IPC interventioita ja avaamalla koulu- ja opiskeluterveydenhuollon Chat kesällä 2022.

Ensimmäiset rajatun lääkkeenmääräämisoikeuden saaneet hoitajat aloittivat vastaanottotoiminnan, yli 600 käyntiä toteutui. Myös työttömien terveystarkastukset käynnistyivät; tavoite 50 toteutuneesta terveystarkastuksesta täyttyi. Kotiin vietävien lääkäripalvelujen kehittämistyö käynnistettiin. Kuulovammaisten Chat avattiin maaliskuussa 2022. Synnytysten jälkitarkastusten pilotointi terveydenhoitajien tekemänä käynnistettiin kesäkuussa.

Tärkeimmät koronan hoitoon liittyvät toimet ja vaikutukset

Pandemian vaikutus näkyi edelleen palveluvelan kasvuna, lisääntyneenä palvelun kysyntänä rajoitusten purkamisen myötä sekä henkilöstön kuormittumisena. Alkuvuodesta henkilöstöä siirrettiin pandemiatyöhön ja turvaamaan vanhuspalveluiden toimintaa. Rokotustoiminta jatkui kansallisten suositusten mukaisesti, 1.1.- 25.11.2022 tilastoitiin yli 111 000 annettua rokotetta. Tartunnanjäljitystä jatkettiin keskittyen vakavan koronataudin riskiryhmiin. Erilliset infektiovastaanotot lopetettiin maaliskuussa 2022.

Palvelualueen valmistautuminen hyvinvointialueuudistukseen

Terveyspalveluissa jatkettiin hyvinvointialueuudistukseen valmistautumista osallistumalla hanke- ja fuusiotyöhön. Fuusiotyö on vaatinut paljon yhteistyötä ja uusien toimintamallien sopimista etenkin kuntoutuspalveluissa ja ennaltaehkäisevässä terveydenhuollossa. Perhekeskushankkeessa edettiin toimipistesuunnitteluun.

Ukrainan vaikutus palvelualueen toimintaan

Huhti-marraskuun 2022 aikana Vantaalla yksityismajoituksessa olevien ukrainalaisten määrä oli 1 133. Terveyspalveluissa raportoitiin kyseisenä aikana yhteensä 238 asiakaskäyntiä. Yli puolet käynneistä (20–40/kk) tilastoitiin neuvolapalveluissa. Toiseksi eniten käyntejä oli terveysasemien vastaanotoilla ja yksittäisiä kuukausitason käyntejä kuntoutuspalvelujen apuvälineyksikössä.

Talousarvion toteutuminen

Palvelualueen menot vuonna 2022 olivat 117,7 milj. euroa ja tulot 25,0 milj. euroa.

Toimialan pandemiamenojen seuranta toteutettiin keskitetysti terveyspalvelujen palvelualueella. Terveyspalvelujen menot vuonna 2022 ilman toimialan pandemiamenoja ja lentokentällä toteutetun rajaterveysvalvonnan (terveysturvallisuuden edistämistoiminta) menoja olivat 96,9 milj. euroa ja tulot 4,6 milj. euroa.

Kaupunginvaltuusto korotti 10.10.2022 palvelualueen määrärahoja toimialan esityksen mukaisesti pandemiamenojen osalta 25,4 milj. euroa ja lentokenttämenojen osalta 2,7 milj. euroa. Palvelualueen omassa toiminnassa menomäärärahaa lisättiin yhteensä 3,1 milj. euroa diabeteksen hoidon ja hoitotarvikejakelun, ulkokuntalaskutuksen, maksusitoumusten ja päivystystoiminnan menoihin sekä työvoiman vuokraukseen. Opiskelijoiden ja koululaisten palkkaamista varten palvelualueen määrärahaan lisättiin 0,05 milj. euroa. Määrärahamuutos sisältää 0,5 milj. euron korotuksen palkankorotuksia varten. Tulomäärärahaa korotettiin pandemiamenojen perusteella 15,0 milj. eurolla.

Palvelualueen alkuperäiseen talousarvioon nähden toiminnan menot ilman pandemia- ja lentokenttätoiminnan menoja ylittyivät 2,6 milj. eurolla ja tulot alittuivat 0,5 milj. eurolla. Menoylitys syntyi diabetesyksikön hoitotarvikejakelun, ulkokuntalaskutuksen, maksusitoumus- ja päivystyskäyntien, vainajapalveluiden sekä työvoiman vuokrauksen menoista. Tulkkipalveluiden ostojen osalta talousarvio ylittyi 0,1 milj. euroa. Lopulliseen määrärahaan nähden tulot ylittyivät 0,7 milj. eurolla ja menot alittuivat 0,6 milj. eurolla. Toiminnan elpyessä asiakasmaksutuottoja kertyi 0,5 milj. euroa odotettua enemmän.

Pandemiamenot

Palvelualueen alkuperäinen talousarvio ei sisältänyt pandemia- eikä lentokenttätoiminnan menoja. Lentokenttätoiminnan menoja toteutui 2,7 milj. euroa ja muita pandemiamenoja 18,1 milj. euroa. Lentokenttätoiminta päättyi kesäkuun lopussa.

Pandemiamenojen osalta lopulliseen määrärahaan nähden menot alittuivat 7,4 milj. eurolla ja lentokenttätoiminnan menot toteutuivat lisämäärärahan mukaisesti. Lentokenttätoiminnan menot toteutuivat 2,7 milj. euron suuruisina. Pandemiamenojen osalta suurimmat menoerät olivat testaustoiminta 11,3 milj. euroa, koronarokotustoiminta 3,3 milj. euroa ja tartunnanjäljitys 0,8 milj. euroa. Pandemiasta aiheutuneiden kustannusten kattamiseksi saatiin valtionkorvausta 19,8 milj. euroa sisältäen korvaukset testaustoiminnasta, rokotustoiminnasta sekä Vantaan väestömäärään perustuvan yleiskorvauksen muihin koronasta aiheutuneisiin välittömiin kustannuksiin. Loppuvuoden osalta valtio korvasi pandemiamenoja tekemäänsä arvioon perustuen. Tartunnanjäljitystä valtio ei tänä vuonna korvannut lainkaan. Lentokenttätoiminnan tammi-kesäkuun osalta valtio korvasi menot 2,7 milj. euroa kokonaisuudessaan. Korona-avustusta kohdennettiin muille palvelualueille toteutuneiden menojen osalta mm. erikoissairaanhoitoon 0,9 milj. euroa ja vanhus- ja vammaispalvelujen sairaalapalveluihin 1,4 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Terveysasemien keskitetyn puhelinpalvelun suorien puhelujen odotusaika (min, ka)	9	≤5	15
Terveysasemien keskitetyn puhelinpalvelun takaisinsoittojen odotusaika (min, ka)	267	≤60	519
Odotusaika terveysaseman lääkärin vastaanotolle kiireettömässä asiassa (3. vapaa aika lääkärille, vrk, mediaani) *	87	≤14	87
Terveysasemien vastaanottokäynnit ja käyntejä korvaavat kontaktit yhteensä **	219 832	275 927	200 943
joista lääkärillä	148 402	168 656	142 318
joista sairaan- ja terveydenhoitajilla sekä lähihoitajilla	71 430	107 271	95 966
Terveysasemien sähköiset kontaktit yhteensä	106 785	78 749	105 992
joista lääkärillä	-	11 740	21 846
joista sähköiset hoidontarpeen arviot	-	35 601	31 175
joista sairaan- ja terveydenhoitajilla sekä lähihoitajilla	-	31 407	84 146
Terveysasemien hoitohenkilöstön puhelut	304 095	275 155	262 765
Äitiys- ja lastenneuvolan käyntien ja käyntejä korvaavien kontaktien lukumäärä ***	119 881	125 900	94 423
Koulu- ja opiskeluterveydenhuollon käyntien ja käyntejä korvaavien kontaktien lukumäärä ***	69 270	78 500	57 464
Mielenterveyspalvelujen käyntejä ja käyntejä korvaavia kontakteja/asukas	0,036	0,035	0,041
Terapiapalvelut, etäkontaktien suhde vastaanottokäynteihin (%) ****	22 %	≥20 %	17 %
Perumattomat poisjäännit, suhde toteutuneisiin käynteihin (%) *****	3,6 %	≤2,0 %	3,30 %

* Mediaani on järjestetyn tulosjoukon keskimmäinen luku. Parillisessa tulosjoukossa kahden keskimmäisen luvun keskiarvo.
** Sisältää hoitajien ja lääkäreiden vastaanottokäynnit, ryhmäkäynnit, ryhmätilaisuudet, kotikäynnit sekä käyntejä korvaavat puhelut. Tavoitteena on hoitaa potilaan asia ensikontaktissa (puhelimitse/ sähköisen asioinnin kautta), jolloin vastaanottokäynnille ei välttämättä ole tarvetta.
*** Sisältää hoitajien ja lääkäreiden vastaanottokäynnit, ryhmäkäynnit, ryhmätilaisuudet, kotikäynnit, käyntejä korvaavat puhelut ja sähköiset kontaktit.
**** Fysioterapia, toimintaterapia, puheterapia, ravitsemusterapia.
***** Terveysasemapalvelut, ennaltaehkäisevä terveydenhuolto, kuntoutuspalvelut.

12 40
Perhe- ja sosiaalipalvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	13 939	0	13 939	13 264	675
Menot	-133 633	-5 762	-139 395	-141 226	1 831
Toimintakate	-119 694	-5 762	-125 456	-127 962	2 506

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Perhe- ja sosiaalipalveluissa asukkaiden palvelutarpeen ja asiakasmäärän kasvu jatkui vuoden 2022 aikana. Palvelutarpeen kasvuun vaikuttivat muun muassa nuorten mielenterveysongelmien kasvu, perheiden haasteiden heijastuminen lasten lisäksi vanhempien lisääntyneeseen tuen tarpeeseen, varhaisen tuen palveluiden ruuhkautuminen sekä erityisesti päihde- ja mielenterveyspalveluiden palveluvelka. Aikuisten asumispalveluissa puolestaan näkyy asunnottomien määrän yleinen lisääntyminen Vantaalla.

Palveluun pääsyn nopeuttamiseksi tehostettiin asiakasprosesseja, tiivistettiin edelleen monitoimijaista yhteistyötä sidosryhmien kanssa ja luotiin uusia toimintamalleja perheiden tueksi. Neuvonnan ja ohjauksen kehittämistyöhön panostettiin. Palveluihin pääsyn nopeuttamiseksi perustettiin myös uusia vakansseja. Rekrytointi oli kuitenkin erityisesti sosiaalityöntekijöiden, psykologien ja lääkäreiden ammattiryhmissä haastavaa eikä kaikkia vakansseja saatu täytettyä. Omaa palvelutuotantoa täydennettiin tarpeen mukaan ostopalvelutuotannolla. Pito- ja vetovoimaa pyrittiin lisäämään mm. työnantajaimagoa kehittämällä, perehdytystä vahvistamalla, työn prosesseja ja johtamisen rakenteita kehittämällä sekä palkitsemisen kulttuuria vahvistamalla.

Lapsiperheiden palvelutarpeen arviointi oli edelleen kuormittunut ja lakisääteiset määräajat ylittyivät joissain tapauksissa palvelutarpeen arviointien valmistumisen osalta. Palvelutarpeen arvioinnissa ja perhesosiaalityössä oli henkilöstövajetta ja -vaihtuvuutta, mikä vaikutti palvelun toimivuuteen.

Sekä sosiaalihuoltolain mukaisen perhesosiaalityön että lastensuojelun asiakasmäärät kasvoivat keväästä 2021 lähtien. Lastensuojelun asiakkuuksien määrän kasvu on tällä hetkellä asettunut koronapandemiaa edeltänyttä aikaa korkeammalle tasolle. Asiakasmäärien kasvu johti myös perheille tarjottavien tukitoimien volyymin kasvuun. Sen sijaan huostaanottojen määrä ei kasvanut.

Lastensuojelulain sitova asiakasmitoitus astui voimaan 1.1.2022. Mitoituksessa säädetään lastensuojelun sosiaalityöntekijän asiakasmääräksi korkeintaan 35 asiakaslasta sosiaalityöntekijää kohden (vuodesta 2024 lukien 30 asiakaslasta). Vakanssimäärää kasvatettiin vuoden 2022 alusta lukien vastaamaan mitoitusta, mutta sosiaalityöntekijöiden saatavuudessa oli haasteita ja useita vakansseja oli täyttämättä. Kuluneen vuoden aikana asiakaslasten määrä sosiaalityöntekijää kohden ylitti mitoituksen edellä mainitusta syystä. Tilanne oli erityisen haastava lastensuojelun avohuollossa.

Nuorten palveluun pääsyä parannettiin ja toimintamalleja kehitettiin tavoitteiden mukaisesti prosessien sujuvoittamiseksi. Uusien asiakkaiden määrä kasvoi 20 prosenttia marraskuusta 2021 marraskuuhun 2022. Palveluun pääsyn odotusaika lyheni kuitenkin merkittävästi, ollen marraskuussa 2022 keskimäärin 24 vuorokautta (51 vrk heinäkuussa 2022).

Aikuisten ja nuorten sosiaalipalveluissa pystyttiin vastaamaan asetettuihin tavoitteisiin palveluun pääsyyn ja oikea-aikaisuuteen liittyen. Ohjauksen ja neuvonnan osuutta ennen varsinaista palvelutarpeen arviota tai asiakkuutta pyritään edelleen kasvattamaan. Hankeyhteistyössä kehitettiin muun muassa asiakassegmentointia, jalkautuvia palveluja, digitaalisia palveluja, työkyvyn tukea (TEOT-hanke) sekä sosiaalista kuntoutusta omana toimintana (Noste - moniammatillinen tavoitevalmennusryhmä). Näillä keinoilla pyritään kohdentamaan palveluja mahdollisimman oikea-aikaisesti ja tarkoituksenmukaisesti.

Laatu-, osto- ja valvontayksikön toiminta rakennettiin palvelualueelle. Pilottikauden aikana tunnistettiin ostopalvelutoimintaan ja laatuun liittyviä rakenteita ja kokonaisuuksia, joita on kehitettävä edelleen. Laadunvalvonnan ja järjestämisen tuen keskittäminen hyvinvointialueella konsernihallintoon varmistui ja vastuiden siirtyminen hyvinvointialueorganisaatioon valmisteltiin.

Palvelualueen keskeisimpien uudistusten ja muutosten eteneminen

Perhe- ja sosiaalipalveluissa kehitettiin asiakastyötä sujuvoittavia prosesseja, jotta palveluun pääsyä voitaisiin nopeuttaa, esimerkkinä palveluaikojen laajentaminen sekä alkuarviointien ja ensiyhteydenottojen sujuvoittaminen. Useissa yksikössä lisättiin myös ryhmämuotoista toimintaa. Perhekeskustoimintamallin kehittämisen osalta lukuisat hankekokonaisuuden tavoitteet valmistuivat ja RRP-hankkeen HyväPerhekeskus-osuus käynnistettiin. Lapsiperheiden keskitetyn neuvonnan ja ohjauksen yksikön valmistelu eteni tavoitteiden mukaisesti osana hyvinvointialuevalmistelua ja perhekeskustoimintamallin kehittämistä.

Työn sujuvuutta parannettiin myös tiivistämällä moniammatillista yhteistyötä. Tästä esimerkkinä varhaisen tuen asiakasohjausrakenteet, sosiaali- ja kriisipäivystyksen ja virka-aikaisen lastensuojelupäivystyksen yhteistyörakenteet, lääkäripalvelujen konsultaatiorakenteet sekä HUS nuorisopsykiatrian kanssa käynnistynyt yhteistyö. Yksiköissä kehitettiin myös kiireellisyysluokittelua asiakkaiden palvelutarpeen arviointiin ja palveluihin ohjautumisen tehostamiseksi.

Asiakastyötä kehitettiin yhteistyössä eri hankkeiden kanssa (Asukkaan asialla -hanke, Asunnottomuuden ehkäisyhanke, TEOT-osatyökykyisten hanke, RIO Rikoksilla oireilevat nuoret -hanke). Noste - sosiaalinen kuntoutus omana toimintana osoittautui vaikuttavaksi toiminnaksi.

Lisääntyneeseen palvelutarpeeseen vastattiin käynnistämällä uusia palveluyksiköitä eri toiminnoissa. Nuortenkeskus Nupin Länsi-Vantaan alueen uusi toimipiste avattiin Myyrmäen Virtataloon, vakanssit täytettiin ja keskus on toiminut lokakuusta 2022 alkaen täydellä volyymilla. Koisoniityn palvelukeskuksen kokonaisuuden rakentaminen eteni suunnitelman mukaisesti ja aikataulussa; Koisoniitty tuottaa tuetun asumisen palveluja sekä tehostettua palveluasumista aikuisväestölle. Palvelukeskuksen henkilökunta aloitti työnsä 7.12. ja asukkaat tulevat yksikköön tammikuusta 2023 alkaen. Lastensuojelun omia laitospaikkoja lisättiin perustamalla 6-paikkainen erityistason osasto Tammirinteen vastaanottokodin yhteyteen. Osasto käynnistää toimintansa vuoden 2023 alussa.

Tärkeimmät koronan hoitoon liittyvät toimet ja vaikutukset

Koronaepidemia näyttäytyi erityisesti mielenterveysongelmien ja jaksamisen haasteiden kasvuna, jotka lisäsivät palvelujen tarvetta ja palvelutuotannon ruuhkautumista. Eristäytymisellä ja erilaisilla rajoituksilla on ollut vaikutuksia sosiaaliseen hyvinvointiin ja niin nuorten kuin aikuistenkin psyykkinen pahoinvointi ja oireilu lisääntyivät. Päihde- ja mielenterveysasiakkaiden määrä kasvoi, jolloin myös asumisen tuen palveluita on tarvittu yhä enemmän.

Palvelualueen valmistautuminen hyvinvointialueuudistukseen

Palvelualue osallistui aktiivisesti hyvinvointialueen fuusiotyöskentelyyn ja organisaation rakenteiden sekä asiakastyön kehittämiseen. Kaikki kehittämistyö nivottiin hyvinvointialuevalmisteluun. Esimerkiksi perhekeskustoimintamallin kehittämisen osaksi liitettiin lasten, nuorten ja perheiden neuvonnan ja ohjauksen kokonaisuus sekä lasten ja nuorten mielenterveyspalvelujen kehittäminen. Laatu-, osto- ja valvontayksikkö oli mukana käynnistyneessä hyvinvointialuevalmistelussa järjestämisen tuen ja tuottajaohjauksen osa-alueella.

Ukrainan vaikutus palvelualueen toimintaan

Ukrainan tilanne työllisti sosiaali- ja kriisipäivystystä helmikuussa 2022, mutta alkuviikkojen jälkeen työskentelyn painopiste siirtyi muihin palveluihin. Maahanmuuttajapalvelujen henkilöstö osallistui Ukrainasta pakenevien tuen järjestämiseen ja organisointiin lentokentällä. Kaupunkitasoisen tilanteen koordinointiin palkattiin kevään ajaksi projektipäällikkö. Ukrainasta paenneet pakolaiset saavat tällä hetkellä tilapäistä suojelua ja ovat olleet vuoden 2022 ajan vastaanottojärjestelmän piirissä. Maaliskuussa 2023 Ukrainasta paenneet saavat oikeuden kotikuntaan, jolloin tarpeet kotouttavaan sosiaalihuoltoon kasvavat voimakkaasti. Vantaan alueella on tällä hetkellä noin 1 000 yksityismajoituksessa asuvaa, jotka siirtyvät keväällä 2023 julkisten sote-palvelujen piiriin. Ukrainan sodasta ja taloudellisen toimintaympäristön muuttuminen haastavaksi näkyi asiakasperheiden taloudessa. Täydentävän ja ehkäisevän toimeentulotuen hakemuksien määrä kasvoi; suuri osa hakemuksista koski vuokravelka-asioita.

Talousarvion toteutuminen

Palvelualueen menot vuonna 2022 olivat 141,2 milj. euroa ja tulot 13,3 milj. euroa.

Kaupunginvaltuusto korotti 10.10.2022 palvelualueen menomäärärahaa toimialan esityksen mukaisesti 5,2 milj. eurolla. Määrärahan muutosesitys perustui elokuun lopun tilanteen toteutumisennusteeseen ja koostui pääosin asiakaspalvelujen ostoista. Samalla palkankorotuksia varten palvelualueen määrärahaa korotettiin 0,5 milj. eurolla. Opiskelijoiden ja koululaisten palkkaamista varten palvelualueen määrärahaan lisättiin 0,1 milj. euroa.

Palvelualueen alkuperäiseen talousarvioon nähden menot ylittyivät 7,6 milj. eurolla ja tulot alittuivat 0,7 milj. eurolla. Lopulliseen määrärahaan nähden palvelualueen menot ylittyivät 1,8 milj. eurolla ja tulot alittuivat 0,7 milj. eurolla. Tulos (nettotoimintamenot) oli alkuperäistä talousarviota 8,3 milj. euroa ja lopullista talousarviota 2,5 milj. euroa heikompi.

Määrärahan ylitykset syntyivät lastensuojelun, varhaisen tuen ja aikuisten ja nuorten palvelujen ostopalveluista 6,5 milj. euroa, hallinto-oikeuden päätöksistä, joilla Vantaa velvoitettiin maksamaan muille kunnille lastensuojelun ja jälkihuollon korvauksia yht. 1,1 milj. euroa, työvoiman vuokrauskustannuksista 0,5 milj. euroa ja tulkkipalveluista 0,4 milj. euroa. Henkilöstökulut alittuivat 0,9 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Nuortenkeskus Nuppiin odotusaika palveluihin pääsyyn (keskiarvo vrk), poikkileikkaus raportointikauden viimeinen kk, jonossa olevat	50	≤ 10	24
Lapsiperheiden kotipalvelua saavien asiakkaiden määrä	688	1 000	762
Lastensuojelun ja erityistä tukea tarvitsevan lapsen palvelutarpeen arvioinnit valmistuvat 3 kk määräajassa (THL raportointi)	84,6 %	100 %	91 %
Ehkäisevän ja täydentävän toimeentulotuen hakemukset käsitellään 7 päivässä (THL raportointi)	99,7 %	100 %	99 %
Lastensuojelun avohuollon asiakasmäärän kuukausikeskiarvo, osuus Vantaan 0–17-vuotiaista	2,7 %	2,6 %	2,6 %
Huostaanottojen tarve väestön 0–17-vuotiaissa	0,22 %	0,22 %	0,16 %
Lastensuojelun asiakasmäärä, lasta/sosiaalityöntekijä	47	35	42
Aikuisten sosiaalityön yksikön asiakaskontaktit/työpanos/työpäivä	4,2	4,2	- *
Nuorten sosiaalityön yksikön asiakaskontaktit/työpanos/työpäivä	3,1	3,7	- *
Maahanmuuttajapalvelujen kotouttamistyön asiakaskontaktit/työpanos/työpäivä	3,9	4,2	- *

* Tietoja ei käytettävissä hr-järjestelmämuutosten vuoksi.

12 60
Vanhus- ja vammaispalvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	25 845	0	25 845	26 386	-541
Menot	-233 910	-19 211	-253 121	-252 495	-627
Toimintakate	-208 065	-19 211	-227 276	-226 109	-1 168

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Palvelutuotantoa haastoivat henkilöstövaje, koronapandemia, hoitoketjun ruuhkautuminen, ammattiliittojen antama vuoronvaihto- ja ylityökielto sekä julkisten alojen lakko. Pandemiatilanne lisäsi tehostetun palveluasumisen tarvetta ja kasvatti jonoa palveluun. Vapaiden hoivakotipaikkojen puutteesta sekä henkilöstövajauksen takia lakisääteisiä palvelujen järjestämisen määräaikoja ei pystytty kaikilta osin noudattamaan. Palveluketjujen sujuvuuksissa oli haasteita niin kotiin vietävissä kuin asumisen palveluissa. Laadunvalvontaa toteutettiin vuosikellon mukaisesti sekä omassa palvelutuotannossa että ostopalveluissa. Lisäksi toteutettiin ennalta ilmoittamatta reaktiivista valvontaa saatujen palautteiden pohjalta.

Vanhus- ja vammaispalveluissa tehtiin vuoden 2022 aikana lukuisia toimenpiteitä sujuvien hoito- ja palveluketjujen varmistamiseksi. Palvelujen järjestämisessä ja hoitoketjun sujuvuudessa oli haasteita erityisesti vanhusten tehostetun palveluasumisen ja vammaisten asumispalvelujen osalta. Oma palvelutuotanto ja ostopalvelutarjonta oli palvelutarpeeseen nähden riittämätöntä, ja henkilöstön saatavuuden vaikeudet haastoivat tilannetta entisestään. Hoiva-asumisen omia yksiköitä ei saatu käynnistettyä suunnitellussa aikataulussa, eikä koko kilpailutettua kapasiteettia saatu käyttöön. Paikkoja oli täyttämättä omassa ja ostopalveluissa hoitajavajeen vuoksi.

Pandemia-aikana muodostunutta päivätoiminnan jonoa saatiin purettua lisätilojen sekä määräaikaisen henkilöstöresurssin myötä. Etäpalvelujen kehittämishankkeen toimesta käynnistettiin kesäkuussa Länsi-Vantaalla etäkotihoidon palvelu ja syksyn kuluessa toimintaa laajennettiin kaikille kotihoidon alueille. Etäkotihoidon palvelun lisäksi pilotoitiin erilaisia etäryhmätoimintoja kuten ruokailuryhmiä.

Koko vuoden jatkuneesta haastavasta henkilöstötilanteesta sekä koronapandemiasta huolimatta kotihoito pystyi vastaamaan asiakkaiden hoidon- ja palveluntarpeisiin. Palvelutarpeen ja toimintakyvyn arvioinnissa hyödynnettiin RAI-järjestelmää. Kotona asuvien yli 75-vuotiaiden osuus ylitti tavoitetason ja oli 93,6 prosenttia. Yli 75-vuotiaiden omaishoidon tuen asiakkaiden määrä oli marraskuun lopussa 1 110 asiakasta, peittävyys 2,2 prosenttia.

Vuoden 2022 alusta voimaan tulleen tehostetun palveluasumisen lakisääteisen henkilöstömitoituksen (0,6) toteutumisen varmistamiseksi hoivakoteihin saatiin 30 uutta vakanssia. Näistä 15 oli ”mitoitusvakansseja”, joita ei perustettaessa sidottu nimettyyn tehtävänimikkeeseen, vaan vakansseja voitiin käyttää neljään erikseen määriteltyyn nimikkeeseen (fysioterapeutti, toimintaterapeutti, sairaanhoitaja tai sosiaaliohjaaja), sen mukaan mitä palvelutuotannon turvaaminen ja osaavan henkilöstön saatavuus rekrytointitilanteissa mahdollistivat.

Vantaan sairaalassa jouduttiin supistamaan vuodeosastojen hoitopaikkoja hankalan henkilöstötilanteen vuoksi, jotta potilas- ja työturvallisuus voitiin turvata. Supistusten vuoksi hoitojaksoja toteutui suunniteltua vähemmän. Kotisairaala ja Liikkuva Sairaala pystyivät kuitenkin tukemaan hoitoketjun toimintaa tuottamalla palvelua huomattavasti suunniteltua enemmän. Oman palvelutuotannon lisäksi sairaanhoito- ja kuntoutuspalveluja ostettiin Kaunialasta, Herttoniemen koronasairaalasta ja Terhokodista. Geriatrisen vastaanoton alkuvuonna ollut, koronasta johtunut, sulku ja kasvaneet lähetemäärät ruuhkauttivat toimintaa, mutta alkusyksystä yksikössä tehty suunnitelma vastaanotolle pääsyn nopeuttamiseksi tuotti loppuvuoden aikana tulosta. Hoitoketjun sujuvuuden eteen tehtiin paljon työtä yhdessä erikoissairaanhoidon ja palvelualueen muiden palveluyksiköiden kanssa. Päivystyksen toiminnan turvaaminen priorisoitiin hoitoketjussa tärkeimmäksi ja siinä onnistuttiin. Siirtoviivemaksuilta ei kuitenkaan vältytty ja ne olivat ennätyksellisen suuret hoitoketjun muun toimimattomuuden vuoksi. Pääsyy hoitoketjun toimimattomuuteen oli hoitajapula ja siitä johtuvat paikkojen sulut.

Vanhus- ja vammaispalvelujen palvelualueella oli merkittävä työvoimavaje useissa toimintayksiköissä. Haasteita oli erityisesti sairaanhoitajien, lähihoitajien, lääkärien, ohjaajien ja sosiaalityöntekijöiden rekrytoinnissa. Marraskuun lopussa palvelualueen vakanssien täyttöaste oli noin 89 prosenttia.

Keskeiset toteutetut tai aloitetut uudistukset ja muutokset

Päivitetyt iäkkäiden palvelujen myöntämisen perusteet otettiin käyttöön 1.1.2022. Päivitetyt omaishoidon tuen myöntämisen perusteet ja kolmannen hoitoryhmän palkkio otettiin käyttöön 1.5.2022 alkaen. Henkilöstölle järjestettiin koulutusta muutosten jalkauttamiseksi.

Asiakasosallisuuden parantamiseksi asiakasohjauksessa laadittiin malli asiakaspalautteen keräämiseen sekä valmisteltiin asiakasraatien perustamista. Vanhusten asiakasraatia ollaan käynnistämässä etäpalvelujen kehittämishankkeen ja vanhusten asiakasohjauksen yhteistyönä. Vanhusten ja vammaisten päivätoiminnassa asiakkaat osallistuivat aktiivisesti viikko-ohjelman suunnitteluun ja vammaisten päivätoiminnan asiakasraadit käynnistyivät uudelleen keväällä. Kotihoidossa jatkettiin asiakaslähtöisen palvelun kehittämistä henkilöstön työpajoissa sekä vahvistamalla esihenkilöiden osaamista valmentavaan johtamiseen. Kotihoidon kuntoutusosaamista ja vanhustyön osaamista vahvistettiin henkilöstösuunnitelman mukaisesti.

Koivukylän 24-paikkainen hoivakoti siirtyi Attendolta kaupungin omaan palvelutuotantoon toukokuussa. Myyrinkodin 24-paikkaisen kuntoutus- ja arviointiyksikön toiminta käynnistyi asteittain heinäkuusta alkaen. Myyrmäen vanhustenkeskuksen 1. kerroksen lyhytaikaispaikat siirtyivät em. uuteen yksikköön ja tilalle perustettiin pitkäaikaispaikkoja. Yksikön toimintaa ei kuitenkaan pystytty käynnistämään henkilökunnan rekrytointihaasteiden takia. Vanhusten lyhytaikaishoidon toiminnan muutoksen valmistelu aloitettiin. Henkilöstö- ja asiakasinfoja sekä henkilökohtaisia keskusteluja järjestettiin yksiköissä, joita muutos koskee.

Ihmislähtöisen kulttuurin valmentajakoulutus saatiin päätökseen. Yksiköiden valmentajat perehdyttävät sekä valmentavat yksiköissään uusia työntekijöitä. Myyrmäen vanhustenkeskuksen Kotihoivamalli -pilotointia valmisteltiin kevään ajan. Pilottiin valmentavat työpajat henkilökunnalle käynnistyivät toukokuussa ja pilotti käynnistettiin lokakuussa. Tavoitteena on siirtyä mallinmukaiseen toimintaan alkuvuodesta 2023. Hyvän vanhuuden osaamiskeskus -konseptin kehittäminen alkoi lokakuussa ja työntekijöiden rekrytointi uuteen yksikköön käynnistyi marraskuussa.

Erilasia tiedolla johtamisen työkaluja hyödynnettiin. Effector-järjestelmän käyttöä laajennettiin palveluseteleistä myös ostopalveluihin. Palveluun siirrettiin vuoden 2022 aikana kotiin vietävät palvelut, vanhusten tehostettu asumispalvelu sekä vammaisten asumisen hankinta. Muutos on vähentänyt laskuihin ja palveluiden toteutumisen seurantaan liittyvää työkuormaa ja mahdollistaa paremmin asiakkaiden palveluiden toteutumisen seurannan.

Henkilöstön pito- ja vetovoiman vahvistamiseksi tehtiin lukuisia toimenpiteitä, mm. uusien työntekijöiden palvelualuetasoiset säännölliset yleisperehdytykset käynnistettiin. Palvelualueen osaamisen kehittämisen projektiryhmä kehitti, koordinoi ja tuki koulutussuunnittelua sekä koulutusten toimeenpanoa yhdessä koulutuskumppani Metropolian kanssa. Työhyvinvointia edistettiin suunnitelman mukaisesti ja hyvästä työsuorituksesta oli mahdollista palkita aikaisempaa useampia. Oppilaitosyhteistyö jatkui tiiviinä.

Tärkeimmät koronan hoitoon liittyvät toimet ja vaikutukset

Koronaepidemia haastoi koko palvelualueen toimintaa alkuvuodesta, kun sekä asiakkaita että henkilökuntaa altistui ja sairastui aiempaa enemmän. Palveluita jouduttiin supistamaan ja henkilökuntaa siirtämään muihin tehtäviin kriittisten toimintojen turvaamiseksi. Henkilökuntaa siirtyi myös muilta palvelualueilta vahvistamaan henkilöstötilannetta asumisyksiköissä ja sairaalan osastoilla. Kevään ja kesän aikana tartunnat vähenivät, mutta eivät loppuneet kokonaan. Sairaalassa koronan vuoksi hoidossa olleiden potilaiden määrä nousi loka-marraskuussa uudelleen koko pandemian ajan huippulukemiin. Henkilökunta on työskennellyt lähes kolme vuotta epidemian aaltojen mukaan joutuen suojautumaan, rajoittamaan asiakkaiden ja potilaiden ja heidän läheistensä kohtaamisia sekä pitämään etäisyyttä työkavereihin. Pandemia-aika vaikutti asiakkaiden toimintakykyyn heikentävästi kasvattaen palveluntarvetta ja kustannuksia.

Palvelualueen valmistautuminen hyvinvointialueuudistukseen

Palvelualueelta osallistuttiin aktiivisesti hyvinvointialuevalmisteluun. Palveluyksiköistä nimettiin edustajat hyvinvointialueuudistusta valmisteleviin fuusioalatyöryhmiin ja ryhmien työskentely jatkui keväästä alkaen. Meneillään olevia kehittämistoimenpiteitä linkitettiin osaksi hyvinvointialuevalmistelua ja niihin osallistettiin molempien kaupunkien henkilökuntaa. Palvelualueen henkilöstölle järjestettiin syyskuusta alkaen kuukausittain esihenkilö- ja henkilöstöinfot.

Ukrainan vaikutus palvelualueen toimintaan

Ukrainan tilanteella ei ole ollut suoraa vaikutusta palvelualueen toimintaan lukuun ottamatta yksittäisiä asiakasohjaukseen tulleita tiedusteluja, joiden osalta tehtiin yhteistyötä vastaanottokeskuksen kanssa. Palveluyksiköissä käytiin läpi valmiussuunnitelmaan ja varautumiseen liittyvät asiat. Syksyn aikana laadittiin toimenpiteet sähkön säästämiseksi ja suunnitelmat mahdollisia talvikauden sähkökatkoja varten.

Talousarvion toteutuminen

Palvelualueen menot vuonna 2022 olivat 252,5 milj. euroa ja tulot 26,4 milj. euroa.

Kaupunginvaltuusto korotti 10.10.2022 palvelualueen menomäärärahaa toimialan esityksen mukaisesti 18,5 milj. eurolla. Määrärahan muutosesitys perustui elokuun lopun tilanteen toteutumisennusteeseen ja koostui pääosin asiakaspalvelujen ostoista. Lisäksi palkankorotuksia varten palvelualueen määrärahaa korotettiin 0,7 milj. euroa.

Palvelualueen alkuperäisen talousarvioon nähden menot ylittyivät 18,6 milj. eurolla ja tulot ylittyivät 0,5 milj. eurolla. Lopulliseen määrärahaan nähden palvelualueen menot alittuivat 0,6 milj. eurolla ja tulot ylittyivät 0,5 milj. eurolla. Merkittävimmät ylitykset toteutuivat tehostetun palveluasumisen ostoista, vammaisten henkilökohtaisessa avussa ja kotiin vietävissä palveluissa sekä Kaunialan sairaalan ostopalveluissa. Palvelualueelle kohdistui 1,4 milj. euroa valtion maksamia korvauksia koronapandemian aiheuttamista kuluista. Tulos (nettotoimintamenot) oli alkuperäistä käyttösuunnitelmaa 18 milj. euroa heikompi ja muutettua käyttösuunnitelmaa 1,2 milj. euroa parempi.

Palvelualueen tiliryhmistä henkilöstömenojen osuus sisältäen vuokratyövoiman käytön ylittyi 2 milj. euroa (henkilöstökulujen alitus 7,8 milj. euroa ja työvoiman vuokrauksen ylitys 9,9 milj. euroa). Asiakaspalveluiden ostot alittivat budjetin 1,4 milj. eurolla. Ilman talousarvion lisämäärärahaa, ylitys oli 17,1 milj. euroa.

Kotona asumisen tuen menot alittuivat 1,2 milj. eurolla, ostopalvelujen menot ylittyivät 3,2 milj. eurolla (13,2 milj. euroa ylitystä alkuperäiseen), erityisasumisen menot alittuivat 0,2 milj. eurolla ja Vantaan sairaalan menot alittuivat 2,7 milj. eurolla (2,3 milj. euroa ylitystä alkuperäiseen). Resurssikeskuksen menot toteutuivat 0,7 milj. euroa talousarviota suurempina (4,2 milj. euroa ylitystä alkuperäiseen).

Toiminnoittain tarkasteltaessa suurimmat erot budjettiin toteutuivat tehostetun palveluasumisen ostoissa, jotka ylittivät lisämäärärahallisen budjetin 1,7 milj. euroa (ylitys alkuperäiseen budjettiin 11,7 milj. euroa) Ylitykset muodostuivat hinnan korotuksista (hoitajamitoituksen nosto 0,6 ja lisäpaikat). Vammaisten henkilökohtainen apu ylitti asiakaspalvelujen ostot 0,9 milj. eurolla. Lisäksi Ostopalveluissa vammaisten kotiin vietävät palvelut ylittyivät 1,4 milj. euroa ja vammaisten asumisen ostot 1,2 milj. euroa.

Kaunialan sairaalan ostopalvelut alittivat lopullisen käyttösuunnitelman 1,5 milj. eurolla (3,5 milj. euroa ylitystä alkuperäiseen).

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Kotona asuvat 75 vuotta täyttäneet, % vastaavan ikäisestä väestöstä 31.12	93,4 %	93,4 %	93,60 %
Kotona asuvat 85 vuotta täyttäneet, % vastaavan ikäisestä väestöstä 31.12.	84,0 %	85,0 %	84,60 %
Omaishoidontuen peittävyys 75-v / 75+ väestö, 31.12	2,0 %	2,5 %	2,20 %
Säännöllisen kotihoidon piirissä 75 täyttäneitä/75+ väestö 31.12	7,8 %	9,3 %	7,10 %
Välittömään asiakastyöhön osallistuvien vakanssien täyttöaste	..	95,0 %	88,2 % *
Kotihoidon välitön työaika, % työajasta, lh	38,0 %	60,0 %	40,00 %
Palvelutalojen välitön työaika, % työajasta, lh	..	70,0 %	46,00 %
Hoiva-asumisen paikat/75 vuotta täyttänyt väestö, %	6,4 %	8,6 %	8,00 %
Tuetusti ja palveluasumisessa asuvien osuus kehitysvammaisten asumispalveluissa, % asumispalvelujen piirissä olevista	38,6 %	39,0 %	38,50 %
Terveyskeskussairaalan hoitojakso/sairaansija, ka (v. 2020 yht. 211 sairaansijaa)	14,7	17,5	14,6
Terveyskeskussairaala, kotiutus -% omaan kotiin	73,6 %	75,0 %	73,20 %

* Tietoja ei saada HR-järjestelmästä, luku vanhus- ja vammaispalvelujen esihenkilöiden raportoima 31.12.2022.

12 13
Suun terveydenhuollon liikelaitos

Tuloslaskelma

1 000 €	Talousarvio 2022	Talous-arvio-muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/ alitus
Liikevaihto	**24 958**	**0**	**24 958**	**25 253**	**-295**
Liiketoiminnan muut tulot	635	0	635	651	-16
Materiaalit ja palvelut	-6 092	0	-6 092	-7 503	1 411
Henkilöstömenot	-16 770	-186	-16 956	-16 040	-916
Poistot ja arvonalentumiset	0	0	0	0	0
Liiketoiminnan muut menot	-2 250	0	-2 250	-1 889	-361
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**481**	**-186**	**295**	**472**	**-177**
Muut rahoitustulot	17	0	17	28	-11
Kunnalle maksetut korko-menot	-159	0	-159	-159	0
Korvaus peruspääomasta	-68	0	-68	-68	0
Muut rahoitusmenot	0	0	0	-1	1
Rahoitustulot ja -menot	-210	0	-210	-201	-9
Ylijäämä (alijäämä) ennen varauksia	**271**	**-186**	**84**	**271**	**-187**
Poistoeron lisäys (-) tai vähennys (+)	0	0	0	0	0
Vapaaeht. varausten lisäys (-) tai vähennys (+)	0	0	0	0	0
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**271**	**-186**	**84**	**271**	**-187**

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Suun terveydenhuollon liikelaitoksen toiminnallisena tavoitteena on tuottaa suun terveydenhuollon palveluja Vantaan väestölle. Suun terveydenhuollon liikelaitoksen tehtävänä on vastata kansanterveyslaissa ja muussa lainsäädännössä tarkoitetusta kaupungin järjestämisvastuulle kuuluvista suun terveydenhuollon palveluista palvelusopimuksen mukaisesti.

Vuoden toiminnan kannalta keskeinen asia Suun terveydenhuollon palvelujen tarpeeseen vastaaminen asiakaslähtöisesti, taloudellisesti tasapainoisella tavalla sekä henkilöstön hyvinvoinnista huolehtien. Toimintaan heijastui edelleen koronan aiheuttaman toiminnan keskeyttämisen ja toimintavolyymin vähenemisen vuoksi muodostunut hoitotakuujono, mutta vuoden 2022 loppuun mennessä hoitotakuujono saatiin lähes kokonaan purettua. Kesäkuussa 2022 otettiin käyttöön palveluseteli. Palveluseteli voidaan antaa kiireellisen hoidon jatkohoitoon, tutkimuskäynnillä todettuun hoidontarpeeseen perustuvaan hoitoon sekä lohjenneitten hampaiden korjaamiseen. Syyskuun alusta yksityinen toimija aloitti 1 000 potilaan jononpurun Vantaan toimitiloissa. Neuvola, kouluja- ja opiskeluterveydenhuollon asetuksen mukaiset määräaikaiset terveystarkastukset toteutuivat suunnitellusti.

Vuoden aikana annettiin palveluja 72 491 asiakkaalle. Asiakkaiden määrä pysyi samana edelliseen vuoteen verrattuna. Vantaalaisten hammaslääkärissä käyvien osuus väestöstä nousi hieman edellisestä vuodesta. Vuonna 2022 kävijöitä oli 19,24 prosenttia väestöstä ja 2021 18,40 prosenttia. Potilaskohtaisten käyntien määrä laski edellisestä vuodesta. Vuonna 2022 määrä oli 2,59 käyntiä/potilas (vuonna 2021 2,86 käyntiä/potilas).

Suun terveydenhuollossa toteutui 119 076 hammaslääkärikäyntiä (vuonna 2021 käyntejä oli 124 869), laskua edelliseen vuoteen oli 4,9 prosenttia. Suuhygienistikäyntejä oli 44 938 (vuonna 2021 käyntejä oli 47 787), laskua edelliseen vuoteen 6,0 prosenttia. Hammashoitajakäyntejä oli 6 380 (vuonna 2021 käyntejä oli 7 579), laskua edelliseen vuoteen oli 15,8 prosenttia.

Suun terveydenhuollon kiireelliseen ensiapuun pääsi saman päivän aikana. Ensiapukäyntejä oli vähemmän kuin edellisenä vuonna. Vuonna 2022 käyntejä oli 15 995 ja vuonna 2021 käyntejä oli 18 536.

Talousarvion toteutuminen

Liikevaihdon toteuma ylitti talousarvion 25,0 milj. euroa ollen 25,3 milj. euroa. Keskeinen tekijä oli palvelusopimukseen tehty miljoonan euron korotus. Korotuksella katettiin ostopalveluna hankittu palveluseteli, palvelujen ostot yksityiseltä palveluntuottajalta sekä alkuvuoden alhaisempi painotettujen toimenpiteiden määrän ja asiakaskäyntien negatiivinen vaikutus ulkoisiin asiakasmaksutuottoihin. Lisäksi liiketoiminnan muihin tuottoihin kirjattu 625 000 euron avustus tasapainotti vuoden 2022 taloutta.

Toiminnan materiaali- ja palvelukuluissa merkittävä ylitys talousarvioon verrattuna oli palvelujen ostoissa (ylitys 1,4 milj. euroa). Palvelujen ostoja nosti mm. palvelusetelihankinta ja palvelujen ostot yksityiseltä. Aine- ja materiaalihankinnoissa jäätiin alle viime vuoden toteuman (muutos -127 000 euroa). Henkilöstökulut olivat 16,0 milj. euroa, talousarvio oli talousarvio muutoksien jälkeen 16,96 milj. euroa. (Kaupunkistrategia ja johdon toimialalle tehtyä keskitettyä varausta kunnalliseen palkkaratkaisuun jaettiin talousarviomuutoksena liikelaitokselle.). Talousarvion alitusta selittää henkilöstövajaus ja alhaisemmat hoitohenkilökunnalle maksetut toimenpidepalkkiot.

Liiketoiminnan muissa kuluissa säästettiin 361 000 euroa. Sisäiset vuokrat vuonna 2022 olivat talousarvion mukaiset.

Suunnitelman mukaisia poistoja ei ollut vuonna 2022.

Liikelaitoksen ylijäämä oli 271 120,30 euroa (vuonna 2021 ylijäämä oli 470 068,11 euroa).

Liikelaitoksen oma pääoma vuoden 2022 lopussa oli 1 263.732,49 euroa (vuoden 2021 lopussa 992.612,19 euroa). Liikelaitoksen peruspääoman ylijäämä on 289.297,49 euroa.

Rahoituslaskelman lyhennelmä

1 000 €	Talousarvio 2022	Toteutuma	Ylitys/alitus
Toiminnan ja investointien rahavirta	**84**	**271**	**-187**
Rahoituksen rahavirta			
Oman pääoman muutokset	0	0	0
Ylijäämän palautus kunnalle	0	0	0
Muut maksuvalmiuden muutokset	0	-333	333
Rahavarojen muutos	**84**	**-61**	**146**

Investoinnit

Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen investoinnit vuonna 2022 rahoitettiin leasingsopimusjärjestelyllä eikä investointeja kirjattu taseeseen, sama peruste on ollut voimassa myös edellisinä vuosina.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
asiakasmäärä kpl	72 354	83 000	72 491
käynnit yhteensä kpl	180 235	199 000	170 394
painotetut toimenpiteet kpl	379 105	456 750	355 539
painotetut toimenpiteet per käynti kpl	2,1	2,3	2,1

13
Kasvatus ja oppiminen

Vastuuhenkilö: Katri Kalske

Toimielin: Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta
Puheenjohtaja: Paula Lehmuskallio

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Kasvatus ja oppiminen yhteensä					
Tulot	33 702	5 234	38 936	39 469	-533
Menot	-495 957	-10 775	-506 732	-507 760	1 028
Toimintakate	-462 255	-5 541	-467 796	-468 290	494
Kasvatus ja oppiminen bruttoyksiköt					
Tulot	31 798	5 234	37 032	38 257	-1 225
Menot	-455 546	-10 513	-466 058	-468 237	2 178
Toimintakate	-423 748	-5 279	-429 027	-429 980	954

Toiminta ja keskeiset muutokset vuonna 2022

Perusopetuksessa huhtikuussa aloittaneet 13 uutta valmistavan opetuksen ryhmää jatkavat lukuvuoden 2022–2023 täydellä oppilasmäärällä. Ukrainasta tulevien oppilaiden lisäksi valmistavaan opetukseen on saapunut oppilaita useista muista maista. Vammaisopetuksen tarve on kasvanut muuta kasvua enemmän. Nämä kaksi merkittävää oppilasmäärälisäystä yhdessä haastavat tarkoituksenmukaisia kouluverkkoratkaisuja. Strategiaan pohjautuen on kehitetty esi- ja alkuopetuksen aiempaa tiiviimpää yhteistyötä pilotoimalla joustavia nivelratkaisuja ja yhdenmukaistamalla nivelvaiheen toimintatapoja. Valtion hankerahoituksella on vahvistettu S2- ja kielitietoista opetusta yläkoulussa.

Varhaiskasvatuksen henkilöstön saatavuus on heikentynyt vuoden aikana entisestään ja opettajan vakansseista enää 54,6 prosentissa oli kelpoinen kasvattaja. Opettajien vakansseja oli täyttämättä 426. Lastenhoitajien vakansseja oli täyttämättä 199. Sijaisten saaminen on ollut vaikeaa, eikä Seure ole pystynyt vastaamaan kaikkiin tilauksiin. Seuresta tilataan myös pitkäaikaisia sijaisia sekä hankerahoilla palkattavaa henkilöstöä. Ensimmäiset varhaiskasvatuksen sosionomit aloittivat työskentelynsä Vantaan varhaiskasvatuksessa.

Ruotsinkielisen varhaiskasvatuksen opettajien sijaisia on ollut melkein mahdotonta löytää – Håkansbölen päiväkodissa oli tästä syystä kriisi keväällä ja päiväkodin aukioloaikoja jouduttiin toistuvasti

supistamaan koko kevään aikana. Samasta syystä jouduttiin aika-ajoin supistamaan aukioloaikoja myös palvelualueen muissa päiväkodeissa keväällä. Jotta toimintaa ei jouduttu siirtämään Håkansbölen päiväkodista muihin päiväkoteihin, siirrettiin esiopetus Västersundomin skolasta Håkansbölen päiväkotiin määräaikaisesti vuodeksi.

Kaikki ruotsinkieliset vantaalaiset nuoret, jotka päättivät peruskoulun, saivat jatkopaikan toisella asteella. Uuteen ruotsinkieliseen TUVA koulutukseen hakeneet kolme vantaalaista nuorta saivat sieltä opiskelupaikan.

Lukioiden uuden opetussuunnitelman käyttöönottoa jatkettiin ja lukioiden opettajia koulutettiin kieli- ja kulttuuritietoiseen toimintatapaan. Osaamiskeskuksen ryhmämuotoinen toiminta, kuten S2-opetus oli keskeytyksessä rahoittajan tekemän linjauksen vuoksi. Varian strategian 2022–2025 keskeisimpiä toimenpiteitä ovat jatkuvan haun ja henkilökohtaisen osaamisen kehittämisen prosessien uudistaminen selkeämmiksi sekä tiimimäisen toimintamallin rakentaminen. Kehittämistoimenpiteet käynnistettiin kevään 2022 aikana. Varia tavoittelee opiskelijavuosien hallittua kasvua. Variassa aloitti elokuussa 1 349 uutta opiskelijaa, joista uudessa Tuva-koulutuksessa on 153 opiskelijaa. Tuvan opiskelijapaikkoja oli tarjolla syksyn aikana jatkuvan haun kautta. Varian opiskelijavuositavoite toteutui. Varia on mukana Vantaa-Keravan työllisyyden kuntakokeilussa ja TE2024 valmistelussa.

Kuraattorien määrää lisättiin 12 vakanssilla ja psykologien määrää 6 vakanssilla 1.1.2022 alkaen. Psykologien saatavuudessa on suuria haasteita (31.12.2022 täyttöaste oli 52,9 %) ja palvelutuotannon kannalta tilanne on kriittinen. Opiskeluhuollossa suunnattiin resurssia koulukuraattoreiden palkkaamiseen, koska psykologien virkoja jäi täyttämättä rekrytointiongelmien takia. Opiskeluhuollon yksikön päällikkö ja esimiehet olivat aktiivisesti mukana hyvinvointialueen valmistelutyössä. Yhteisöllisen opiskeluhuoltotyön sisältöä ja osuutta kokonaistyöstä kartoitettiin ensimmäistä kertaa säännöllisesti. Yksilötyön tarve kuraattori- ja psykologipalveluissa lisääntyi edelleen.

Digione-hanke edistyi aikataulussa ja pilottikoulut valittiin. Toimialan osalta uuden Vantaa.fi-sivuston käyttöönotto onnistui hyvin.

Talousarvion toteutuminen 2022

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan toimintatuotot ylittivät 0,5milj. euroa talousarvion. Toimialan bruttoyksiköissä toimintatuotot ylittyivät 1,2 milj. eurolla talousarvioon nähden. Ylitys muodostuu valtion alkuvuonna myöntämästä koulutuksellisen tasa-arvon erityisavustuksesta (6,28 milj. euroa) sekä useammasta hankeavustuksesta, joista suurimpia ovat lukiokoulutuksen laatu- ja saavutettavuushanke sekä osaamiskeskushankkeen jatko, kolmiportaisen tuen hankkeen jatko sekä sitouttavan kouluyhteistyön hankkeen jatko. Toimintatuottoja pienentävät varhaiskasvatuksen asiakasmaksutulojen ja valtiolta saatavien korvausten vähentyminen.

Toimialan toimintakulut ylittivät talousarvion yhteensä 1,0 milj. eurolla (0,2 %). Bruttoyksiköiden ylitys oli 2,2 milj. euroa. Toimiala sai lisämäärärahaa kahdessa lisätalousarviossa mutta esitetyt määrärahat eivät aivan riittäneet kattamaan toiminnan kustannuksia. Ylitystä muodostui vielä arvioitua enemmän sijaiskuluissa, josta suurin osa näkyy työvoiman vuokrauskustannuksina. Uusien valmistavan opetuksen ryhmien lisäys, johon myös saatiin lisätalousarviossa määrärahaa, on aiheuttanut kerrannaisvaikutuksia esimerkiksi kasvaneissa tulkkauskuluissa. Asiakaspalvelujen ostot muilta kunnilta, joihin toimiala ei pysty vaikuttamaan, olivat myös arvioitua korkeammat. Koronasta toipumiseen liittyen toimintakuluissa näkyy lisääntynyt henkilöstötilaisuuksien ja läsnäkoulutusten määrä. Kevätlukukauden koronan vuoksi toteutetut lisäsiivoukset sekä ateriapalvelutuottajien hinnankorotukset aiheuttivat kustannustennousua. Varhaiskasvatuksessa 1.8.2022 voimaantulleella lapsen tuen lakimuutoksella oli merkittävä vaikutus talousarvion lopulliseen toteumaan. Kunta-alan työehtosopimuksen mukaiset palkankorotukset nostivat henkilöstökuluja, mutta niiden määrärahat toimiala sai kaupunkistrategian ja johdon määrärahavarauksista.

Valmistavaan opetukseen perustettiin 13 uutta ryhmää Ukrainasta tulevia oppilaita varten, mikä lisää toimintakuluja 0,6 milj. euroa. Toisella asteella opiskeli 10 ukrainalaista nuorta Varian aikuisten perusopetuksen S2-ryhmissä.

Ammatillisessa koulutuksen (Varia, nettoyksikkö) toimintakate alittui, joten katetavoite saavutettiin. Varia sai valtionosuutena lisäsuoritepäätöksessä 2,1 milj. euroa, joka kuitenkin kohdistuu pääasiassa vuosille 2023–2024. Aiemmista vuosista poiketen vuoden 2022 OKM:n strategiarahoitus jaettiin verkostohankkeille, joista kolmessa Varia on mukana: tietojohtamisen kehittäminen, digitaalisuuden johtaminen ja osaamisen kehittäminen sekä oppimisvalmiuksia tukevien opintojen kehittäminen. Toimintatuotot alittuvat 0,7 milj. euroa, koska useita hankkeita on päättynyt, eikä uusia hankerahoituksia saatu ennakoidun mukaisesti.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan määrärahoja korotettiin vuoden 2022 aikana valtuuston päätöksillä 10.10.2022 § 6 sekä 19.12.2022 § 8. Lisätalousarvioilla korotettiin toimialan tuloja 5,2 milj. euroa ja menoja 10,8 milj. euroa.

13 10
Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-90	0	-90	-101	11
Toimintakate	-90	0	-90	-101	11

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Vuoden 2022 aikana kasvatuksen ja oppimisen lautakunta kokoontui 13 kertaa. Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan ruotsinkielinen jaosto kokoontui 8 kertaa. Lautakunnalle ja jaostolle pidettiin yhteinen kehysseminaari 15.6.2022 ja talousarvioseminaari 30.-31.8.2022. Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan yksilöasioiden jaosto kokoontui vuonna 2022 yhden kerran.

Talousarvion toteutuminen

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan toimintakulut olivat 101 143 euroa vuonna 2022, jolloin toteumaprosentti oli 112.

13 20
Yhteiset palvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	667	50	717	798	-81
Menot	-10 949	192	-10 757	-9 592	-1 165
Toimintakate	-10 283	242	-10 041	-8 795	-1 246

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toimialan digiohjelmaa toteutettiin suunnitellusti. DigiOne hanke eteni, samoin kuin varhaiskasvatuksen järjestelmä VASA, jälkimmäinen kuitenkin edelleen aikataulustaan myöhässä. Käynnissä oleva kouluruokailun hiilijalanjäljen pienentämiseen tähtäävä hanke saavutti tavoitteensa. Henkilöstön osallisuutta edistettiin Erätauko-dialogiosaamisen laajentamisen kautta. Koulukuljetuksen robotiikka ei pystytty edistämään suunnitellusti johtuen priorisoinnista muuhun kehittämiseen. Myös viestinnän tavoitteista jäätiin henkilöstön suuren vaihtuvuuden ja siitä johtuvan vajaan resurssoinnin vuoksi.

Opiskeluhuollossa ennalta ehkäisevän yhteisöllisen opiskeluhuollon merkitystä ensisijaisena opiskeluhuollon toimintatapana korostettiin ja avattiin eri foorumeissa ja asiakirjoissa.

Opiskeluhuollon psykologi- ja kuraattorityön asiakaspalautekysely valmistui ja palautetta kerättiin syyslukukauden aikana. Asiakaspalautteessa opiskeluhuollon psykologien ja kuraattorien palveluun oltiin erittäin tyytyväisiä. Vanhemmille ja oppijoille suunnattua matalan kynnyksen ryhmämuotoista tukea vahvistettiin. Psykologien saatavuus heikkeni entisestään. Kuraattorien ja psykologien siirtymistä hyvinvointialueelle valmisteltiin sujuvan palvelun turvaamiseksi jatkossakin.

Talousarvion toteutuminen

Johdon ja yhteisten palveluiden toimintakulut olivat 9,6 milj. euroa toteumaprosentin ollessa 89. Toteuma sisältää koko toimialaa käsittävät eläkemaksukorjaukset. Talous- ja hallintopalveluiden yksikön toimintakulut olivat 2,7 milj. euroa ja toteumaprosentti oli 97,7. Opiskeluhuollon toimintakulut olivat 5,2 milj. euroa ja toteumaprosentti oli 83,8.

Vuoden 2022 aikana määrärahaa korotettiin keskitetyn palkkavarauksen vuoksi 0,5 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Hallinnollisten tehtävien henkilöstömenot / toimialan menot yhteensä	0,5 %	0,6 %	- *
Esiopetuksen oppilaat / psykologit tai kuraattorit **	833	885	524/566**
Suomenkielinen perusopetus/psykologit	936	962	809
Suomenkielinen perusopetus/kuraattorit	869	898	682
Toinen aste / psykologit	826	800	913
Toinen aste / kuraattorit	864	837	741
Ruotsinkielinen esiopetus, perusopetus ja lukio/psykologit		956	943
Ruotsinkielinen esiopetus, perusopetus ja lukio/kuraattorit		797	725

* Vertailukelpoista lukua ei saada koko toimialaa koskevan palkkaoikaisun vuoksi.
** 3 htv molemmissa ammattiryhmissä. TP2022:ssa todelliset htv:t 5.4 psykologit ja 5 kuraattorit.

13 30
Perusopetus

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	13 319	5 203	18 522	18 297	226
Menot	-214 766	-6 716	-221 481	-222 431	950
Toimintakate	-201 447	-1 512	-202 959	-204 135	1 175

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Perusopetuksessa huhtikuussa aloitti 13 uutta valmistavan opetuksen ryhmää, jotka jatkavat lukuvuoden 2022–2023 täydellä oppilasmäärällä. Ukrainasta tulevien oppilaiden lisäksi valmistavaan opetukseen saapui oppilaita useista muista maista.

Vammaisopetuksen suhteellinen kasvu oli muuta oppilasmäärän kasvua suurempi, millä on ollut vaikutusta kouluverkon kehittämiseen ja koulujen tilaratkaisuihin. Strategiaan pohjautuen kehitettiin esi- ja alkuopetuksen aiempaa tiiviimpää yhteistyötä nivelvaiheen yhteisillä työntekijöillä sekä seitsemässä koulussa pilotoitiin joustavan alkuopetuksen ratkaisuja.

Valtion hankerahoituksella kehitettiin ja resursoitiin perusopetuksen kehittämistoimintaa. Valtion korona ja KOTA-rahoilla (yhteensä noin 10 milj. euroa) palkattiin opettajia, avustajia ja monikielisiä ohjaajia. Suurimmat muut avustukset kohdentuivat oppilaan tuen sekä tunne ja hyvinvointitaitojen kehittämiseen, poissaolojen ehkäisemiseen sekä S2- ja kielitietoisen opetuksen kehittämiseen yläkoulussa.

Perusopetuksen avustajapalveluita on koordinoitu aiemmin keskitetysti, mutta 8/2022 lähtien koulut itse suunnittelevat ja vastaavat resurssin käytöstä tarpeiden ja määriteltyjen reunaehtojen pohjalta.

Talousarvion toteutuminen

Perusopetuksen toimintatulojen toteuma oli 18,3 milj. euroa (98,8 %) ja toimintamenot 222,4 milj. euroa (100,43 %). Ylitystä selittää kasvaneet sijaiskulut, asiakaspalvelujen ostot muilta kunnilta sekä edelleen koronasta aiheutuneet lisäkulut.

Vuoden 2022 aikana perusopetuksen tulojen määrärahaa korotettiin 5,2 milj. euroa ja menojen määrärahaa lisättiin 6,7 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Oppilasmäärä vantaalaisissa peruskouluissa	23 400	23 855	23 782
Käyttömenot euroa/oppilas	9 172	8 759	9 353
Opetuksen % -osuus oppilaskohtaisesta käyttömenosta	52 %	54 %	54 %
Huoneistoneliöt/oppilas	10,2	10,1	10,0
Keskimääräinen ryhmäkoko, 1–9 luokat	15,9	16,3/17,3 *	15,9
Jatkokoulutukseen lukioon, ammatilliseen koulutukseen, ammattistarttiin tai lisäopetukseen päässeiden määrä peruskoulun päättötodistuksen saaneista %	99 %	99,5 %	99,4 %
Iltapäivätoimintaan osallistuvien lasten määrä	2 615	2 432	2 650
4. vuosiluokalta alkava vapaaehtoinen A 2 -kieli, aloittaneiden määrä	39 %	38 %	37 %
Oppilaita/oppilaanohjaaja	200	210	190

* Lv 2021-2022/lv 2022-2023.

13 50
Varhaiskasvatus

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	15 884	-516	15 368	16 341	-973
Menot	-187 301	-2 970	-190 271	-192 707	2 435
Toimintakate	-171 418	-3 486	-174 904	-176 366	1 462

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Varhaiskasvatuksen asiakastietojärjestelmän käyttöönotto ei ole edennyt suunnitelmien mukaan. VaSan suunnittelu- ja käyttöönottotyö on edennyt noin puoliväliin. Alun perin järjestelmän oli tarkoitus olla kokonaisuudessaan valmis jo 03/2021, mutta järjestelmätoimittajasta johtuvista syistä valmistuminen on viivästynyt. Tällä hetkellä järjestelmän kautta voi hakea varhaiskasvatukseen ja esiopetukseen, ottaa paikan vastaan ja tehdä tuloselvityksen. Ammattilaiset voivat tehdä paikkapäätöksiä, sijoituksia ja maksupäätöksiä. Viimeisimpänä toiminnallisuutena otettiin joulukuussa 2022 käyttöön laskutus. Järjestelmän valmistumisen viivästys on lisännyt työtä niin hallinnon kuin päiväkotienkin tasolla, kun on jouduttu tekemään monia väliaikaisia ratkaisuja esim. erityisen tuen hallintopäätökset, perhepäivähoidon kustannuskorvaukset, lasten poissaolotiedot, arkistointi ja tilastointi.

1.8.2022 voimaan tulleen lapsen tukea koskevan varhaiskasvatuslain muutoksen toimeenpano käynnistettiin. Lakiuudistus vahvistaa lapsen oikeutta tarvitsemaansa tukeen ja laajentavan tuen kolmiportaisuuden toteutumisen koskemaan kaikkia ikäluokkia. Lakimuutos edellyttää tuen henkilöstön lisäystä. Lakiuudistuksen myötä tuli ottaa käyttöön hallintopäätökset varhaiskasvatuksen tehostettua ja erityistä tukea sekä tukipalveluita koskien. Hallintopäätösprosessien käyttöönotto on vaatinut paljon työaikaa eri toimijoiden osalta johtuen osaltaan asiakastietojärjestelmän viivästyksestä.

Helmikuussa 2022 kieli- ja kulttuurikoordinaattorit siirtyivät perusopetuksen palvelualueelta varhaiskasvatuksen palvelualueelle ja heidän määränsä kasvoi kahdella, yhteensä viiteen.

Rinnakkainjohdettujen yksiköiden määrä kasvoi vuonna 2022 yhteentoista yksikköön.

Kolme uutta kunnallista päiväkotia aloitti toimintansa, Länsimäen päiväkoti 4/2022, Koivukylän päiväkoti 9/2022 ja Lauhatien päiväkoti 10/2022. Yksi uusi yksityinen päiväkoti Pilke Pikkunuotti aloitti toimintansa 9/2022. Kotihoidon tuen kuntalisän maksatus päättyi 31.7. Valtion erityisavustuksella on palkattu varhaiskasvatuksen lapsi- ja perheohjaajia, kehittäjäopettajia sekä lisähenkilöstöä Seuresta. Lisäksi valtion erityisavustuksella on vahvistettu henkilöstön osaamista inklusiivisen toimintakulttuurin ja varhaiskasvatuksen tuen osalta.

Talousarvion toteutuminen

Varhaiskasvatuksen toimintakulujen toteuma oli yhteensä 192,7 milj. euroa (toteumaprosentti 101,3). Seuren henkilöstövuokrausta on jouduttu käyttämään ennakoitua enemmän kasvaneiden sijaistarpeiden ja sairauspoissaolojen sekä lasten lisääntyneiden avustajatarpeiden vuoksi. Seuren henkilöstövuokrauksen kustannukset olivat 18,1 milj. euroa, kasvua edelliseen vuoteen 5 milj. euroa. Tuen lakimuutoksen takia (1.8.2022 alkaen) kustannukset ovat kasvaneet sekä kunnallisessa että yksityisessä varhaiskasvatuksessa.

Oman henkilöstön ja henkilöstövuokrauksen kustannukset olivat yhteensä 108 milj. euroa. Lisätalousarviosta huolimatta talousarvion toimintakulut ylittyivät 2,4 milj. euroa

Toimintatuottojen toteuma oli yhteensä 16,3 milj. euroa (toteumaprosentti 106,3). Hoitopäivämaksuja kertyi 11,9 milj. euroa, joka oli 0,6 milj. euroa budjetoitua enemmän (toteumaprosentti 105). Asiakasmaksuihin tehtiin indeksitarkistus, joka nosti tulorajoja. Valtiolta saatua hankerahoitusta saatiin 3,3 milj. euroa ja muut tuotot olivat 1,1 milj. euroa.

Vuoden 2022 aikana varhaiskasvatuksen tulojen määrärahaa alennettiin 0,5 milj. euroa ja menojen määrärahaa lisättiin 3,0 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022 *
Lasten määrä eri varhaiskasvatuspalveluissa keskimäärin kuukaudessa:			
Kunnallinen varhaiskasvatus	10 522	10 630	10 000
Yksityinen varhaiskasvatus	2 047	2 281	2 200
Kerhotoiminta	206	260	200
Kotihoidon tuki	3 021	3 200	3 000
Varhaiskasvatuspalvelujen piirissä olevien lasten osuus kaikista varhaiskasvatusikäisistä **	79,7 %	83,5 %	83,0 %
Yksityisessä varhaiskasvatuksessa olevien lasten osuus kaikista varhaiskasvatuksessa olevista lapsista	16,3 %	17,7 %	17,0 %
Rakenteellisten tukitoimien piirissä olevat lapset (kunnallinen varhaiskasvatus)	10,3 %	9,4 %	12,0 %
Käyttömenot €/palveluja käyttävä lapsi	11 524	11 099	11 900

* Arvio vuoden 2022 keskiarvon järjestelmävaihdoksen takia.
** Suomen- ja ruotsinkieliset lapset yhteensä.

13 90
Svenskspråkiga servicen

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	606	87	694	540	154
Menot	-13 639	-198	-13 837	-13 735	-102
Toimintakate	-13 033	-110	-13 143	-13 195	52

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Palvelualueen nelivuotinen strateginen toimenpideohjelma ja konkreettiset toimenpiteet yksikkötasolla valmisteltiin keväällä 2022.

Ruotsinkielisen palvelualueen johtoa vahvistettiin, kun palvelualueelle perustettiin uusi kehittämispäällikönvirka 1.8. alkaen. Uuden kehittämispäällikön myötä palvelualueen johtamisjärjestelmää ja johtamistapaa on uudistettu. Palvelualueen johtoryhmän kokoonpano on myös uusi. Johtoryhmä koostuu nykyään ainoastaan palvelualueen hallinnon työntekijöistä, ei kentän esihenkilöiden edustajista kuten aiemmin. Jotta palvelualueella ollaan tietoisia siitä, mitä tapahtuu suomenkielisillä palvelualueilla, palvelualueen johtaja on nykyään myös perusopetuksen palvelualueen johtoryhmän jäsen, ja palvelualueen kehittämispäällikkö on varhaiskasvatuksen palvelualueen johtoryhmän jäsen. Ruotsinkielisen varhaiskasvatuksen päätösvalta oli siirretty varhaiskasvatuksen palvelualueelle heinäkuuhun 2022 asti ja elokuusta 2022 lähtien päätösvalta on ruotsinkielisen palvelualueen uudella kehittämispäälliköllä.

Ruotsinkielisen varhaiskasvatuksen opettajien sijaisia oli melkein mahdotonta löytää – Håkansbölen päiväkodissa oli kriisi keväällä, kun ei löytynyt yhtään sijaista. Päiväkodin aukioloaikoja jouduttiin supistamaan toistuvasti koko kevään aikana. Jotta toimintaa ei jouduttaisi siirtämään Håkansbölen päiväkodista toisiin päiväkoteihin, päätettiin siirtää esiopetus Västersundomin skolasta Håkansbölen päiväkotiin toimintavuodeksi määräaikaisesti.

Varhaiskasvatuslain lapsen tukeen liittyvän muutoksen takia (1.8.2022 alkaen) kustannukset ovat kasvaneet sekä kunnallisessa että yksityisessä varhaiskasvatuksessa. Lakimuutoksen takia ruotsinkieliseen varhaiskasvatukseen on palkattu varhaiskasvatuksen erityisopettaja sekä lastenhoitajia. Olemme päivittäneet Vantaan varhaiskasvatusta ohjaavia asiakirjoja sekä laatineet ohjeistuksia ja materiaalia työn tueksi. Esiopetuksen ja alkuopetuksen yhteistyön prosesseja ja käytänteitä on myös tarkennettu.

Perusopetuksen ja lukiokoulutuksen kolmivuotinen pedagoginen kehityshanke Challenging Learning päättyi. Ruotsinkielisen palvelualueen varhaiskasvatuksen, perusopetuksen ja lukion yhteistyö ruotsin kielitason vahvistamiseksi, eli niin sanottu kielistrateginen työ, on aloitettu johtoryhmän ja eri yksiköiden edustajien toimesta. Kielistrateginen työ jatkuu osana kaikkien ruotsinkielisten kasvatuksen ja oppimisen yksiköiden toimintaa vuosina 2023–2024. S2-opetuksen aloitus siirtyi vuodelle 2023 jolloin se toteutetaan osana ruotsinkielisen palvelualueen kielistrategiaa.

Ruotsinkielinen TUVA-koulutus järjestetään Vantaan, Helsingin, Espoon, Kauniaisten ja Kirkkonummen kuntayhteistyön kautta. Ammattikoulu Prakticum on vastuussa koulutuksen toteutuksesta. Prakticumin ja lukioiden yhteistyö on tiivistynyt kevään 2022 aikana. Vantaalta osallistuu 3 oppilasta ruotsinkielisessä TUVA-koulutuksessa.

Kaksikielisyystyöryhmä on päivittänyt kasikielisyysohjelman ensimmäistä kertaa vuodesta 2012. Päivitys korreloi sekä kaupunkistrategian uudistamisen että oikeusministeriön kansalliskielistrategian uudistamisen kanssa. Uusi kaksikielisyysohjelma hyväksyttiin kaupunginhallituksen kokouksessa 14.2.2022 ja kaksikielisyystyöryhmä valvoo uuden kaksikielisyysohjelman toimeenpanoa.

Kodin ja oppimisen yhteistyömalli päivitettiin 7.11.2022. Uudessa mallissa on huomioitu perusopetuksen lisäksi varhaiskasvatuksen ja toisen asteen yhteistyö kotien ja vanhempainyhdistysten kanssa. Mallin ruotsinkielinen osuus hyväksyttiin ruotsinkielisessä jaostossa 27.9.2022.

Talousarvion toteutuminen

Ruotsinkielisten palveluiden toimintatuottojen toteuma oli 0,54 milj. euroa (78 %) ja jää siten 0,15 milj. euroa budjetoidusta. Ruotsinkielisten palveluiden toimintakulujen toteuma oli 13,7 milj. euroa (99 %). Toimintakulut alittuivat 0,1 milj. euroa, mikä johtui pääosin pienemmistä menoista aineissa tarvikkeissa ja tavaroissa.

Ruotsinkielisten palveluiden määrärahoihin tehtiin vuoden 2022 aikana 0,09 milj. euron lisäys tuloihin ja menojen määrärahaa korotettiin 0,2 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Lapsia kunnallisessa varhaiskasvatuksessa *	301	300	300 **
Lapsia esiopetuksessa	80	75	64
Oppilasmäärä ruotsinkielisessä peruskoulussa	722	731	721
Käyttömenot euroa/ oppilas	10 799	11 051	11 021
Opetuksen % -osuus oppilaskohtaisista käyttömenoista/ oppilas	53 %	58 %	58 %
Huoneistoneliöt/ oppilas	13,7	13,5	13,7
Keskimääräinen opetusryhmäkoko, 1–9 luokat	15,7	16,3	15,7
Jatkokoulutukseen lukioon, ammatilliseen koulutukseen, ammattistarttiin tai lisäopetukseen päässeiden määrä peruskoulun päättötodistuksen saaneista % -osuus	100 %	100 %	100 %
Iltapäivätoimintaan otettujen oppilaiden kokonaismäärä	125	122	128
Ruotsinkielisen lukion opiskelijat	155	150	158
Käyttömenot euroa/ opiskelija	8 410	9 207	8 337
Huoneistoneliöt/ lukio-opiskelija	8,4	8,6	8,2

* Ruotsinkieliset lapset yksityisessä varhaiskasvatuksessa ovat osa varhaiskasvatuksen tunnuslukuja.
** Arvio vuoden 2022 keskiarvon järjestelmävaihdoksen takia.

137
Toisen asteen koulutus

13 40
Lukiot

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	1 323	409	1 732	2 282	-550
Menot	-28 800	-821	-29 622	-29 671	49
Toimintakate	-27 477	-412	-27 889	-27 389	-501

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Oppivelvollisuuden laajentaminen on toteutettu lukioiden ensimmäisen ja toisen vuosikurssin opiskelijoiden osalta. Opintojen edistymisen seuraamiseksi on kehitetty seurannan ja ohjauksen menetelmiä sekä otettu käyttöön ryhmänohjauksen lomake. Perusopetuksen lisäopetus ja lukiokoulutukseen valmentava koulutus päättyivät 31.7.2022 ja 1.8.2022 käynnistyi uusi tutkintokoulutukseen valmentava koulutus (TUVA). Toisen asteen koulutuksen toimenpideohjelman keskeisen strategisen tavoitteen joustavien oppimisen polkujen kehittäminen aloitettiin ja siihen kilpailutettiin kehittämiskumppani. Opettajien kieli- ja kulttuuritietoisuutta on vahvistettu ja opettajille on laadittu uuden opetussuunnitelman mukaiset pedagogiset kehittymissuunnitelmat.

Talousarvion toteutuminen

Talousarvio on toteutunut suunnitellusti lukiokoulutuksen toimintakulujen toteumaprosentin ollessa 100,17 ja toimintatuottojen toteumaprosentin ollessa 131,75.

Lukiokoulutukseen tehtiin vuoden 2022 aikana tuloihin 0,4 milj. euron lisäys ja menojen määrärahaa korotettiin 0,8 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Suomenkielisten päivälukioiden opiskelijat	3 658	3 662	3 712
Suomenkielisten päivälukioiden opiskelijamäärä/lukio, keskiarvo	732	732	742
Aikuis- ja etälukion tutkintotavoitteiset opiskelijat	242	290	237
Keskeyttäneet % opiskelijamäärästä (päivälukiot)	2,18 %	4,5 %	6,8 %
Kolmessa vuodessa päättötodistuksen saaneet kaikista valmistuneista (päivälukiot)	83,1 %	85,0 %	88,0 %
Kaikki tunnit/vvt/opiskelija (päivälukiot)	1,35	1,36	1,34
Käyttömenot euroa/opiskelija (päivälukiot)	7 086	7 456	7 615
Huoneistoneliöt/opiskelija (päivälukiot)	7,5	7,5	7,3

13 70
Ammatillinen koulutus

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	1 904	0	1 904	1 213	692
Menot	-40 412	-262	-40 674	-39 523	-1 151
Toimintakate	-38 507	-262	-38 770	-38 310	-459

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Koronavuosien jälkeen opetus ja opiskelu palautuivat normaaliin työjärjestykseen.

Varian vuoden 2022 keskeisimpiä kehittämistoimenpiteitä olivat jatkuvan haun ja henkilökohtaisen osaamisen kehittämisen (HOKS) prosessien uudistaminen selkeämmiksi sekä tiimimäisen toimintamallin rakentaminen. Henkilöstö osallistui jatkuvan haun kehittämiseen, jonka tuloksena tehtiin päätös hakijapalvelut -tiimin perustamisesta Variaan. HOKSin laatimiseen liittyvät prosessit ja ohjeet sekä tiimien pedagogiset kehittymissuunnitelmat päivitettiin.

Variassa aloitti tutkinnon tai sen osan suorittamisen noin 3 200 uutta opiskelijaa ja opiskelijoiden kokonaismäärä (virtaumaluku) oli koko vuoden ajalta melkein 6 000. Varia ylitti hieman OKM:n tavoitteellisen opiskelijavuosimäärän. Opiskelun keskeytti 11,3 prosenttia kaikista Varian opiskelijoista. Keskeyttämisen vähentämiseksi laajennettiin Annie – järjestelmän käyttöä.

Tutkintoon valmentavan Tuva- koulutuksen käynnistyminen syksyllä 2022 sujui suunnitellusti. Opiskelijoiden määrä oli siinä hieman odotettua pienempi. Vuoden aikana lisättiin lähihoitajakoulutusta helpottamaan alan työvoimapulaa. Lähihoitajakoulutuksen järjestämisessä kokeiltiin uusia toteutustapoja.

Uusien tilojen suunnittelu eteni vuoden aikana. Varia valmistautuu samalla uusien tilojen mahdollistamiin toiminnalliseen muutokseen.

Varia osallistui Vantaa-Keravan työllisyyden kuntakokeiluun ja TE2024 valmisteluun.

Talousarvion toteutuminen

Toimintakate oli yhteensä noin 38,3 milj. euroa, joka on 98,82 prosenttia talousarvion mukaisesta toimintakatteesta. Tuloja kertyi 1,2 milj. euroa ja menoja 39,5 milj. euroa. Vuoden 2022 aikana Varian määrärahaa korotettiin keskitetyn palkkavarauksen vuoksi 0,26 milj. euroa.

Varia sai OKM:stä vuoden 2022 ensimmäisellä lisäsuoritepäätöksellä opettajien ja ohjaajien palkkaamiseen 2 119 534 euroa, jonka käyttö voi jakautua vuosille 2022–2024.

Toisella lisäsuoritepäätöksellä Varia sai vuodelle 2022 rahoituksen lisäystä yhteensä 810 433 euroa, josta opiskelijavuosina 97 ja koronavirustilanteen takia tarvittaviin tukitoimiin 152 000 euroa. OKM:n strategiarahoitus jaettiin verkostohankkeina, joista Varia on mukana kolmessa: Digitalisaation johtaminen ja osaamisen kehittäminen, Tietojohtamisen kehittäminen sekä Oppimisvalmiuksia tukevien opintojen kehittäminen.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Yhteishaussa olevat tutkintotavoitteiset aloituspaikat peruskoulun päättävästä ikäluokasta %	37 %	38 %	35 %
Ministeriön päättämän tavoiteopiskelijavuosien käyttöaste	100 %	100 %	100 %
Käyttömenot euroa/opiskelijavuosi (ammatillinen koulutus yhteensä)	10 425	11 163	11 540
Huoneistoneliöt/opiskelijavuosi	13,5	13,5	13,8

16 Kaupunkikulttuuri

Vastuuhenkilö: Riikka Åstrand

Toimielin: Kaupunkikulttuurilautakunta
Puheenjohtaja: Sirkka-Liisa Kähärä

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Kaupunkikulttuuri yhteensä					
Tulot	11 383	-300	11 083	10 638	444
Menot	-73 860	-2 025	-75 884	-74 437	-1 447
Toimintakate	-62 477	-2 325	-64 802	-63 799	-1 003
Kaupunkikulttuuri bruttoyksiköt					
Tulot	10 015	-258	9 756	9 306	450
Menot	-68 562	-1 806	-70 368	-68 992	-1 376
Toimintakate	-58 547	-2 064	-60 611	-59 686	-926

Toiminta ja keskeiset muutokset vuonna 2022

Kaupunkikulttuurin toimialan vuotta 2022 sävyttivät vielä alkuvuodesta koronapandemian mukanaan tuomat rajoitukset sekä Ukrainan sodan vaikutuksesta syntynyt epävarmuus ja energiakriisi. Edellisvuoden kokemusten myötä nopeasti muuttuneisiin tilanteisiin pystyttiin vastaamaan hallitusti ja parantamaan valmiutta uusiin kriisitilanteisiin. Toimintojen kehittämistyötä päästiin käynnistämään aiempia vuosia paremmin, mutta palveluiden normaaleja käyttöasteita tai kysyntää ei voida vielä kuluneen vuoden perusteella tarkemmin arvioida.

Koronaviruspandemian aiheuttamat säästöpaineet kaupungin talouteen näyttäytyivät kaupunkikulttuurin toimialalla mm. toimitilaverkoston karsintana ja palveluaikojen supistamisena. Tuottavuus- ja kasvuohjelman velvoite toimialalle oli yhteensä noin 1,1 milj. euroa, joista noin 0,4 milj. euroa oli tulonlisäystä ja noin 0,7 milj. euroa menojen karsintaa. Suunnitellut toimenpiteet toteutuivat tulonlisäyksiä lukuun ottamatta.

Poikkeusajat ovat olleet monella tapaa niin henkilöstölle kuin kuntalaisillekin poikkeuksellisen kuormittavia. Palveluiden sulkeutuminen on aiheuttanut palveluvelkaa ja pahoinvoinnin kasautumista tietyille väestöryhmille. Tämä näkyi mm. kohtaamisissa jalkautuvassa nuorisotyössä sekä kirjastojen ja Vantaa-infojen asiointipisteissä. Erityisesti näiden henkilöstöryhmien kuormitus heijastui yhä sairauspoissaoloissa.

Vuoden 2022 keskeisimpiä uusia avauksia olivat yhdellä kohdekoululla pilotoitu kaupunkikulttuurin palveluiden painottaminen sekä digitaalisen siirtymän edistäminen tapahtumakalenteri ja verkkokauppahankkeiden myötä. Palveluverkon kehittämishankkeista merkittävimmät olivat Kuusijärven ja Myyrmäen kaupunkikulttuuritalon kärkihankkeet, Elmon uimahallin suunnittelu sekä Kivistön palvelukeskittymän, Mosaiikin, rakentaminen. Vernissan ja Tikkurilan kirjastotalon peruskorjaushankkeiden suunnittelu käynnistyivät.

Viime vuonna laadittiin toimialan strategia pohjautuen valtuustokauden strategiaan sekä voimassa oleviin ohjelma-asiakirjoihin. Strategian ytimenä toimivat neljä valittua pidemmän aikavälin vaikuttavuustavoitetta: NEET-nuorten aktivointi, fyysisen aktiivisuuden lisääminen, asuinalueiden vetovoiman lisääminen sekä tapahtumien lisääminen.

Talousarvion toteutuminen 2022

Vuonna 2022 toimialan talousarvioon tehtiin muutoksia kolmeen otteeseen. Syksyllä talousarvioon lisättiin määrärahaa kaupungin keskitetystä palkkavarauksesta kesäkuussa voimaan tulleen palkkaratkaisun johdosta 372 000 euroa sekä kesätyörahojen johdosta 412 000 euroa. Loppuvuodesta tehtiin talousarviomuutos lokakuun ennusteeseen perustuen, jolloin bruttoyksiköiden toimintatuottoja pienennettiin 258 000 eurolla ja toimintakuluja kasvatettiin 378 000 eurolla. Muutos kohdistui lautakuntaan, kirjasto- ja asukaspalveluihin, kulttuuripalveluihin, liikuntapalveluihin ja nuorisopalveluihin. Määrärahamuutosten tarve liittyi mm. muutoksiin hanketoiminnassa, muutoksiin sisäisissä vuokrissa sekä pandemia- ja peruskorjaussulkujen vaikutuksista toimintaan. Nettoyksiöiden toimintakatteen alijäämää kasvatettiin 194 000 eurolla. Nettoyksiköiden lisämäärärahatarve liittyi alhaisempina toteutuviin lukukausimaksuihin sekä korkeampana toteutuviin vuokriin. Lopullisissa talousarvioluvuissa näkyy myös myönteisen erikoiskohtelun määrärahasiirrot toimialalle. MEK-toimenpiteiden menot toimialalle olivat vuonna 2023 yhteensä 699 000 euroa.

Toimialan talouden ennustamista vaikeutti loppuvuonna merkittävästi henkilöstöjärjestelmän käyttöönotosta johtuvat palkkojen kohdistusvirheet kirjanpidossa sekä virheelliset lomapalkkakirjaukset. Etenkin hankkeiden menojen ja tulojen jaksottumista oli vaikea arvioida, mikä aiheutti haastetta kokonaiskuvan muodostamiselle.

Kaupunkikulttuurin bruttoyksiköissä toimintatuotot alittivat talousarvion 444 000 euroa (toteumaprosentti 95). Tulojen alitus oli seurausta pandemian vaikutuksista toimintaan ja tapahtumiin alkuvuonna sekä muutoksissa hanketoiminnassa.

Bruttoyksiköiden toimintamenot alittivat lopulta talousarvion 1 447 000 euroa (toteumaprosentti 98). Menoissa syntyi säästöä koronan vuoksi, kun toiminnot ja tilat olivat alkuvuonna rajoitetusti auki sekä tapahtumien vähäisemmän määrän johdosta. Menot alittuivat myös henkilöstön saatavuushaasteiden ja rekrytointiprosessien viivästymisen vuoksi sekä projekteissa ja hankkeissa tapahtuneiden muutosten vuoksi.

Nettoyksiköissä tulot toteutuvat talousarvion mukaisesti, mutta menojen hienoisen alituksen seurauksena toimintakate alittui 77 000 euroa (toteumaprosentti 98).

Palvelualueiden talousarvion toteutuminen on raportoitu tarkemmin palvelualueita koskevissa kappaleissa.

16 10
Kaupunkikulttuurilautakunta

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-69	-10	-79	-64	-16
Toimintakate	-69	-10	-79	-64	-16

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Vuoden 2022 aikana kaupunkikulttuurilautakunta (ent. vapaa-ajan lautakunta) kokoontui 11 kertaa. Valtaosa kokouksista toteutettiin lähikokouksina, tammi- ja helmikuun kokoukset toteutettiin hybridimallilla koronan aiheuttamia kokoontumisrajoituksia noudattaen. Kaupunkikulttuurilautakunta kokoontui keväällä 14.6. puolipäiväiseen kehysinfoon Vantaan Koivukylässä ja syksyllä 1.–2.9. järjestettiin kaksipäiväinen talousarvioseminaarimatka Turkuun. Kaupungin hallinnoimien järjestöjen omassa käytössä olevien toimitilojen tukimallin uudistamistyö aloitettiin syksyn aikana ja se jatkuu seuraavalle vuodelle. Lisäksi lautakunnan jäsenistä nimettiin poliittinen ohjausryhmä Vantaan liikkumisohjelman valmistelua varten. Lautakunta myös päätti hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen sekä paikallisen kansalaistoiminnan avustuslajikohtaisten myöntämisperiaatteiden päivittämisestä.

Talousarvion toteutuminen

Lautakunnan määrärahat alittuivat 16 000 euroa. Lautakunta kokoontui pääsääntöisesti kaupungintalolla, minkä johdosta kokousten kulut toteutuivat suunniteltua pienempinä. Myös työryhmätyöskentelyä toteutui suunniteltua vähemmän mikä näkyi toteutuneissa palkkiomenoissa.

16 21
Yhteiset palvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	745	0	745	693	52
Menot	-3 622	-727	-4 349	-4 201	-149
Toimintakate	-2 877	-727	-3 605	-3 508	-97

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupunkikulttuurin yhteisissä palveluissa toimintavuosi oli koko toimialan tapaan kriisien hallinnan sävyttämä. Toimialan vastuutehtäviin lisättiin kahden strategiateeman Hyvinvointia rakentava Vantaa sekä Sosiaalisesti kestävä Vantaa johtaminen ja koordinaatio. Kuluneen vuoden aikana työssä painottui toimialan strategiatyö, hyvinvointialueuudistuksen valmistelu sekä kaupunkitasoisten tehtävien ja toimialan hankkeiden edistäminen.

Henkilöstön vaihtuvuus on ollut kohtuullisen suurta, mikä on hidastanut hallinnollisten prosessien hioutumista sekä luontevien yhteistyörakenteiden muodostumista palvelualueiden kanssa. Toimialan yhteistyöfoorumien kokonaisuutta päivitettiin ja laajennetun johtoryhmän työskentelyä tiivistettiin.

Hyvinvoinnin ja terveyden edistämistyö on käynnistynyt Hyvinvointia rakentava Vantaa –strategiateematyöskentelyn avulla. Organisoituminen sujui hyvin ja syksyn aikana tuotettiin lakisääteisen hyvinvointiraportoinnin osa hyvinvointikatsaus. Katsauksen teemaa pohdittiin tutkitun tiedon ja asiantuntijapohdintojen avulla niistä ilmiöistä, joten hyvinvoinnin ja terveyden näkökulmasta huolestuttaa. Hyvinvointikatsauksen teemaksi valikoitui koettu hyvinvointi ja osallisuus. Yhteistyö hyvinvointialueen ja Keravan kaupungin kanssa sujuu hyvin. Yhdyspintoja kartoitettiin laajalti kaupunginlaajuisesti.

Myönteisen erityiskohtelun toimintaohjelman (2019–2022) toimenpiteet etenivät vuonna 2022 pääosin suunnitellusti, joitakin rekrytointi- ja muita haasteita lukuun ottamatta. Ensimmäisessä kokonaisuudessa (A. Koulutus ja lapsiperheiden hyvinvointi) toteutettiin laajasti kehuttua ja palkittua varhaiskasvatuksen kuraattori ja psykologi työparitoimintaa, lapsiperheiden kotipalvelua sekä Moniku-mallia yhteistyössä neuvoloiden kanssa. Perusasteen sekä toisen asteen kouluja tuettiin ohjelmassa muun muassa vahvalla panostuksella nuorisotyöhön, Tempo-orkesteri-toiminnalla sekä investoinneilla koulujen piha-alueiden kunnostukseen. Toisessa kokonaisuudessa (B. Kaupunkiympäristö) kaupunkiympäristöä parannettiin ja kehitettiin muun muassa lähiökeskustan kunnostustoimilla, taiteella, tukemalla asukas- ja yhteisötalotoimintaa sekä edistämällä asukasosallisuutta ja kaupunginosien kehittämistä osallistuvalla budjetoinnilla. Kolmannessa kokonaisuudessa (C. vaikeasti tavoitettavien ryhmien tukipalvelut) pyrittiin vahvistamaan haastavimmassa asemassa olevien palveluita. Toimilla vahvistettiin kotoutumisprosesseja (erityisesti suomen kielen opetus pitkäaikaistyöttömille, vanhemmat mukaan kouluun ja työelämään -hanke), kohdattiin ja ohjattiin palveluihin suunterveyden huoltoa tarvitsevia sekä kohdattiin vanhuksia etsivän vanhustyön -projektissa.

Uusi Sosiaalisesti kestävä Vantaa -ohjelma on hyväksytty ja valmiina täytäntöönpanoon vuosille 2023–2025, johon sisältyy myös MEK-toimenpideohjelma. Ohjelmaa valmistellut johtoryhmä on vakuuttunut siitä, että työtä hyvinvointierojen kaventamiseksi ja asuinalueiden eriytymisen ehkäisemiseksi on syytä jatkaa ja vahvistaa. Erityisesti nykyiset kokemamme kriisit korostavat sosiaalisesti kestävän ja tasapainoisen kaupungin rakentamista.

Viestintä- ja markkinointityössä näkyi vahvasti palvelujen avaaminen koronapandemian jälkeen. Resurssit todettiin riittämättömiksi normaalitilanteen viestinnän ja markkinoinnin hoitamiseksi. Kaupunkikulttuurin palvelujen sisältöjä tuotettiin tasaisesti kaupungin eri kanaviin ympäri vuoden. Vantaa.fi-verkkosivu-uudistuksessa saatiin onnistuneesti luotua sisällöt uuteen verkkopalveluun.

Asukasosallisuuden järjestämisessä päästiin hyödyntämään edellisiä vuosia enemmän kasvokkaisia menetelmiä. Etänä ja virtuaalisesti osallistumisen mahdollisuudet ovat kuitenkin tuoneet uusia asukasryhmiä mukaan, joten esimerkiksi asukasfoorumit Ylästössä ja Korsossa järjestettiin hybridinä. Korson asukasfoorumi järjestettiin uutta mallia hyödyntien tiiviisti Korson kyläneuvoston kanssa yhteistyössä - hyvin tuloksin. Keväällä valmistui koko edellistä strategia kautta koskeva osallisuuskatsaus, jossa iloisena tuloksena oli pandemiasta huolimatta osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien määrän runsas kasvu, missä virtuaaliset työkalut kuten OsallistuvaVantaa.fi ovat olleet merkittävä helpotus.

Huhtikuussa 2022 hyväksyttiin Osallistuva Vantaa –ohjelma vuosille 2022–2025. Ohjelman valmistelussa olivat mukana laajasti henkilöstö, luottamustoimijat ja asukkaat. Ohjelman valmistumisen jälkeenkäynnistettiin osallisuuden koordinaatioryhmä, joka vastaa ohjelman toteuttamisesta ja raportoinnista sekä osallisuuden edistämisestä. OsallistuvaVantaa.fi sähköiseen osallisuusympäristöön tuotuja osallistuvan budjetoinnin toimintoja testattiin Myyrmäen osallistuvassa budjetoinnissa. Syksyllä aloitettiin kaupungin laajuisen osallistuvan budjetoinnin valmistelu ja tehtiin päätökset mm. henkilöstöresurssista ja investointisummasta. Asukasvuorovaikutuksen ja osallisuuden toteuttamiseen järjestettiin säännöllisesti koulutusta, josta erityisen suosittuja olivat vuorovaikutteisten hybriditilaisuuksien koulutukset. Vuorovaikutteisten hybridi- ja virtuaalitilaisuuksien tueksi julkaistiin myös opas. Kivistön kaupunkikulttuurikeskuksen nimettiin asukkaiden kanssa Mosaiikiksi. Nimiehdotuksia saatiin yli 500 ja lopullisesta nimestä äänesti yli 1 100 kivistöläistä ja Kivistön ystävää.

Toimialalta käsin koordinoitujen vaikuttamistoimielinten, vanhusneuvoston, vammaisneuvoston, monikulttuurisuusasiain neuvottelukunnan ja nuorisovaltuuston viime vuoteen mahtui myös muutoksia. Vaikuttamistoimielimet antoivat panoksensa hyvinvointialueen vaikuttamistoimielinten muodostamiseen ja tehtäviin yhteisellä kannanotolla, jossa vaadittiin toimielinten ja niiden edustamien asukasryhmien osallisuuden huomioimista. Hyvinvointialueen toimielinten jäseniksi valittiin aluehallituksen päätöksellä jäsenet isolta osin jo olemassa olevista kunnallisista toimielimistä. Siten asukasryhmien äänen kuuleminen laajemmin jo kokoonpanon kautta ei toteutunut. Hyvinvointialueen ja kunnan toimielinten edellytetään tekevän yhteistyötä keskenään, joten se muokkaa toimintaa ja työnjakoa.

Kuusijärven kärkihankkeelle luotiin graafinen ilme ja verkkosivusto. Nimi Kuusijärven ulkoilualue muutettiin Vantaan Kuusijärvi, luonto- ja virkistysalue. Nuku yö ulkona –tapahtuma houkutteli 100 retkeilijää yöpymään rannalle. Sipoonkorpi Hop-On Hop-Off liikennöi kansallispuistoon ja tehtyjen matkojen määrä nousi 80 prosenttia edellisestä vuodesta. Kävijämääräseurannan pilotti ulkoalueella toteutui. Kahvila- ja kokoustila kalustettiin uudelleen. Uudisrakennusten tarvesuunnitelma valmistui ja hankesuunnittelu käynnistyi. Voimistuva saunakulttuuritrendi ja koronavuosien rajoitukset näkyivät Kuusijärven saunakävijämäärissä vuonna 2022. Kun vuonna 2018 saunojia oli kuukaudessa keskimäärin 7 000, vuonna 2022 määrä kasvoi noin 12 000 saunojaan kuukaudessa. Kysyntää sauna- ja talviuintipalveluille olisi enemmän kuin nykyisellä tilakapasiteetilla pystytään tarjoamaan. Pysäköintialueen laajennusosa avattiin käyttöön marraskuussa ja vanhan pysäköintialueen rakentaminen käynnistyi. Esteettömän tulentekopaikan rakentaminen jatkui.

Vuonna 2022 Harrastusten Vantaan harrastuksia tarjottiin kaikille Vantaan peruskoululaisille yli 70:ssä eri tilassa. Hankekausi seuraa kouluvuoden sykliä, joten vuoteen 2022 mahtuu puolet kahden eri toimikauden tilastoista. Yhteensä harrastustoimintaan vuonna 2022 sekä kevät, että syyskausina on osallistunut noin 6 000 peruskoululaista. Harrastusryhmiin osallistuneista lapsista ja nuorista 34 prosenttia kertoi Harrastusten Vantaa harrastuksen olevan heidän ainoa ohjattu harrastus. Keväällä 2022 toteutettiin laaja lasten ja nuorten kuuleminen Harrastustoivekyselyn kautta, johon vastasi 10 prosenttia vantaalaisista peruskoululaisista. Harrastusten Vantaan ohjausryhmäksi nimettiin kaikista Kaupunkikulttuurin palvelualueista edustajat sekä Kasvatuksen ja oppimisen sekä Nuorisovaltuuston edustus. Ohjausryhmä ajaa myös harrastustakuu työryhmän toimintaa vuoden 2022 loppuun saakka. Toimintakaudelle (01.08.2022-31.07.2023) myönnettiin valtion avustusta (AVI) 600 000 euroa. Harrastusten Vantaa antoi lausunnon Opetus- ja kulttuuriministeriön asettamasta Harrastamisen Suomen mallin ehdotuksesta kirjata toiminta nuorisolakiin lakisääteisenä asiana. Harrastamisen Suomen malli kirjautuu osaksi Nuorisolakia 1.1.2023.

Vantaa hyväksyttiin mukaan ympäristöministeriön koordinoimaan lähiöohjelmaan 1.7.2020-31.12.2022. Vantaan hankekokonaisuus ”Raidekaupunkia rakentamassa” koostuu kolmesta hankkeesta: 1. Radanvarren keskukset, Ratikanvarren keskukset ja Länsimäen energiatehokas kaupunkiuudistus. Asuinalueiden kehittämiseen ja alueellisten hyvinvointierojen kaventamiseen tähtääviä hankkeita koordinoidaan kaupunkikulttuurin toimialalta käsin. Lähiöohjelman toteutus on edennyt jossain määrin suunnitellusti, mutta rajoitustoimenpiteet ovat vaikeuttaneet mm. asukasosallisuuden kehittämistä. Lisäksi suuri osa investointiohjelmassa olevista hankkeista on jouduttu siirtämään aloitettavaksi myöhemmin. Lähiöohjelmaan kuuluvien kaupunkien, kuntien ja tutkimusryhmien kanssa olemme kuitenkin käyneet useita erittäin hyödyllisiä keskusteluja lähiöiden kehittämiseksi ja yhteistyön edistämiseksi.

Yhteisten palvelujen työpanosta on kuluneen vuoden aikana käytetty laajalti uuden toimialan strategian laadintaan sekä yhteistyörakenteiden ylläpitämiseen. Huolimatta olosuhteista Yhteiset palvelut ovat onnistuneet perustehtävässään toimialan tukipalveluina hyvin.

Talousarvion toteutuminen

Yhteisten palveluiden muutettuun talousarvioon sisältyy myönteisen erityiskohtelun määrärahasiirto kaupunginhallituksen määrärahoista (699 000 euroa).

Yhteisten palveluiden tulot alittivat budjetoidun 52 000 euroa johtuen hanketoiminnan jaksottumisesta. Yhteisten palveluiden oman toiminnan menot alittuivat yhteensä 149 000 euroa, mikä oli seurausta projektien siirtymisestä.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Kaupunkikulttuurin yhteisten palvelujen henkilöstö/ toimialan henkilöstö %	3,4	3,4	3,4
Koettu tyytyväisyys kunnan osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksiin (ka väliltä 1–5) *	3,2		
Osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksiin tyytyväisten osuus **	-	35	38

* Tunnusluku raportoidaan vuoden 2021 loppuun saakka.
** Kuntalaiskyselyn tuloksista saatava uusi tunnusluku 1.1.2022 (korvaa edellisen).

16 37
Kirjasto- ja asukaspalvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	2 256	258	2 514	2 079	435
Menot	-20 735	-89	-20 824	-19 923	-901
Toimintakate	-18 478	169	-18 309	-17 844	-465

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Aikuisopiston toiminnasta suurin osa toteutettiin vielä alkuvuonna 2022 etänä. Alkuvuoden koronarajoitukset näkyivät opiston toiminnassa asiakasmäärän ja kurssimaksutulojen vähenemisenä. Vuoden

jälkipuoliskolla toiminnan normalisoituminen näkyi kysynnän lisääntymisenä. Aikuisten perusopetuksen kehittämistä jatkettiin suunnitelman mukaisesti, mutta tilatarpeita ei edelleenkään saatu ratkaistua, joten opiskelijapaikkojen määrää ei voitu kasvattaa suunnitellusti.

Asukastilojen ja Vantaa-infon yhteistyönä toteutettu digituki vakiinnutti asemansa ja digituen koordinaattoreiden avulla kehitettiin kaupunkitasoista digituen mallia. Digitukea tarvitsevien määrä on jatkuvasti kasvanut kaupungin sähköistäessä palveluitaan, ja palveluiden saavutettavuuden varmistamiseksi digituen kaupunkitasoiseen koordinaatioon tulee jatkossakin panostaa.

Kuntalaispalvelut sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialue sopivat, että Kuntalaispalvelut toteuttaa asiakaspalvelun hyvinvointialueelle. Sopimus perustuu yhteispalvelulakiin.

Kaupunkitasoisen asiakaspalvelun kehittämistyöhön on osallistunut laaja-alaisesti kaupungin toimialojen edustajia sekä järjestöjen ja yhdistysten yhteistyökumppaneita. Asiakaspalvelun visio valmistuu tammikuun 2023 loppuun mennessä. Tarkemman toimintasuunnitelman valmistelu aloitetaan helmikuussa 2023 mukana olevien yksiköiden ja yhteistyökumppaneiden kanssa.

Syksyn aikana kirjastossa siirryttiin suurelta osin takaisin koulu- ja päiväkotivierailuiden sekä lähitapahtumien tarjontaan. Uutena palveluna kirjasto osallistuu lasten ja nuorten Harrastusten Vantaa-kerhojen tuottamiseen neljässä kirjastossa. Uutena hankkeena aloitettiin koronasta toipumisen ohjelmarahoituksen avulla yhteisöllinen kielenopetus Länsimäen kirjastossa. Lisäksi kirjastolle myönnettiin rahoitus toiseen hankkeeseen lukutaidon edistämiseksi yhdessä varhaiskasvatuksen kanssa. Kirjaston lainaustapahtumat ovat nousseet koronaa edeltäneelle tasolle vuoden aikana. Kivistön uuteen kulttuurikeskukseen, Mosaiikkiin, tulevan kirjaston tiloja ja toimintaa suunniteltiin aktiivisesti.

Sosiaali- ja potilasasiamiehelle tulleissa yhteydenotoissa korostuivat vuonna 2022 sosiaali- ja terveydenhuollon henkilöstömitoitukseen sekä henkilöstön saatavuuteen ja soveltuvuuteen liittyvät kysymykset. Asiakkaat ja omaiset ovat nostaneet esiin johtamiseen ja henkilöstöön liittyviä seikkoja erityisesti hoivakodeissa ja muissa yksiköissä, joiden asiakkaat ja asukkaat eivät kykene iän tai sairauden vuoksi itse tuomaan epäkohtia esiin tai vaihtamaan palvelupaikkaa halutessaan.

Talousarvion toteutuminen

Kirjasto- ja asukaspalveluiden palvelualueen toimintatuotot alittuivat talousarvioon 435 000 euroa. Suurin tuottoerien poikkeama oli maksutuotoissa 211 000 euroa, sillä aikuisopiston järjestämien kurssien tulotavoite oli arvioitu lähtökohtaisesti liian korkeaksi. Toteutumattomien kurssien johdosta talousarviosta jäätiin 209 000 euroa. Muiden toimintatuottojen osalta poikkeama oli 95 000 euroa, josta suurin osa aiheutui siitä, että HSL-myynti ei noussut koronan takia aikaisemmalle tasolle. Myyntituottojen poikkeama 64 000 euroa johtui pääosin kuntalaispalveluissa suunnitellun laskutuksen muutoksista.

Toimintamenot alittuivat talousarvioon verrattuna 901 000 euroa. Suurin kuluerien poikkeama oli henkilöstökuluissa 520 000 euroa. Henkilöstökulujen osalta haasteina olivat pitkät poissaolot ja täyttölupien saaminen. Henkilöstökulut on budjetoitu 100 prosenttisena, mutta kokoaikaisia työntekijöitä on vuoden aikana ollut osa-aikaisina. Kurssien tuntityöntekijät on budjetoitu kurssisuunnitelmien mukaisesti, mutta toteutumatta jääneet kurssit vaikuttavat suoraan henkilöstökuluihin. Palvelujen ja materiaalin ostojen toimintamenojen alitus johtui koronan vaikutuksista palvelutuotantoon, sillä osa palvelutuotannosta sopeutettiin poikkeusoloihin ja toteutettiin osittain virtuaalisesti. Koronan takia Kuntalaispalveluilla jäi käyttämättä myös kohde- ja toiminta-avustuksia.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Kirjastopalvelut			
kävijät	898 882	1 900 000	1 382 313
aineistolainojen määrä	2 101 997	2 400 000	2 394 690
aineistolainaus/asukas	9	10	10
aineistomääräraha euroa/asukas	5	5	5
toimintamenot/ asukas	37,6	36,8	38,16
Aikuisopisto			
aikuisopiston opiskelijat (kursseille osallistuneet)	23 759	30 000	32 236
opetustuntien kokonaismäärä	41 768	40 000	46 435
kurssien määrä	1 727	1 800	2 035
kotouttamiskoulutuksen opiskelijat (Starttikurssit)	649	1 000	1 457
aikuisten perusopetuksen opiskelijat	126	140	170
kotoutumissuunnitelman mukaisen koulutuksen opiskelijat	93	200	116
oman maksutulon osuus budjetista %	33	31	30
Kuntalaispalvelut			
Palvelualueella avustusta saaneiden järjestöjen ja toimintaryhmien lukumäärä	90	140	120
Sähköisen asioinnin tuen ja digituen osuus Vantaa-infon palvelukontakteista (%) *	12	7	5
Vantaa-infon asiakaskontaktien määrä *	199 200	420 000	290 100
Yhteisen pöydän verkoston kautta jaetun ruokahävikin hyötykäyttäjät viikossa	5 500	6 000	5 500

* Vuodesta 2022 lähtien mukana koko kuntalaispalveluiden asiakasmäärä.

16 33
Kulttuuri

16331 Kulttuuripalvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	365	20	385	375	10
Menot	-7 747	-187	-7 934	-8 047	113
Toimintakate	-7 382	-167	-7 549	-7 672	122

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kulunut vuoden aikana valmisteltiin organisaatiouudistusta, jossa vuoden 2023 alusta taiteen perusopetus siirtyy pois palvelualueelta uuteen perustettavaan Elinikäisen oppimisen palvelualueeseen. Kirjastopalvelut, 11 kirjastoa henkilökuntineen, siirtyy kulttuuripalveluiden palvelualueelle. Syyskauden aikana luotiin yhteinen vuoden kestävä kehittämis- ja koulutusohjelma, jonka tarkoituksena on luoda uudenlaisia yhteisiä, kuntalaisia paremmin palvelevia sisältökokonaisuuksia.

Vuosi 2022 oli ensimmäinen vuosi Kulttuurilinjausten toteuttamisessa. Yksi keskeinen toimenpide oli Vantaan kulttuurilapset -ohjelma, jonka suunnittelu ja toteutus käynnistettiin. Kaupunkistrategian sitova tavoite on “Vantaa tunnetaan tapahtumien kaupunkina”. Asetettu tapahtumien määrä saavutettiin. Syksyn aikana toteutettiin laaja asukastutkimus. Selvitimme kuntalaisten käsityksiä ja toiveita kulttuuripalveluiden nykytilanteesta ja kehittämisestä. Kyselyyn vastasi verkossa lähes 1 500 henkilöä. Kyselyn perusteella saimme kattavaa tietoa tulevaisuuden toimintojen kehittämistarpeista yhdessä kirjaston kanssa.

Talousarvion toteutuminen

Kulttuuripalveluiden talous toteutui suunnitelmallisesti. Asetetut tulotavoitteet saavutettiin. Menoissa oli hienoinen ylitys 113 000 euroa (toteumaprosentti 101) palveluostoissa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Kaikkien kulttuuritapahtumien yleisömäärä	216 782	260 000	458 305
Taiteen perusopetuksen oppilaat (musiikkiopisto ja kuvataidekoulu)	2 465	2 465	2 465
Taiteen perusopetus euroa/oppilas	2 153	2 149	2 209
Taiteen perusopetus euroa/asukas	22,00	21,88	22,47
Kulttuuripalveluiden bruttoyksiköiden tulot (euroa) / asukas	1,04	1,51	1,55
Taiteen perusopetuksen tulot (euroa) / asukas	5,86	5,65	5,50
Avustukset, euroa/asukas	5,4	5,9	5,83
Kävijämäärä kaupunginmuseossa *	15 686	15 000	30 379
Kävijämäärä taidemuseossa + Galleria K	6 033	20 000	8 532
Käyttömenot euroa/asukas **	53,62	53,87	55,68

* Luku sisältää kaupunginmuseon pop up -näyttelyiden kävijämäärän sekä Håkansbölen kartanon päärakennuksessa opastettujen määrän.
** Kulttuuripalvelut, musiikkiopisto ja kuvataidekoulu yhteensä.

16332
Musiikkiopisto

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	1 047	-42	1 005	1 011	-6
Menot	-4 281	-159	-4 440	-4 371	-69
Toimintakate	-3 235	-201	-3 436	-3 361	-75

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Vuoden 2022 toimintaa leimasi muutos. Viimeiset koronarajoitukset poistuivat alkuvuoden aikana ja se mahdollisti toiminnan kaikin osin lähiopetuksena. Palautuminen niin opettajien kuin oppilaidenkin osalta pitkäkestoisesta koronajaksosta jatkuu edelleen.

OAJ:n lakon vuoksi kevään oppilasvalintatestejä ei järjestetty, ja sen vuoksi tarjosimme kaikille hakijoille oppilaspaikan lukuvuodelle 2022–2023. Pitkäaikainen rehtori siirtyi elokuun alussa pianonsoiton opettajan tehtävään. Tästä seurasi loppuvuoden kestoisia hallinnollisia prosesseja, joiden seurauksena musiikkiopiston hallinnossa toimi viransijaisina rehtori- ja apulaisrehtori. Lisäksi vakituinen apulaisrehtori irtisanoutui vuoden lopussa.

Hertan käyttöönoton myötä moni HR- ja palkanmaksun prosessi uudistui. Uudet prosessit ja haasteet ohjelman käytettävyydessä kuormittivat henkilökuntaa, etenkin rehtoreita sekä oppilashallintosihteereitä.

Toimintaa kehitettiin laatimalla kaupunkikulttuurilautakunnan ohjeistuksen mukaisesti viisikohtainen toimenpideohjelma, jolla tähdätään saavutettavuuden parantamiseen. Sen keskiössä on yleisen oppimäärän opetussuunnitelman luominen, joka aloitettiin elokuussa. Tuolloin alkoi myös koko lukuvuoden kestoinen työyhteisön valmennus- ja kehittämisprosessi ulkopuolisen työnohjaajan johdolla. Vuoden lopussa valmisteltiin uuden elinikäisen oppimisen palvelualueen toiminnan käynnistämistä ja siihen siirtymistä.

Talousarvion toteutuminen

Talous toteutui talousarvion mukaisena.

16333
Kuvataidekoulu

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	322	0	322	322	0
Menot	-1 016	-60	-1 076	-1 074	-2
Toimintakate	-695	-60	-755	-752	-2

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Vantaan kuvataidekoulu juhli 40 vuotissyntymäpäiväänsä vuonna 2022.

Aktiiviset vanhemmat perustivat Vantaan kuvataidekoulun kannatusyhdistyksen 18.5.1982. Apulaiskaupunginjohtaja Ritva Markkula nimitti keväällä 1988 työryhmän selvittämään kuvataidekoulun kunnallistamista ja tulevaa hallintomallia. Vantaan kaupungin ylläpitämäksi kuvataidekoulu siirtyi Kulttuurilautakunnan päätöksellä 8.6.1988. Kulttuurilautakunnan lausunnossa todetaan:” Vantaan kuvataidekoulu on maamme toiseksi suurin lasten kuvataidekoulu ja sen toiminta täyttää hyvin valtionavun ehdot. Valtionapu jatkuisi, koska siinä ei erotella kunnallisia ja yksityisiä kouluja. Koulu voisi tarjota harjoittelupaikkoja tulevalle Vantaan käsi- ja taideteolliselle oppilaitokselle. Lisäksi se nostaisi Vantaan profiilia kaupunkina, joka huolehtii nuorten ja lapsiperheiden kulttuuritarpeesta.”

Vantaan kuvataidekoulu on edelleen maamme toiseksi suurin kuvataidekoulu, vaikka koronavuodet ovatkin olleet vaikeita ja vaikuttaneet hieman oppilasmäärään. Neljäkymmentävuotissyntymäpäiväänsä Vantaan kuvataidekoulu juhli asianmukaisin menoin esittelemällä toimintaansa ja järjestämällä useita näyttelyitä eri puolilla Vantaata. Näyttelyitä oli eri opetuspisteissä Myyrmäessä, Aurinkokiven

koululla, Lumon lukiossa, Kartanonkosken koululla ja tietysti pääopetuspisteessämme Kulttuurikeskus Orvokissa, jonka Orvokkisalissa oli mm. oppilaiden omaehtoinen pop up-näyttely, joka toteutettiin yhden viikonlopun aikana nykytaidetyöpajassa.

Lisäksi näyttelyt olivat myös Tikkurilan kirjastossa sekä Galleria K:ssa. Galleria K:n näyttely oli kävijämäärältään gallerian kaikkien aikojen suosituin näyttely.

Kaikki näyttelyt ja 40 v. juhlinta toteutettiin ilman lisärahoitusta koulun normaalin budjetin puitteissa. Galleria K:n näyttelyrakenteiden osalta teimme jo toistamiseen hyvää yhteistyötä Vantaan ammattiopiston Varian taideteollisuusalan opiskelijoiden kanssa, jotka auttoivat näyttelyrakenteiden suunnittelussa ja toteuttivat ne paikan päällä.

2022 aloitettiin organisaatiouudistuksen suunnittelu. Uudessa organisaatiossa Kuvataidekoulu, Musiikkiopisto ja Aikuisopisto muodostavat yhdessä Elinikäisen oppimisen palvelualueen.

Kuvataidekoulu osallistui myös Musiikkiopiston kanssa yhteiseen “Värinää” taideopetusta päiväkoteihin -hankkeeseen, Harrastusten Vantaa hankkeeseen sekä Vantaan kulttuurilapset hankkeen suunnitteluun.

Talousarvion toteutuminen

Talous toteutui talousarvion mukaisesti.

16 34
Liikunta

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	5 368	-481	4 887	4 957	-70
Menot	-26 270	-726	-26 996	-26 554	-443
Toimintakate	-20 902	-1 207	-22 109	-21 596	-512

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Toiminnallisten palveluiden kohderyhmät ovat laajentuneet entisestään vuoden 2023 aikana ja ne kattavat kaikki ikäryhmät. Vakiintuneiden toimintojen ja hankkeiden avulla palveluita on tarjolla raskausajan elintapaneuvonnasta toimintakyvyltään heikentyneiden ikääntyneiden palveluihin asti. Koronapandemian vuoksi palveluita jouduttiin vielä alkuvuodesta 2022 toteuttamaan poikkeusjärjestelyin tai supistetusti.

Olemassa olevia palveluita on kehitetty elämänkaariperiaatteen mukaisesti, jotta entistä useammalla vantaalaisella olisi mahdollisuuksia fyysisesti aktiiviseen elämäntapaan kaikissa elämänkaaren vaiheissa. Elämänkaariperiaate nousee vahvasti esille myös liikuntapoliittisissa linjauksissa, jotka ohjaavat palvelualueen tavoitteita ja toimenpiteitä vuoteen 2030 asti. Kaupungissa aloitettiin liikkumisohjelman laatiminen liikunnan palvelualueen koordinoimana. Ohjelmatyötä jatketaan vuonna 2023.

Liikkuva päiväkoti -ohjelmaa toteutettiin yhteistyössä varhaiskasvatuksen kanssa varhaiskasvatuksen henkilöstölle suunnattujen työpajojen, koulutuksien sekä aktivoivien oppimisympäristöjen kehitysprojekteina. Toiminnan jatkokehittämistä jatkettiin Yhdessä eteenpäin -hankkeena, jossa fyysinen aktiivisuus pyritään saaman entistä laajemmin osaksi varhaiskasvatusympäristöjä.

Liikkuva koulu -ohjelmassa toteutettiin aktiivisia oppimisympäristöjä sekä koulujen pihoille että luokkatiloihin. Liikkuvan koulun työntekijät vastasivat oppilaiden osallistamisesta myös muissa koulutiloja koskevissa uudistuksissa. Koulujen oppilashuollon kanssa luotua Sporttikaveri-toimintaa pystyttiin jälleen järjestämään tavalliseen tapaan. Euroopan urheiluviikon aikana järjestettiin päivittäin koululaisille suunnattuja pientapahtumia, jotka huipentuivat Myyrmäki-hallissa toteutettuun päätösiltaan.

Koululaisten maksuttomia Pelipäivätapahtumia sekä aikuisille suunnattua Kortteliliiga-toimintaa laajennettiin ja kehitetiin vuoden aikana. Alle kouluikäisten lasten perheille suunnattuja Perhepeuha -liikuntatapahtumia toteutettiin yhteistyössä Sporttia kaikille ry:n kanssa ympäri Vantaata.

Liikunnan palvelualueen ohjattu kurssitoiminta tarjosi erilaisia jumppia, vesijumppia ja ohjattuja tunteja seniori-ikäisille ja työikäisille liikkujille. Ohjattuun liikuntaan osallistuu viikoittain noin 5 000 vantaalaista. Epidemiatilanteen vuoksi ohjatun liikunnan tarjonta jouduttiin tarjoamaan tammi-helmikuun osalta vain virtuaalisena. Kaupungin elintapaneuvontaa – hyvinvointimentorointia – tarjottiin yhteistyössä sosiaali- ja terveyspalveluiden kanssa kaikilla terveysasemilla.

Liikunta- ja terveyspalveluiden yhteistyönä käynnistettiin “Hyvinvointikertomus tutuksi & terveellinen ravitsemus tavaksi” -hanke, jonka tarkoituksena on kehittää ja luoda uusia toimintamalleja kuntalaisten elintapojen parantamiseksi. Kuntalaisten terveyden edistäminen on yksi kunnan keskeisiä tehtäviä. Hankkeessa kehitetään muun muassa aikuisten ylipainoa ehkäiseviä toimintoja ja edistetään terveellistä ravitsemusta.

Liikuntaseurojen toimintaa tuettiin avustuksin sekä jakamalla käyttövuoroja kaupungin ylläpitämiin liikuntapaikkoihin. Harrasteliikunnan ohjaajatukea kohdistettiin kahteen isompaan kokonaisuuteen, Sporttia kaikille -ryhmien toimintaan sekä yläkoululaisten Urhea-valmennukseen.

Uudistetut liikuntatilojen käyttö- ja maksuperusteet otettiin käyttöön syksyllä. Matalan kynnyksen maksutonta tai hyvin edullista harrastustoimintaa voidaan tukea tilojen maksuttomalla käytöllä ja harrasteliikunnan ohjaajatuella.

Timmi -tilavarausjärjestelmän kehittämistä jatkettiin, mm. uusi käyttöliittymä ja Suomi.fi-tunnistautuminen. Kaupungin uutta, vuonna 2024 käyttöönotettavaa avustusjärjestelmää kehitettiin toimialatasoisesti. Palvelualue oli vahvasti mukana myös kaupungin tapahtumakalenterin kehittämisessä.

Koronavirusepidemia aiheutti laajoja käyttörajoituksia tilojen käyttöön ja harrastustoiminnan järjestämiseen alkuvuodesta. Kuntalaisten nopea rokotustoiminta mahdollistettiin tarjoamalla suuret liikuntahallit rokotustoiminnan käyttöön tammikuussa. Ulkoliikuntapaikkojen, ulkoilualueiden sekä reittien ja latujen käyttö kasvoi.

Liikuntapaikkojen kehittämistä toteutettiin liikuntapaikkasuunnitelman mukaisesti. Hakunilan urheilupuistoon talviliikunnan olosuhteiden kehittäminen jatkui ja uusi huoltorakennus valmistui. Elmon urheilupuiston esirakentaminen alkoi ja Elmon uimahallin suunnittelu käynnistyi. Energia Areenalle asennettiin led-valot, Rajakylän kalliosuojassa tehtiin peruskorjaustöitä, Martinlaakson uimahallissa julkisivutöitä sekä laatoitusten uusimista. Martinlaakson, Mikkolan ja Vierumäen koulujen pihojen kehittämishankkeet valmistuivat ja Varia Koivukylän pihaan asennettiin ulkokuntoilulaitteet. Moottoriradan varikkoalue kunnostettiin. Myyrmäen urheilutalon tekonurmikentälle ja Itä-Hakkilan tekonurmikentälle asennettiin led-valot. Yksityisten liikuntapaikkojen syntymisen aktiivista edistämistä jatkettiin.

Vantaan moottoriradan maanvuokrasopimus siirtyi VTK Kiinteistöt Oy:ltä liikunnan palvelualueelle. Tavoitteena on jatkossa turvata moottoriradalla toimivan seuran olosuhteet ja toiminnan jatkuvuus.

Koronavirusepidemia vaikutti vielä keväällä merkittävästi mahdollisuuteen järjestää liikunnan ja urheilun yleisötapahtumia. Vuonna 2022 toteutuivat mm. maastohiihdon Suomen Cupin osakilpailu, kriketin MM-karsinta, motocrossin nuorten MM-kilpailut, agilityn nuorten MM-kilpailut, amerikkalaisen jalkapallon naisten MM-kilpailut, sulkapallon SM-kilpailut, käsipallon EM- ja MM-karsinta, futsalin EM-karsinta, joukkuevoimistelun Suomen Cup, Kultainen keihäs, jalkapallon nuorten EM-karsinta, Vantaa Triathlon, Vantaa Maraton.

Vuonna 2022 Vantaalla oli 13 kumppaniurheilijaa ja 4 tukimallin piirissä olevaa edustusjoukkuetta.

Talousarvion toteutuminen

Liikunnan palvelualueen toimintatuotot ylittyivät 70 000 euroa ja toimintamenot alittuivat 443 000 euroa muutettuun talousarvioon nähden. Alkuperäisiin talousarviolukuihin nähden toimintatuottojen alitus oli 411 000 euroa ja toimintamenojen ylitys 283 000 euroa.

Menojen alitus johtui pääosin koronarajoituksista johtuneista liikuntatilojen vähentyneistä henkilöstö- ja siivouskustannuksista, henkilöstön saatavuusongelmista, laskennallisista lomapalkkajaksotuksista sekä erilaisten tapahtumien vähäisestä määrästä alkuvuonna.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Kokonaiskulut, euroa/as.	111,38	108,49	109,59
Toimintatuotot, euroa/as.	15,41	22,17	20,46
Avustukset, euroa/as.	5,62	5,52	5,69
– avustettava jäsenmäärä, % asukkaista	21	23	23
Uimahallikäynnin (sis. myös kuntosalikäynnit) kustannus, euroa/käynti	16,1	8	11,87
– uimahallien verorahoitusosuus, %	90	85	82
Toimitilaneliöt, m²	89 349	91 894	91 894
Sisäliikuntatilojen varausaste, %	61	66	61

16 35
Nuoriso

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	1 281	-56	1 225	1 202	23
Menot	-10 119	-66	-10 185	-10 204	19
Toimintakate	-8 838	-122	-8 960	-9 002	42

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Vuosi 2022 lähti liikkeelle edelleen koronarajoitusten valitessa. Kevät elettiin vielä aikaa, jolloin palvelut olivat enemmän tai vähemmän kiinni ja energia meni varautuessa siihen, mitä seuraavaksi tapahtuu. Nuorisopalvelut jatkoi edelleen toiminnan mukauttamista aina jokaiseen uuteen ja erilaiseen tilanteeseen ja panostus oli vahvasti jalkautuvassa työssä. Kesän puolelle päästessä alkoi koronatilanne pikkuhiljaa hellittämään ja päästiin palaamaan peruspalveluiden pariin.

Vuosi 2022 oli vahvasti muutosten vuosi. Alkuvuotta leimasi korona, vuoden aikana otettiin kaksi uutta järjestelmää käyttöön (Aikajana ja Hertta) ja kesän jälkeen keskityttiin paljon tulevaan organisaatiouudistukseen. Tämän vuoksi tekeminen ja kehittäminen on keskittynyt vahvasti peruspalveluiden toimintakyvyn varmistamiseen sekä henkilöstön työssäjaksamiseen ja hyvinvointiin. Henkilöstön kanssa on keskusteltu tulevista muutoksista, puhuttu niiden merkitystä ja tavoitteita auki sekä purettu väärinymmärryksiä. Henkilöstön työhyvinvointiin ja jaksamiseen on kiinnitetty huomiota mahdollistamalla työyhteisöjen kehittämispäiviä, lisäämällä koko organisaation keskustelua sekä panostamalla työnohjaukseen. Nuorisopalveluissa käytiin kaikki työnohjausrakenteet läpi vuoden 2022 aikana ja varmistettiin, että jokaisen tason työnohjaustilanne on tarkoituksenmukaisella tasolla.

Hankkeiden kohdalla syksyllä 2022 on ryhdytty valmistautumaan muutamien onnistuneiden hankkeiden loppumiseen vuoden 2023 aikana. Syksyn aikana tehtiin muun muassa suunnitelma, jolla onnistunut case manager –hankkeen toiminta siirretään osaksi kaupungin etsivää nuorisotyötä. Samalla on valmistauduttu rinnalla kulkien nuorisotyöttömyys laskuun –hankkeen loppumiseen vuonna 2023. Valmistautumiseen on liittynyt hankkeen arviointia sekä vaikuttavuuden arvioinnin kilpailutus, joka toteutetaan alkuvuonna 2023.

Alueellisen nuorisotyön alkuvuosi meni koronatilanteesta johtuen pitkälti jalkautuvaan ja digitaaliseen nuorisotyöhön panostaessa. Kesän aikana palautettiin perustoiminta takaisin ennalleen sekä on kiinnitetty paljon huomiota tiimien yhteishenkeen ja toimintaan sekä työssä jaksamiseen. Alueellisessa nuorisotyössä ajankohtaiset ilmiöt nuorten rikollisuuteen ja väkivaltaisuuteen liittyen ovat aiheuttaneet paljon lisätöitä niin vaaratilanteiden kuin ilmiöön liittyvän keskustelun ympärillä. Ilmiöön liittyen käynnistettiin syksyllä 2022 pääkaupunkiseututasoinen kehittämishanke, jolla pyritään tutkimaan ilmiötä ja kehittämään lähestymistapoja ilmiön ennaltaehkäisyn edistämiseksi.

Kevään osalta tilanne on nuorten aikuisten palveluissa aika lailla sama kuin edellisenä vuonna. Korona vaikutti eniten nuorten aikuisten harrastustoimintaan, jota on jouduttu välillä toteuttamaan pelkästään etäyhteyksin. Toiminta on näyttänyt tarpeellisuuteensa nuorten aikuisten ennaltaehkäisevänä ja yksinäisyyttä vähentävänä toimintana ja syksyllä resurssien näkökulmasta toimintaa ei enää pystytty skaalaamaan, koska kävijöitä olisi enemmän, kuin nykyisellä henkilökunnalla pystytään toimintaa tuottamaan. Tähän liittyen nuorisopalveluissa on menossa selvitystyö työtehtävien jakamisesta, jotta nuorten aikuisten harrastustoimintaan voitaisiin panostaa enemmän, tarpeen kasvaessa. Vuoden 2022 alusta vakinaistunut oppilaitosnuorisotyö siirtyy osaksi nuorten aikuisten palveluita organisaatiouudistuksen yhteydessä vuoden 2023 alusta alkaen.

Työpajat ja etsivä nuorisotyö toimi kevään osalta mukautetuilla tavoilla koronan takia. Työllisyyden kuntakokeilu aiheutti kesän aikana edelleen haasteita asiakkaiden ohjautumisen suhteen, mutta kehittämistyötä ja yhteistyötä tehdään aktiivisesti tilanteen korjaamiseksi.

Toiminta-avustuksia myönnettiin vuonna 2022 32 eri järjestölle yhteensä 320 450 euroa. Kohdeavustuksia myönnettiin 27 eri järjestölle yhteensä 115 365 euroa. Yhteensä 53 eri järjestöä sai toiminta- tai kohdeavustusta vuoden 2022 aikana järjestettävään toimintaan lapsille ja nuorille.

Talousarvion toteutuminen

Nuorisopalveluiden oman toiminnan tulot ylittyivät ja hanketulot alittuivat. Toimintatulojen toteumaprosentti oli 98. Hankemenot alittuivat johtuen hankehenkilökunnan rekrytointihaasteista ja avustusmääräraha ylittyi. Toimintakulujen toteumaprosentti oli 100.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Kävijämäärä nuorisotiloissa (kaikki kävijät)	179 456	250 000	215 741
Kävijämäärä nuorisotiloissa (oman toiminnan kävijät)	140 081	160 000	145 595
Majoitusvuorokaudet leirialueilla (Kukonnotko ja Palajärvi)	4 009	7 500	5 618
Nuorten työpajatoimintaan osallistuneet	260	380	258
Etsivän nuorisotyön asiakkaat	797	750	834
Avustusta saaneiden järjestöjen ja toimintaryhmien lkm	51	58	53
Käyttömenot/asukas	40,52	41,79	42,11
Avustukset/ asukas	1,85	1,95	2,00
Nuorisotyön toimintatilojen kokonaismäärä	21	21	21
Nuorisotyön toimitilojen neliöt, m²	15 642	15 571	15 571

14
Kaupunkiympäristö

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	298 584	-19 100	279 484	288 885	-9 401
Menot	-259 364	-6 371	-265 736	-266 241	505
Toimintakate	39 220	-25 471	13 748	22 644	-8 896

Toiminta ja keskeiset muutokset vuonna 2022

Vuoteen 2022 kaupunkiympäristön toimialalla lähdettiin tuoreen valtuustostrategian innoittamina. Valtuustostrategiasta johdettiin toimialan keskeisiksi painopistealueiksi kaupunkikeskustojen kehittäminen, Vantaan ratikan suunnittelu, pientaloasumisen lisääminen, resurssiviisauden tiekartan toteuttaminen, kaupungin talouden vahvistaminen rakennetun omaisuuden hallinnalla, ja elinkeinoelämän mahdollisuuksien ja yritysten sijoittumisen tukeminen maankäytön keinoin.

Ukrainan kriisin johdannaiset, kuten rakennuskustannusten, energian hinnan ja korkojen nousu vaikuttivat vuonna 2022 rakentamisen volyymiin ja kaupunkikehityshankkeiden etenemiseen myös Vantaalla. Materiaalien saatavuushaasteet hidastivat rakennushankkeiden etenemistä.

Myönnettyjen rakennuslupien määrä etenkin kerrostalorakentamisen kohdalla hidastui, mutta vasta vuoden jälkipuoliskolla. Vantaan onnistui ylittää sille MAL-sopimuksessa asetettu 2 640 asunnon vuotuinen asuntotuotantotavoite selvästi: kaupunkiin valmistui noin 3 300 uutta asuntoa. Myös pientaloasuntojen valmistuminen oli vilkasta: pientaloasuntoja, eli omakoti-, pari- ja rivitaloasuntoja valmistui jopa 643 kappaletta.

Vantaa jatkoi kestävää kasvuaan: viime vuonna kaavoitetusta uudesta asumisesta noin 95 prosenttia sijoittui kestävän kasvun joukkoliikennevyöhykkeelle. Kaupungin omistamalle maalle kaavoitettiin noin 33 prosenttia kaavoitetusta maa-alasta. MAL-sopimuksen uuden asuntokerrosalan 240 000 kerrosneliömetrin tavoitteesta toteutui hieman yli puolet, noin 142 000 kerrosneliömetriä. Kaavoitusta viivästytti yleisen heikkenevän rakentamisen suhdanteen lisäksi muun muassa luontoarvoihin liittyvät lisäselvitykset ja sopimusneuvotteluiden pitkittyminen.

Helsingin hallinto-oikeus päätti kesällä hylätä valtaosan Vantaan uuteen yleiskaavaan kohdistuneista valituksista, ja kaavan voimaantuloa päästiin valmistelemaan vuoden 2023 alkuun. Uusi yleiskaava viitoittaa Vantaan kestävää kasvua tuleville vuosikymmenille.

Keskustojen kehittämistä luotsaavat uudet projektijohtajat aloittivat työnsä syksyllä. Vantaan jokaista keskustaa kehitetään nyt aluearkkitehti ja projektijohtaja -työparivetoisesti. Keskustojen kehittämissuunnitelmat valmistuvat vuoden 2023 aikana.

Vantaan ratikan suunnittelu eteni kaikilla kolmella suunnittelun tasolla: ratikasta valmistui hyväksymiskäsittelyyn sen kaupunkikehityksen potentiaalia kuvaava kaavarunko, lukuisia ratikalle tilaa katuverkolta varaavia asemakaavamuutosehdotuksia sekä katusuunnitelmaehdotuksia. Ratikan vaikutusten arviointia tehtiin aktiivisesti. Hankkeesta valmistui useita selvityksiä, mm. ratikan kiinteistötaloudellisista vaikutuksista ja ratikan vaikutuksista meluun, tärinään ja muuhun liikenteeseen. Hankkeen suunnittelu on pysynyt aikataulussa, ja vuonna 2022 ratikka alitti sille myönnetyn suunnittelumäärärahan. Ratikan rakentaminen tuodaan päätöksentekoon vuoden 2023 aikana.

Vantaata kohti vuoden 2030 hiilineutraaliutta viitoittavan resurssiviisauden tiekartan päivitys hyväksyttiin valtuustossa keväällä 2022. Päivityksessä vahvistettiin etenkin monimuotoiseen luontoon liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä. Vantaa sai A-luokituksen kaupunkien ilmastotyötä arvioivassa kansainvälisessä CDP-listauksessa. Lisäksi Ympäristöministeriö palkitsi Vantaan kolmesta sitoumuksesta, jotka koskivat päästöttömiä työmaita, päiväkotien kemikaalialtistuksen vähentämistä ja kestävää purkamista. Kaupunkiympäristön toimialalle myönnettiin Ekokompassi-sertifikaatti.

Tikkurilan väritehtaan alueesta järjestettiin arkkitehtuurikilpailu kumppanuushankkeena yhdessä Tikkurila Oyj:n kanssa. Kaupungin toimitalohanke Tikkurilan Kielotie 13 keskeytyi kannattamattomana. Keskeiselle paikalle Tikkurilan keskustassa suunnitellaan nyt uutta hyvinvointikeskusta.

Useita vuosia kestänyt maankäyttö- ja rakennuslain uudistus kariutui osittain, kun vain rakentamiseen liittyvä osio eteni. Lisäksi valmisteltiin digitalisaatiota edistävää lakia. Näiden odotetaan etenevän vuoden 2023 alussa. Uusi luonnonsuojelulaki hyväksyttiin. Nämä yhdessä tuovat muutoksia toimialan työhön. Lakiuudistusten keskeisiä tavoitteita kuten ilmastoasioita, energiamuutosta, luontokadon pysäyttämistä ja digitalisaatiota ennakoidaan jo toiminnassa. Muun muassa MATTI-järjestelmää kehitetään jatkuvasti: viime vuonna MATTI-järjestelmän visiota kirkastettiin muotoon: innovatiivinen ja älykäs digikaupunki tehdään yhdessä.

Kaupunkiympäristön toimialan johdolla Vantaalla ryhdyttiin loppuvuoden kiristyvässä energiansaatavuustilanteessa uusiin energiansäästötoimenpiteisiin, kuten toimitilojen sisälämpötilojen laskeminen ja ulkovalaistuksen vähentäminen. Myös pidemmän aikavälin energiansäästötoimia on suunnitelmallisesti viety eteenpäin: viime vuonna öljylämmityksestä luovuttiin Vierumäen ja Jokivarren kouluissa ja useisiin koulu- ja päiväkotiloihin vaihdettiin led-valaistus.

Toimitilainvestoinneista valmistuivat muun muassa Jokiniemen alakoulun ja Kilterin koulun mittavat remontit. Useita uusia päiväkoteja valmistui ja on edelleen rakenteilla. Monia päiväkoteja myös remontoitiin. Aviapolis X -tapahtumatila valmistui Aviapoliksen juna-aseman tuntumaan.

Katu- ja puistohankkeista muun muassa Länsi-Vantaan bussiliikennettä sujuvoittava uusi Luhtitie avattiin liikenteelle, Kuusijärvellä rakennettiin pysäköintialuetta, pulkkamäkeä ja esteetön grillipaikka. Tikkurilan jokirannan rakentaminen jatkui ja rannan puistoalueet palkittiin Suomen Viherympäristöliiton toimesta vuoden ympäristörakenteena 2022.

Myönteisen erityiskohtelun ohjelman ja osallistuvan budjetoinnin toimenpiteinä Havukoskella, Länsimäessä ja Mikkolassa lisättiin asukkaiden toiveiden mukaisesti roska-astioita, istutettiin puita, kesäkukkia ja niittykasveja. Mikkolassa parannettiin myös valaistusta ja lisättiin penkkejä. Koivutoria kunnostettiin ja katutaidereittejä siistittiin useilla alueilla.

Vuosi 2022 oli poikkeuksellinen myös lumimäärällä mitattuna: talven 2021–2022 aikana sääolot haastoivat katujen kunnossapitoa ja katuverkolta kuljetettiin lumenvastaanottopaikoille yli 54 000 kuormallista lunta, keskimääräisen 15 000 kuorman sijaan.

Vuoden aikana valmisteltiin hyvinvointialuemuutokseen liittyviä toimitilojen ja sosiaalitoimen käytössä olevien asuntojen vuokrasopimuksia sekä niiden siirtoa. Lisäksi tehtiin hyvinvointialueelle siirtyvien kaupungin omistamien kohteiden myyntiin liittyviä valmisteluja.

Talousarvion toteutuminen 2022

Vuoden 2022 aikana toimialalla tehtiin seuraavat kaupunginvaltuuston hyväksymät talousarviomuutokset käyttötalousosaan:

- Kaupunkirakenne ja ympäristö palvelualueella rakennusvalvonnan tuottoja alennettiin 0,5 milj. euroa.
- Kadut ja puistot palvelualueella maankäyttökorvausten tuottoja alennettiin 7 milj. euroa ja katujen kunnossapidon toimintakuluja korotettiin 4 milj. euroa.
- Kiinteistöt ja tilat palvelualueen bruttoyksiköiden toimintatuottoja alennettiin 6,4 milj. euroa maanmyyntivoittojen osalta, ja toimitilojen kiinteistönhoidon ja ylläpidon sekä kunnossapidon toimintakuluja korotettiin 1,5 milj. euroa.
- Kiinteistöt ja tilat nettoyksiköiden tuottoja alennettiin 5,2 milj. euroa kiinteistö- ja asunto-omaisuuden myyntien osalta.
- Kaupunginympäristön toimialalle kohdennettiin 381 400 euroa määrärahoja kattamaan vuoden 2022 palkkaratkaisun vaikutuksia.

Lisäksi kaupunkiympäristön toimialan käyttötalouteen tehtiin vuonna 2022 määrärahasiirtoja seuraavasti:

- Vantaalaisten opiskelijoiden ja koululaisten kesätyömäärärahoja lisättiin 242 366 euroa talousarvioon.
- Myönteisen erityiskohtelun (MEK) määrärahoja kohdennettiin 60 360 euroa kadut ja puistot palvelualueelle.

Toimialan käyttötalouden tulot ylittivät muutetun talousarvion 9,4 milj. euroa. Maanläjitysmaksutuotot ylittivät talousarvion ja lumen vastaanottomaksut olivat tavanomaista suuremmat. Lisäksi maanmyyntivoittoja ja maanvuokratuottoja toteutui muutettua talousarviota enemmän. Toimintakulut ylittivät muutetun talousarvion 0,5 milj. euroa.

Kaupunkiympäristön alaisen toiminnan investointeihin tehtiin MEK-määrärahasiirtoja julkiseen käyttöomaisuuteen (Koivutorin kunnostus, katutaidekohteet ja Mikkolan valaistuksen parantaminen) 66 640 euroa ja rakentamisen investointeihin (Kytöpuiston koulun piha) 15 445 euroa.

Vuoden 2022 talousarvioon esitettiin seuraavat talousarviopoikkeamat kaupunkitilalautakunnan alaisessa toiminnassa:

- Kaupunkitilalautakunnan alaisten bruttoyksikköjen käyttötalouden toimintakulut yhteensä ilman joukkoliikennettä ylittivät muutetun talousarvion noin 3,35 milj. euroa.
- Julkisen käyttöomaisuuden investointimenot ilman ratikkaa ylittivät talousarvion noin 6,3 milj. euroa.

Toimialan investointimenot alittivat talousarvion noin 12,7 milj. euroa. Alitus kohdistui pääosin toimitilarakentamiseen ja johtuu usean hankkeen aloituksen siirtymisestä myöhempään ajankohtaan sekä joidenkin toteutuneiden hankkeiden budjettien alituksesta. Hankkeita viivästyttivät erityisesti henkilöstöresurssien ja väistötilojen puute, rakentamiskelpoisten toimitilatonttien pula ja asemakaavoituksen eteneminen.

14 0
Kaupunkiympäristölautakunta yhteensä

Vastuuhenkilö: Tero Anttila **Toimielin: Kaupunkiympäristölautakunta**
Puheenjohtaja: Anssi Aura

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	5 774	-500	5 274	5 776	-502
Menot	-14 598	-214	-14 812	-14 687	-125
Toimintakate	-8 824	-714	-9 538	-8 911	-628

Kaupunkiympäristölautakunnan alaiseen toimintaan kuuluu yhteensä sitovina bruttobudjetoituina yksiköinä kaupunkiympäristölautakunta, yhteiset palvelut sekä kaupunkirakenne ja ympäristö.

14 10
Kaupunkiympäristölautakunta

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-107	0	-107	-145	38
Toimintakate	-107	0	-107	-145	38

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupunkiympäristön lautakunnan tehtäviin ei ole tullut muutoksia vuoden 2022 aikana. Voimassa olevan hallintosäännön mukaan kaupunkiympäristölautakunta vastaa kaupunkirakenteen kokonaisvaltaisesta kehittämisestä, kaavoituksesta ja ympäristövastuullisuuden kehittämisestä. Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto vastaa rakennuslupa- ja valvontaviranomaisen tehtävistä sekä ympäristönsuojelun ja ympäristöterveydenhuollon kunnallisista viranomaistehtävistä.

Kaupunkiympäristölautakunta kokoontui vuoden 2022 aikana yhteensä 12 kertaa käsitellen 180 asiaa (15 asiaa per kokous). Kaupunkiympäristölautakunnan lupajaosto kokoontui vuoden aikana 13 kertaa käsitellen 168 asiaa (noin 13 asiaa per kokous). Sekä lautakunnan että jaoston kokousmäärät pysyivät ennallaan suhteessa aikaisempaan, mutta kokousten keskimääräisessä asiamäärässä oli lievää nousua.

Kaupunkiympäristölautakunta käsitteli vuoden aikana useita merkittäviä kaavahankkeita sekä kaupunkiympäristöön ja kestävään kehitykseen liittyviä asioita. Kaavoituksessa Vantaan ratikkaan liittyvien kaavatöiden rooli oli merkittävä. Kaupunkiympäristölautakunta asetti alkuvuodesta 2022 nähtäville ratikan kaavarungon, minkä lisäksi lautakunta käsitteli liki jokaisessa kokouksessaan ratikan katualueisiin liittyviä asemakaavamuutoksia. Vanhoja keskustoja kehitettiin täydennysrakennushankkeiden avulla. Tikkurilan alueella hyväksyttiin mm. Neilikkatie 17 ja Suopursuntien kaavamuutokset ja Länsi-Vantaalla Laajakorvenkuja 8 ja 10 kaavamuutos. Länsimäen keskustan kaavarunko hyväksyttiin loppuvuodesta 2022. Kivistön keskusta-alue laajeni Lumikvartsin ja Kvartsikulman kaavahankkeilla. Elämyspalveluiden kaavoittaminen oli yksi vuoden teemoja. Aviapoliksessa hyväksyttiin Backaksen elämyskeskuksen, Länsi-Vantaalla Vantaankosken myllyn ja Kivistössä tapahtuma-areenan (Arena 3.3.) kaavamuutos. Työpaikkahankkeista merkittävin oli Okmeticin laajennus Piitiellä Tikkurilassa. Ympäristöasioista merkittävin kaupunkiympäristölautakunnassa vuoden aikana käsitelty asia oli resurssiviisauden tiekartan päivittäminen, joka tulee ohjaamaan Vantaan hiilineutraaliksi etenemistä kuluvan valtuustokauden ajan.

Kaupunkiympäristölautakunnalle järjestettiin varsinaisten kokousten lisäksi mm. Toimialan lautakuntien yhteinen iltakoulu maa- ja asuntopoliittisen ohjelman päivittämiseen liittyen sekä opintomatka Göteborgiin. Opintomatkan pääteemoina olivat täydennysrakentaminen ja monikeskustainen kaupunkirakenne, minkä lisäksi matkan aikana tutustuttiin mm. alueen joukkoliikennehankkeisiin, lähiöiden kaupunkikehityshankkeisiin sekä lentokenttäkaupungin kehittämiseen. Lautakunnan varsinaiset kokoukset järjestettiin pääosin hybridikokouksina eli suurin osa jäsenistä osallistui kokouksiin etäyhteydellä.

Talousarvion toteutuminen

Kaupunkiympäristölautakunnan toimintakulut ylittivät talousarvion 38 482 euroa. Palvelujen ostoja ja henkilöstökuluja toteutui budjetoitua enemmän.

14 20
Yhteiset palvelut

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	8	-8
Menot	-2 276	-28	-2 304	-2 962	658
Toimintakate	-2 276	-28	-2 304	-2 955	650

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Yhteiset palvelut järjesti useita toimialatasoisia koulutuksia vuoden 2022 aikana sekä ostopalveluina että omin voimin. Lyhyitä koulutuksia ja tietoiskuja järjestettiin niin toimialan henkilöstölle kuin esimiehillekin. Lisäksi toimialan omista prosesseista järjestettiin laajempi koulutuskokonaisuus. Toimialatasoisten koulutusten teemoissa korostuivat etenkin digi- ja vuorovaikutustaitojen kehittäminen, työhyvinvoinnin tukeminen sekä työssä jaksaminen. Myös toimialatasoiseen perehdytykseen kiinnitettiin erityistä huomiota koulutusten järjestämisessä.

Yhteiset palvelut tukivat palvelualueita hallinnolliseen muutoksenhakuun sekä yksityisoikeudellisiin riita-asioihin liittyvissä oikeudenkäynneissä. Yhteisissä palveluissa oli hoidettavana tilikauden aikana yhteensä 17 oikeudenkäyntiä, joita käsiteltiin hallintotuomioistuimissa, yleisissä tuomioistuimissa tai erityistuomioistuimissa. Oikeudenkäynnit hoidettiin pääosin toimialan omien lakimiesten toimesta.

MATTI-järjestelmässä vuosi 2022 oli jo toinen kokonainen vuosi, kun kaikki käyttöönotetut prosessit ja tiedot ovat olleet tuotantokäytössä. Vuoden aikana toimialan operatiivisia prosesseja käynnistyi MATTI-alustalla reilu 10 000. Vuoden 2022 aikana päivitettiin MATTI-visio ja -tavoitteet valtuustokauden ajaksi 2022–2025. MATTI-vision, Innovatiivinen ja älykäs digikaupunki tehdään yhdessä, tavoitteina MATTI toimialan yhteisenä työkaluna, tiedolla johtaminen, tiedon elinkaari, sujuvat prosessit, yhteistyö ja vuorovaikutus myös kuntalaisten ja kumppanien kanssa sekä työn tehostaminen automaatioiden avulla.

Vuonna 2022 toteutettiin esimerkiksi Vantaa.fi -integraatio, jossa kaavojen verkkosivuille saadaan tietoja ja dokumentteja suoraan MATTI-järjestelmästä. Tiedolla johtamista ja yhteistyötä vahvistettiin myös luottamushenkilöiden suuntaan, kun kaupunkiympäristölautakunnalle julkaistiin kaavoituksen ja rakennusvalvonnan tilannekuvat, jotka luetaan suoraan ajan tasalla olevista MATTI-tiedoista.

Yhteisten palveluiden johdon assistenttipalvelut -tiimi on työskennellyt johdon tukena, ja kehittänyt aktiivisesti toimialan tukipalvelu- ja toimintaprosesseja, kuten johtoryhmien vuosikelloja ja ilkivaltavahinkojen laskutusta. Johdon assistenttipalvelut -tiimi on vuoden 2022 aikana tarjonnut työtä myös palkkatukityöllistetylle sekä näyttötutkintoa suorittavalle harjoittelijalle.

Talousasioiden hoito muuttui uuden SAP BW-järjestelmän myötä toimialalla, taloussuunnittelun ja ennusteiden viemistä järjestelmään keskitettiin talous- ja hallintopalveluiden taloustiimille.

Viestintä- ja vuorovaikutustiimissä työskentelyn painopisteinä ovat olleet muun muassa Vantaan ratikan suunnitteluun liittyvä viestintä ja vuorovaikutus sekä resurssiviisauden teemoista viestiminen. Tiimi koordinoi myös Vantaa.fi -sivuston uudistusta toimialan sisältöjen osalta. Uudistettu sivusto julkaistiin keväällä 2022.

Yhteiset palvelut vastasivat myös toimialan valmiussuunnitelman päivittämisen koordinoinnista.

Talousarvion toteutuminen

Yhteisten palveluiden toimintakulut ylittivät muutetun talousarvion noin 0,7 milj. eurolla, mihin vaikutti erityisesti Kielotie 13 hankkeesta aiheutuneet ennakoimattomat kustannukset. Yhteisiin palveluihin kohdennettiin määrärahamuutoksin 9 905 euroa koululaisten ja opiskelijoiden kesätyömäärärahaa ja 18 500 euroa vuoden 2022 palkankorotusvaikutuksia varten.

14 40
Kaupunkirakenne ja ympäristö

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	5 774	-500	5 274	5 769	-495
Menot	-12 215	-186	-12 401	-11 579	-822
Toimintakate	-6 441	-686	-7 127	-5 811	-1 316

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Palvelualueen yhteinen tavoite on luoda kestävää kaupunkia, jossa sen asukkailla on hyvä elää.

Vuoden 2022 aikana alettiin toteuttaa uutta valtuustostrategiaa, jonka keskeisiä ideoita on vahvistaa kaupungissa tehtävän työn synergiaa. Sitä tukee voimakkaasti lainvoiman saanut yleiskaava 2020. Toimintaan eniten muutoksia on tuomassa Kukoistavat kaupunkikeskustat -teema, jonka edistämiseksi palkattiin uusia projektijohtajia Kiinteistöt ja tilat –palvelualueelle. Projektijohtajat tukevat vahvasti aluearkkitehtien työtä. Jo ennestään Resurssiviisauden tiekartta on ollut synergiaa edistävä ohjelma.

Ilmastokysymysten rinnalle on noussut se, miten luontokatoa voitaisiin vähentää. Luonnon kokonaisheikentymättömyys ja luontoympäristöjen saavutettavuus ovat teemoina nousseet tärkeiksi. Niihin on alettu kiinnittää entistä enemmän huomiota kaikessa suunnittelussa ja päätöksenteossa. Vantaa sai A-luokituksen ilmastotyöstä CDP-listalla, jossa arvioitiin yli tuhat kaupunkia. Lisäksi Vantaa palkittiin kolmesta vapaaehtoisesta sitoumuksesta (YM): päästöttömät työmaat, päiväkotien kemikaalialtistuksen vähentäminen ja kestävän purkamisen green dealit. Kaupunkiympäristön toimialan ympäristöjärjestelmä Ekokompassi sai sertifikaatin. Ne ovat tuoneet paljon huomiota Vantaalla tehdylle ympäristötyölle.

Vuoden 2022 aikana merkittäviä kaupunkikehityshankkeita ovat olleet ratikan kaavarungon ja ratikan raiteisiin liittyvien kaavojen valmistelu sekä ratikan varteen rakentuvat alueet. Vuoden aikana järjestettiin arkkitehtuurikilpailu Tikkurilan väritehtaan alueesta kumppanuushankkeena yhdessä Tikkurila OYJ:n kanssa. Uutena suunnittelun laatua korostavana keinona kokeillaan Aviapoliksessa sidosryhmien kanssa vuorovaikutuksessa tehtyjä suunnitteluperiaatteita. Luomme jatkuvasti edellytyksiä vastaavalle kehitykselle Vantaan muilla alueilla erilaisten ohjelmien, suunnitelmien, kaavojen ja lupien kautta.

Palvelualueella on vakiintunut etä- ja läsnätyön vuorottelu. Koulutustilaisuuksia, opintomatkoja ja yhteisiä tapahtumia on ollut pandemiavuosia enemmän. Johtamista on edelleen kehitetty etätyöhön ja sähköiseen ympäristöön sopivaksi. Toiminta oli kaikissa palveluyksiköissä siirtynyt sähköiseksi jo pandemiaa edeltävinä vuosina ja digitalisaatiota edistettiin useilla kehittämistoimilla.

Useita vuosia kestänyt maankäyttö- ja rakennuslain uudistus kariutui osin. Ainoastaan rakentamiseen liittyvä osio eteni. Lisäksi valmisteltiin digitalisaatiota edistävää lakia. Näiden odotetaan etenevän vuoden 2023 alussa. Uusi luonnonsuojelulaki hyväksyttiin. Nämä yhdessä tuovat muutoksia koko palvelualueen sekä toimialan työhön. Lakiuudistuksen keskeisiä tavoitteita kuten ilmastoasioita, energiamuutosta, luontokadon pysäyttämistä ja digitalisaatiota ennakoidaan jo toiminnassa.

Ympäristökeskus

Resurssiviisauden tiekartan päivitys hyväksyttiin valtuustossa keväällä 2022. Päivityksen keskeisiä muutoksia oli vahvistaa monimuotoiseen luontoon liittyviä tavoitteita ja toimenpiteitä. Tiekartan ja sen toteutussuunnitelmien toimenpiteitä jatketiin suunnitellusti. Menneen kauden toteutuneita ilmasto- ja ympäristötoimia koottiin keväällä julkaistuun ympäristövastuuraporttiin uutta Ympäristövahti-työkalua hyödyntäen. Työkalun kehitystyötä jatkettiin ja sen avulla tullaan seuraamaan ja raportoimaan ilmasto- ja resurssiviisaustavoitteiden toteutumista.

Ekologisesti kestävä Vantaa –strategiateeman puitteissa johdettiin tiekartan toimeenpanoa poikkihallinnollisesti.

Ympäristökeskus toteutti kuutta ulkoisen rahoituksen hanketta, joissa kehitettiin purkamisen kiertotaloutta (CIRCuIT), kaupungin ja elinkeinoelämän ilmastokumppanuutta, yritysten kestävää liikkumista, Tuusulan kanssa Kiilan kiertotalousaluetta (Kiilan kiertola) sekä taloyhtiöiden energiatehokkuutta ja kiertotaloutta (Taloyhtiöklubi II). Lisäksi ennallistettiin Isosuota.

Ympäristöterveydenhuollon ja ympäristönsuojelun tarkastus- ja kenttäkäyntejä toteutettiin normaalisti.

Ympäristöterveydenhuollon tarkastuksia jatkettiin valvontasuunnitelman mukaisesti keskeisiin kohteisiin. Valvontasuunnitelman mukaisiin tarkastustavoitteisiin ei ylletty. Tarkastuksia tehtiin yhteensä 1 490 kpl. Ympäristöterveydenhuollolle tuli ilmoituksia toiminnan aloittamisesta, muuttamisesta tai lopettamisesta 412 kpl. Lähes kaikki pystyttiin käsittelemään tavoiteaikataulussa. Kaupungin pieneläinvastaanotto toimi normaalisti koronapandemiasta huolimatta ja potilasmäärä oli 5 949 kpl.

Ympäristövalvonnan valvontaohjelma toteutui laitosvalvonnan osalta hyvin. Suunnitelmallista valvontaa kohdistettiin aiempaa enemmän haja-asutuksen jätevesijärjestelmiin ja niitä tarkastettiin 28 kpl. Eniten viranhaltijapäätöksiä tehtiin meluilmoituksista (57 kpl) ja poikkeamisista ympäristönsuojelumääräyksistä koskien öljysäiliöiden maahan jättämistä (31 kpl). Ympäristölupapäätöksiä valmisteltiin jaoston päätettäväksi 3 kpl. Ympäristöhaittoja koskevia toimenpidepyyntöjä oli edelleen paljon edeltäviin vuosiin verrattuna.

Yleiskaavoitus

Yleiskaava luo lähtökohdat kaupungin kehittämiselle ja kaupunkistrategian toteuttamiselle. Uusi kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymä yleiskaava eteni vuoden aikana valitusprosessien kautta. Helsingin hallinto-oikeus päätti 28.6.2022 hylätä valtaosan jätetyistä valituksista. Hallinto-oikeus kumosi osan yhdestä merkinnästä ja kaksi pientä aluemerkintää. Päätöksestä haettiin viisi valituslupaa korkeimpaan hallinto-oikeuteen, joka päätöksellään 8.12.2022 hylkäsi ne kaikki. Yleiskaava 2020 voimaantuloa päästiin valmistelemaan vuoden 2023 alkuun.

Yleiskaavan jatkotöinä laadittiin ratikan kaavarunkoa, joka oli luonnoksena nähtävillä kesäkuussa. Luonnoksen pohjalta teetettiin myös vaikutusten arvioinnit. Saadun palautteen ja arviointien pohjalta kaavarunko viimeisteltiin hyväksymiskäsittelyyn tavoitteiden mukaisesti tammikuuksi 2023.

Pientaloprojekti jatkui edelleen yhteistyössä eri tahojen kanssa. Vuonna 2022 saatiin kokoon mm. pientalorakentajien tietopaketti nettisivuille. Lisäksi yleiskaavoitus vastasi Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivityksestä, joka valmistui syksyllä.

Viherrakenteen kehityskuvan eli Vihreä ja virtaava Vantaa – VIVA:n osana valmistui viheralueiden saavutettavuuden ja mitoituksen ohje SAAVU. SAAVU-ohjetta testattiin luonnosvaiheessa ratikan kaavarunkoon. Aviapolis-keskuspuistosta laadittiin diplomityönä ideatasoinen suunnitelma. Liito-oravan suojelusuunnitelma valmistui vuonna 2022. Työssä esitetään toimenpiteitä liito-oravan suotuisan suojelutason turvaamiseksi ja maankäytön yhteensovittamiseksi. Vantaan kokonaisheikentymättömyyden mallin laadinta käynnistyi. Kestävä kaupunki -tiimin maisema-arkkitehdit ovat olleet asemakaavatöissä viheralueverkostoja, vihertehokkuutta ja maisemallisia asioita määrittelemässä ja suunnittelemassa.

Asemakaavoitus

Asemakaavoilla luodaan edellytyksiä hyvälle kaupunkiympäristölle, asumiselle ja työnteolle. Merkittäviä asuntokaavoja valmistui Kivistöön (Lumikvartsi ja Kvartsikulma), Korsoon Maakotkantielle sekä Tikkurilaan Neilikkatie 17:än. Tärkeitä työpaikkakaavoja valmistui mm. Koivuhakaan Piitielle sekä Aviapolikseen Tietotielle ja Kalliosolantielle. Myös Backaksen elämyskeskuksen ja Kivistön tapahtuma-areenan kaavat hyväksyttiin valtuustossa. Vantaan Energian lämmön kausivaraston kaavamuutoksen voimaantulo oli tärkeä askel kaukolämmön hiilineutraalisuuspolulla.

Asemakaavoitusta ohjaavista yleissuunnitelmista saatiin valmiiksi Tikkurilan ja Länsimäen kaavarungot sekä Muuran kaavaluonnos. Tikkurilan väritehtaan alueelle järjestettiin kansainvälinen suunnittelukilpailu yhteistyössä maanomistajan kanssa. Kaavoitus jatkuu kilpailun voittaneiden ehdotusten pohjalta.

Vuoden aikana valtuusto on hyväksynyt 23 asemakaavaa ja kaupunkiympäristölautakunta yhden. Kaupunginhallitus on hyväksynyt yhden kaavarungon. Uusia asemakaavahankkeita on pantu vireille 23 kpl ja muita laaja-alaisia suunnitelmia kolme. Asemakaavahankkeita on ollut valmisteltavana kaikkiaan 104 kpl ja kaavarunkoja, -luonnoksia tai kehityskuvia 13 kpl. Kaavavalituksia tehtiin kolmesta kaavasta. Poikkeamispäätöksiä on tehty 63 kpl ja suunnittelutarveratkaisuja 21.

MAL-sopimukseen perustuvaa asuntokaavoituksen sitovaa tavoitetta, 240 000 k-m² uutta asuntokerrosalaa, ei saavutettu. Vuonna 2023 hyväksytyissä asemakaavoissa on uutta asuntokerrosalaa noin 142 000 k-m². Pääsyyt kaavojen viivästymiseen ovat luontoarvojen aiheuttamat ennakoimattomat lisätyöt sekä sopimusneuvottelujen pitkittyminen. Uusia asuntoja valmistui noin 3 300, mikä ylittää MAL-tavoitteen 2 640 asuntoa/ vuosi.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on edennyt suunnitellusti. Ratikan katutilan asemakaavamuutoksista puolet on ollut lautakuntakäsittelyssä ja 2 on hyväksytty valtuustossa.

Kaavoitetusta uudesta asumisesta noin 95 prosenttia sijoittuu kestävän kasvun joukkoliikennevyöhykkeelle. Kaupungin maan osuus kaavoitetusta maa-alasta on noin 33 prosenttia.

Toimintaympäristön muutoksena on havaittu, että luontoarvot ja rakennussuojelu asettavat kaavoitukselle kasvavia vaatimuksia, mikä lisää työn määrää ja pidentää kaavahankkeiden aikatauluja. Lisäksi taloudellisen suhdanteen heikentyminen lisää epävarmuutta yksityisten hankkeiden kaavoituksessa.

Rakennusvalvonta

Ukrainan kriisi ja korkotason nousu vaikuttivat selvästi vuoden 2022 rakentamisvolyymiin. Varsinkin kerrostaloasuntojen aloitukset pienenivät jälkimmäisellä vuosipuolikkaalla merkittävästi.

Rakennuslupahakemuksista riippuvat toimintatuotot vuonna 2022 olivat 4,29 milj. euroa. Tämä alitti vuoden alun ennusteen 0,27 milj. eurolla (6 %). Toimintakulut olivat noin 2,89 milj. euroa ja alittivat ennusteen 0,39 milj. eurolla. Alittuma johtui pääosin siitä, että kaikkia vapautuneita vakansseja ei ole pystytty täyttämään johtuen haasteellista rekrytointitilanteesta.

Vuosi 2022 oli tilastollisesti epäyhtenäinen. Myönnettyjen rakennuslupien kokonaismäärä jäi 16 prosenttia alle 10 vuoden keskiarvon. Toisaalta pientaloille myönnettiin rakennuslupia 22 prosenttia keskiarvoa enemmän (2022: 448 kpl, ja kymmenen vuoden keskiarvo 369 kpl). Rakennusluvan saaneiden asuntojen määrä pieneni edellisvuodesta noin 7 prosenttia (2022: 2 319, 2021: 2 499 kymmenen vuoden keskiarvo 3 358 kpl). Asuntoja valmistui vuonna 2022 noin 3 300. Valmistuneiden asuntojen määrä ylitti keskiarvon ja saavutti näin MAL-tavoitteen (2 640). Pientaloasuntoja valmistui poikkeuksellisen monta, 643 kappaletta.

Rakennusjärjestyksen uudistus käynnistettiin vuonna 2021. Asukastilaisuus pidettiin syyskuussa 2022. Rakennusjärjestys kytkeytyy vahvasti käynnissä olevaan uuden rakentamislain valmisteluun. Luontevaa olisi, että rakennusjärjestys tulisi voimaan yhtaikaa uuden lain kanssa. Jos lain voimaantulo lykkääntyy merkittävästi alkuperäisestä arviosta (1.1.2024), joudutaan rakennusjärjestyksenkin aikataulua harkitsemaan uudestaan.

Lakiesityksen mukaan tietomallipohjaisella suunnittelulla tulee uudessa laissa olemaan merkittävä rooli. Rakennusvalvonnassa onkin sähköisen asiointipalvelun rinnalla kehitetty tietomallipohjaista lupakäsittelyä. Rakennusvalvonta on mukana Valtionvarainministeriön rahoittamassa kehityshankkeessa ”Kunnan rakennusvalvonnan sähköisen lupaprosessin edelleen kehittäminen ja prosessien automatisointi” yhdessä suurimpien kuntien sekä Kuntaliiton kanssa. Lisäksi tietomallien laajempaan käyttöönottoon on valmistauduttu henkilökuntaa kouluttamalla.

Syksyllä 2022 asuinrakentamisen aloitukset vähenivät merkittävästi tippuen noin puoleen verrattuna kymmenen vuoden keskiarvoihin. Volyymin lasku ei valmistuvien asuntojen määrässä näy vielä vuonna 2023 vaan vasta myöhemmin. Pientalorakentaminen jatkunee vilkkaana. Kokonaisuudessaan rakentamisen volyymi pysynee kohtuullisella tasolla kuitenkin laskien vuodesta 2022.

Tietopalvelut

Tietopalveluiden tavoitteena vuonna 2022 on ollut parantaa kuntalaisten tiedon saantia kaavoituksesta. Julkiseen karttapalveluun on lisätty voimassa olevien asemakaavojen kaavamääräysten lisäksi myös niihin liittyvät alkuperäiset asemakaavakartat ja selostukset. MATTI-järjestelmää johtamisen välineenä on kehitetty ja laajennettu mm. luottamushenkiköiden käyttöön. Vantaa.fi -sivuston sisältöä on parannettu kaavojen vaihetietojen osalta. Lisäksi on kehitetty rrs-syöte, jolla voi seurata kaavoituksen osallistumisen vaiheita.

Valmistautuminen tulevaan lakiin tietomallipohjaisesta kaavoitukseen ja valtakunnallisen rakennetun ympäristön tietojärjestelmän (RYTJ) vaatimuksiin on aloitettu. Valmistautuminen jatkuu edelleen mm. aineistojen laadun parantamisella, toimintamallien kehittämisellä sekä tietojärjestelmien kehitystyöllä.

Talousarvion toteutuminen

Kaupunkirakenne ja ympäristö palvelualueelle tehtiin talousarviomuutos, joka alensi rakennusvalvonnan tuottotavoitetta 0,5 milj. euroa. Talousarvioon kohdistettiin lisäksi 78 310 euroa vantaalaisten opiskelijoiden ja koululaisten kesätyömäärärahoja ja 107 300 euroa vuoden 2022 palkankorotusvaikutuksia varten. Palvelualueen toimintatuotot ylittivät muutetun talousarvion lähes 0,5 milj. euroa. Toimintakulut alittivat muutetun talousarvion yli 0,8 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Hyväksytyt asemakaavat kpl	14	40	24
Uusi asuntokerrosala k-m²	89 880	240 000	141 821
Poikkeamispäätökset	87	75	73
Kaikkien rakennuslupien kokonaisala, m²	419 961	380 000	364 869
Aloitetut asunnot	3 420	2 500	2 033
Aloitetut rakennukset, kpl	396	480	543
Luvat ja ilmoitukset (ympäristöterveydenhuolto)	334	300	421
Tarkastusten määrä (ympäristöterveydenhuolto)	1 336	1 800	1 490
Eläinlääkärin potilaat	6 015	5 700	5 949
Ympäristöluvat, -ilmoitukset ja rekisteröinnit	174	130	121

14 5
Kaupunkitilalautakunta yhteensä

Vastuuhenkilö: Tero Anttila **Toimielin: Kaupunkitilalautakunta**
Puheenjohtaja: Otso Kivimäki

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Kaupunkitilalautakunta yhteensä					
Tulot	292 810	-18 600	274 210	283 108	-8 898
Menot	-244 766	-6 157	-250 923	-251 553	630
Toimintakate	48 044	-24 757	23 287	31 555	-8 268
Kaupunkitilalautakunta bruttoyksiköt					
Tulot	82 529	-13 400	69 129	77 947	-8 818
Menot	-129 188	-6 129	-135 316	-138 470	3 153
Toimintakate	-46 659	-19 529	-66 187	-60 523	-5 665

Kaupunkitilalautakunnan alaiseen toimintaan kuuluu yhteensä sitovina bruttobudjetoituina yksiköinä kaupunkitilalautakunta, kadut ja puistot palvelualue sekä kiinteistöt ja tilat palvelualueen bruttoyksiköt. Lisäksi joukkoliikenne (Kadut ja puistot) on erikseen sitova bruttobudjetoitu yksikkö. Erikseen sitovina nettobudjetoituina yksiköinä toimivat kiinteistöt ja tilat palvelualueen nettoyksiköt sekä varikko (Kadut ja puistot).

14 60
Kaupunkitilalautakunta

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-80	0	-80	-107	27
Toimintakate	-80	0	-80	-107	27

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kaupunkitilalautakunnan tehtäviin ei tullut muutoksia vuoden 2022 aikana. Voimassa olevan hallintosäännön mukaan kaupunkitilalautakunta vastaa kaupungin kiinteistöomaisuuden hallinnasta ja kehittämisestä, julkisista toimitiloista, julkisesta kaupunkitilasta sekä liikenteen ja yhdyskuntatekniikan kehittämisestä ja ylläpidosta.

Kaupunkitilalautakunta kokoontui vuoden 2022 aikana yhteensä 12 kertaa. Lautakunnan käsittelemiä asioita oli vuoden aikana yhteensä 223 eli keskimäärin 18 asiaa kokousta kohden. Vaikka lautakunnan kokousten määrä säilyi ennallaan, niin käsiteltävien asioiden määrä kasvoi edelliseen vuoteen verrattuna. Lautakunnan varsinaisten kokousten järjestämisessä palattiin takaisin lähikokouksiin eikä kokouksia enää järjestetty pääosin hybridikokouksina vuoden 2021 tapaan.

Kaupunkitilalautakunta käsitteli vuoden 2022 aikana useita merkittäviä kaupungin kiinteistöomaisuuden hallintaan, julkisiin toimitiloihin sekä kaupunkitilan viihtyisyyteen liittyviä asioita. Alkuvuodesta 2022 lautakunta päätti vuokrata VTK Kiinteistöt Oy:n rakentamasta uudiskohteesta tilat Varia ammattiopiston Vehkalan toimipistettä varten. Vantaan ammattiopisto Varian uusi Vehkalan toimipiste tulee sijoittumaan Vehkalan juna-aseman välittömään läheisyyteen ja toimipisteeseen tulee opiskelupaikat yhteensä 2 130 opiskelijalle. Lisäksi lautakunta hyväksyi vuoden aikana uusien päiväkotien rakentamisen muun muassa Korson, Myyrmäen ja Kivistön alueille vastaamaan alueiden varhaiskasvatusikäisten lasten määrän kasvuun. Syyskaudella lautakunta käsitteli päivitystä Vantaan maa- ja asuntopoliittiseen ohjelmaan, joka ohjaa kaupungin kasvua. Lautakunta otti myös kantaa siihen, millaista perheasuntoja Vantaalle tulisi tulevaisuudessa rakentaa. Lautakunta hyväksyi vuoden aikana useita puisto- ja katusuunnitelmia, joilla paitsi parannetaan julkisen kaupunkitilan viihtyvyyttä kuin myös parannetaan sen turvallisuutta. Merkittävin lautakunnan hyväksymä puistosuunnitelma koski Myyrmäen ja Martinlaakson kaupunginosien välissä sijaitsevaa Jokiuomanpuistoa, johon rakennetaan lapsille uusi leikkipaikka, puistossa jo olevia toimintoja kunnostetaan ja puiston valaistusta sekä kalusteita parannetaan viihtyisyyden lisäämiseksi ja esteettömyyden parantamiseksi.

Kaupunkitilalautakunnalle järjestettiin varsinaisten kokousten lisäksi kaksi iltakoulua, joista toinen koski maa- ja asuntopoliittisen ohjelman päivittämistä ja toinen uusia koulu- ja päiväkotihankkeita. Maa- ja asuntopoliittista ohjelmaa koskenut iltakoulu järjestettiin yhdessä kaupunkiympäristölautakunnan kanssa ja koulu- ja päiväkotihankkeita koskenut iltakoulu yhdessä kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan kanssa. Lisäksi lautakunta teki syyskuun alussa Tanskaan opintomatkan, jonka pääteemoina olivat kaupunkikehitys sekä kestävä liikkuminen. Matkan aikana tutustuttiin niin kaupunkikehityshankkeisiin, joukkoliikennehankkeisiin kuin innovatiivisiin kaupunkitilaratkaisuihin Kööpenhaminan ja Aarhusin kaupungeissa.

Talousarvion toteutuminen

Kaupunkitilalautakunnan bruttoyksiköt yhteensä ilman joukkoliikennettä ylittivät toimintakulut yhteensä noin 3,34 milj. euroa. Sitovan määrärahan talousarviopoikkeama esitettiin lautakunnalle tiedoksi ja edelleen kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi. Kaupunkitilalautakunnan toimintakulut ylittivät talousarvion 27 327 euroa. Palvelujen ostoja toteutui budjetoitua enemmän.

14 50
Kadut ja puistot

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	27 134	-7 000	20 134	25 603	-5 469
Menot	-38 330	-4 489	-42 819	-46 263	3 445
Toimintakate	-11 196	-11 489	-22 685	-20 660	-2 024

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kadut ja puistot jatkoi toimintaansa vuonna 2022 ennallaan ilman rakenteellisia muutoksia.

Taloushallinnon SAP-järjestelmän ja MATIN välille toteutettiin integraatio, jonka avulla ajantasaiset kustannusten toteumatiedot siirtyvät suoraan MATTI-hankkeille, mikä osaltaan helpottaa kustannusten seurantaa ja raportointia. Kaikki olennaiset toteumatiedot voidaan jatkossa esittää tilannekuvissa ja näkymissä. Integraatio mahdollistaa myös mm. urakoiden HSY-laskutukseen liittyvien automaatioiden toteuttamisen myöhemmin.

Jatkokehitysprojektina toteutettava rakentamisprojektin hankeyhteistyöalustan ja Trimble Connectin välisen integraation muutos käynnistyi vuonna 2022 ja jatkuu testauksen sekä tuotantoon viennin osalta vuonna 2023. Aikaisemmin toteutettua integraatiota muutetaan rakentamisen projektipankin kansiorakenteen muutoksen vaatimusten mukaiseksi. Muutoksella selkiytetään tiedonhallintaa ja toteutetaan se tiedonohjaussuunnitelman vaatimusten mukaisena. Käytön aikana on tullut esiin myös muita jatkokehitystarpeita mm. Trimble Connectin hyödyntäminen tietomallien tarkastelussa jo suunnitteluvaiheessa.

Rakentamisen ohjelmoinnin toteutusta valmisteltiin rakentamisen omana työnä. Ohjelmoinnin toteutus viedään tuotantoon vuoden 2023 aikana. Työssä toteutetaan MATTI-näkymän avulla rakentamisohjelman ohjelmointiin sopiva työkalu.

Suunnittelu- ja rakentamishankkeiden työnkulun automaation kehitysprojektin valmistelu käynnistettiin. Hankekokonaisuuden jatkokehitysprojekti käynnistyy mahdollisesti vuoden 2023 aikana.

MATTI-ilmoitusviestien kehitysprojekti käynnistyi vuoden 2022 lopulla ja jatkuu vuonna 2023. Projektissa kehitetään automaattista ilmoitusviestitoimintoa niin, että se palvelee paremmin käyttäjien tarpeita.

Lupien ja valvonnan palveluyksikössä MATTI-alusta on päivittäisessä käytössä, integroituna lupahakemuksien asiakasrajapintana toimivaan Lupapisteeseen. Yleisten alueiden luvanvaraiset hankkeet siirretään päätöksen antamisen jälkeen MATISTA näkyville myös kaupungin sisäisiin sekä julkisiin karttapalveluihin, helpottaen hankkeiden seurantaa sekä tarjoten kuntalaisille mahdollisuuden tarkastella lähiympäristössään käynnissä olevia hankkeita. Lupahankkeita koskevan laskutuksen siirtämistä MATTI-järjestelmään tarkastellaan vuoden 2023 aikana. Luvattoman maankäytön valvontaan liittyviä prosesseja on rakennettu ja testattu vuonna 2022, ja kehitystyötä jatketaan aktiivisesti.

Kunnossapidossa täydennettiin viher- ja puurekistereitä sekä päivitettiin katurekisteriä. Lisäksi valmisteltiin Aurat kartalle -palvelua.

Osbu- ja MEK-toimenpiteitä

Havukoskella, Länsimäessä ja Mikkolassa lisättiin roska-astioita sekä istutettiin puita ja kesäkukkia. Havukoskella istutettiin myös niittykasveja sekä rakennettiin picnic-pöytäryhmä ja ajoesteitä. Länsimäessä istutettiin lisäksi niittykasveja ja siistittiin juoksuhautoja. Maalinauhantien Alepan edustan siistiminen jatkuu vuonna kuluvaa vuonna. Mikkolassa parannettiin myös valaistusta ja lisättiin penkkejä. Välineiden toimitusaikatauluissa on edelleen haasteita.

MEK-toimina mm. viimeisteltiin Koivutorin kunnostus. Katutaidereittejä ehostettiin Hakunilassa, Länsimäessä sekä Koivukylä-Havukoskella puhdistamalla ja korjausmaalaamalla töhrittyjä taideteoksia. Myös uusia teoksia tuotiin taidereittien varrelle. Käyttötalouden MEK-kustannuksia kertyi reilut 60 000 euroa ja MEK-investoinneiksi kirjattiin lähes 67 000 euroa.

Talousarvion toteutuminen

Käyttötalouden määrärahoja korotettiin 4 milj. euroa mm. runsaslumisen ja sääoloiltaan poikkeuksellisen hankalan alkutalven johdosta, mikä vaikutti suuresti katukunnossapidon palvelu- ja tavarahankintoihin sekä henkilöstökuluihin. Helmikuussa kunnossapitoa rasittivat nollan molemmin puolin vaihdellut lämpötila ja sateisuus, joka runsaslumisena talvena aiheutti mm. polanteiden syntymistä, aurauspenkkojen ”lossahtamista” ja paikoittaisia sulamistulvia huomattavasti normaalitalvea enemmän. Lunta jouduttiin myös kuljettamaan lumenvastaanottopaikoille ennätysmäärä, noin 54 500 kuormaa (pitkäaikaisen keskiarvon ollessa vain noin 15 900 kuormaa). Kuormat aiheuttivat lumenvastaanottopaikoilla paljon ylimääräisiä hoitotoimenpiteitä.

Vuodesta 2019 lähtien palvelualueelle on tullut lisävelvoitteiksi kaupunkipyörien kustannukset (noin 0,6 milj. euroa/a) sekä HSY:n hulevesimaksu (1,9 milj. euroa), joita ei ole kompensoitu palvelualueen budjettiin. Korotettu käyttötalouden budjetti ylittyi lopulta noin 4,0 milj. eurolla mm. kustannustason ennakoitua suuremman nousun sekä marras- ja joulukuun lumisateiden vuoksi.

Kadut ja puistot palvelualueelle tehtiin talousarviomuutos. joka alensi maankäyttökorvausten tuottotavoitetta 7 milj. euroa ja korotti katujen kunnossapidon toimintakuluja 4 milj. euroa. Lisäksi talousarvioon kohdistettiin 107 794 euroa vantaalaisten opiskelijoiden ja koululaisten kesätyömäärärahoja ja 133 500 euroa vuoden 2022 palkankorotusvaikutuksia varten.

Kaupunkitilalautakunnan bruttoyksiköt yhteensä ilman joukkoliikennettä ylittivät toimintakulut yhteensä noin 3,34 milj. euroa. Sitovan määrärahan talousarviopoikkeama esitettiin lautakunnalle tiedoksi ja edelleen kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi. Toimintatuotot ylittivät muutetun budjetin noin 5,5 milj. eurolla, vaikka sopimuskorvaukset jäivät tavanomaista selvästi vähäisemmiksi (yhteensä noin 7,4 milj. euroa). Muut merkittävät tulot olivat entisellä tasolla eli maanläjitysmaksutulot noin 5,2 milj. euroa, lupamaksutulot noin 1,6 milj. euroa ja pysäköintivirhemaksutulot noin 1,9 milj. euroa. Runsaslumisen vuoden ansiosta lumen vastaanottomaksut olivat tavanomaista suuremmat eli lähes 1,0 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Liikenneväylien ylläpito (€/m²)	1,90	1,90	1,91
Rakennetun katuvihreän ylläpito (€/m²)	0,30	0,30	0,30
Rakennetun puiston (R-luokka) kunnossapito (€/m²)	0,55	0,57	0,57
Maanläjitysalueille tuodut kuormat (kpl/a)	58 877	57 600	56 861

14 51
Joukkoliikenne

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	12 299	0	12 299	12 502	-203
Menot	-65 000	0	-65 000	-64 807	-193
Toimintakate	-52 701	0	-52 701	-52 305	-396

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Koronapandemia ja uudet työnteon mallit ovat vähentäneet joukkoliikenteen matkustajamääriä. Loppuvuonna matkustajamäärät kasvoivat ilahduttavasti, mutta elpymisaste on riippuvainen liikennemuodosta ja liikennöintialueesta. Loppuvuodesta koko HSL-alueen nousut olivat loppuvuodesta noin 85 prosenttia vuoden 2019 tasosta, mutta toipumisen taso vaihtelee liikennemuotojen ja kuntien välillä. Paikatakseen pienentyneitä lipputuloja, HSL nostaa AB- ja BC-lippujen hintoja noin 10 prosenttia vuonna 2023. Lipputuotteissa erilaiset päiväliput ovat kasvattaneet suosiota. Polttoaineiden ja energian hinnan nousu näkyy liikennöintikustannuksissa. Joulukuussa Espoossa otettiin käyttöön Länsimetron toinen osuus, mikä aiheuttaa suurehkoja haasteita koko HSL:n talouteen.

Bussiliikenteen sähköistäminen on edistynyt hyvin, esimerkiksi syksyllä runkolinjalla 570 otettiin käyttöön sähköisiä nivelbusseja. Nivelbussit ovat myös parantaneet erityisryhmien mahdollisuuksia liikkua, koska esimerkiksi lastenrattaita mahtuu kyytiin useampia kappaleita kuin tavanomaiseen linja-autoon. Syksyllä toteutettiin myös Länsi-Vantaan ja Tuusulanväylän linjastomuutokset, joiden myötä Vantaalla aloitti kolme uutta runkolinjaa. Matkustajien palautetta linjastouudistuksesta seurataan aktiivisesti.

Vantaan ratikan suunnittelu on edistynyt. Kaikki katusuunnitelmaluonnokset esiteltiin vuoden 2022 loppuun mennessä. Katusuunnitelmaehdotukset asetetaan nähtäville yhtä aikaa alueen asemakaavaehdotuksen kanssa, jotta kommentoijilla olisi kokonaisvaltaisempi näkemys suunnittelusta. Ratikan suunnittelussa on otettu käyttöön innovatiivisia tapoja toimia. Toimintatavat ovat lisänneet kaavoituksen ja katusuunnittelun yhteistyötä parantaen kaupunkisuunnittelun laatua ja nopeutta. Lisäksi viestinnässä ja vuorovaikutuksessa on onnistuttu havainnollistamaan ratikan suunnittelun edistymistä. Vantaan ratikan suunnittelusta on sovittu MAL-sopimuksessa 2020. Ratikan rakentamisesta päätetään vuoden 2023 aikana. Toteutuessaan ratikka parantaisi olennaisesti paitsi joukkoliikenteen esteettömyyttä ja laatua myös ratikkareitin varren kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita.

Sukupuolten ja alueiden tasa-arvon edistymisessä HSL on luonut raportointitietokannan. Raportointityökalun kehittämisessä on kuitenkin ilmennyt teknisiä ongelmia, joten mittariston käyttöönottaminen ei tapahtunut vuoden 2022 aikana.

Vuoden 2022 aikana aloitettiin uuden tariffijärjestelmän ja infrasopimuksen valmistelu yhteistyössä HSL:n ja omistajakuntien kanssa. Tariffijärjestelmäuudistuksessa suurta mielenkiintoa herätti HSL-alueen yhden lipun esitys. Vantaan kaupunki kuitenkin epäilee, että yhden hinnan malli nostaa useiden HSL-kuntien kuntaosuuksia miljoonilla euroilla ja on kuntien talouksille siten epäedullinen. Vantaan näkökulmasta Vantaan läpi ei tulisi kulkea vyöhykerajaa, koska se eriarvoistaa alueita ja lisää liityntäpysäköintipaikkojen käyttöä B-vyöhykkeellä. Vanha infrasopimus on hyväksytty 2011, jolloin ei osattu täysimääräisesti varautua raideliikenteen kasvaviin investointimääriin ja uusiin liikennemuotoihin kuten pikaraitioteihin. Tästä syystä infrasopimus on tarkoitus päivittää vastaamaan tunnistettuja haasteita.

Talousarvion toteutuminen

Joukkoliikenteen kulujen raportoimistapaan tehtiin merkittävä muutos. Jatkossa raportointi perustuu toteutuneeseen laskutukseen. Raportointi yhdenmukaistetaan Helsingin ja Espoon kanssa tilintarkastajien esityksen mukaisesti. Joukkoliikenteen kulut ovat noin 64,8 milj. euroa, joka on 0,2 milj. euroa vähemmän kuin talousarvion 65 milj. euroa.

Vantaan vuoden ylijäämä on arvioiden mukaan noin 17,5 milj. euroa ja kertynyt ylijäämä noin 14 milj. euroa. Ylijäämä selittyy HSL:n saamalla noin 49 milj. euron koronatuella, josta Vantaan osuus on noin 8,7 milj. euroa. Lisäksi lipuntulot toteutuivat talousarviota paremmin, joka selittää 1 miljoonan ylijäämästä. Kulut ovat arviolta 2,8 milj. euroa talousarviota pienemmät. Lisäksi kertynyttä alijäämää katettiin reilulla 4,3 milj. eurolla. Muut tuet toteutuivat 0,8 milj. euroa talousarviota suurempina.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Joukkoliikenteen matkustajamäärä (nousua/arkivrk)	99 600	130 000	126 126

14 52
Varikko

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	6 242	0	6 242	7 313	-1 071
Menot	-5 340	-15	-5 355	-6 212	857
Toimintakate	902	-15	887	1 101	-214

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Varikon varsinainen toiminta jatkui pääsääntöisesti ennallaan. Resurssiviisauden tiekartan, päästöttömien Loppuvuonna Varikkoa työllisti yhteensä 118 ajoneuvojen siirto vuoden 2023 alusta Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle.

Kaupungin omasta toiminnasta aiheutuvia liikenteen kasvihuonekaasu- ja hiukkaspäästöjä vähennettiin ottamalla kalustohankinnoissa huomioon työmaiden Green Deal – sopimuksen sekä lain ajoneuvoja liikennepalveluhankintojen ympäristö- ja energiatehokkuusvaatimuksien linjaukset, lisäämällä uusiutuvan dieselin käyttöä raskaassa ajoneuvokalustossa sekä laajentamalla kaupungin käytössä olevien sähköautojen latauspisteverkostoa. Kaupungilla on käytössä yhteensä 15 sähköautoa sekä 18 kaasuautoa. Uusiutuvan dieselin käyttöaste oli 40 prosenttia dieselin käytöstä, mikä tarkoittaa noin 474 000 kg CO2eq päästövähenemää fossiiliseen dieseliin verrattuna.

Varikon korjaamo keskittyi pääasiassa työkone- ja raskaan kaluston akuuttikorjauksiin sekä lisälaitteiden ja sesonkikoneiden kausihuoltoon. Kaluston huolto- ja korjauskustannuksista ostopalveluiden osuus oli noin 59 prosenttia. Leasing-kaluston osuus ajoneuvoista on noin 62 prosenttia.

Vuoden 2021 alussa käyttöönotetun kalustonhallintajärjestelmän (Topil) jatkokehitystyötä jatkettiin edelleen vuonna 2022. Kansainvälinen komponenttipula jatkui edelleen ja aiheutti viivästyksiä kaluston ja varaosien toimituksiin.

Talousarvion toteutuminen

Talousarvioon kohdistettiin 7 740 euroa vantaalaisten opiskelijoiden ja koululaisten kesätyömäärärahoja ja 7 600 euroa vuoden 2022 palkankorotusvaikutuksia varten. Toteutuneet toimintatuotot olivat noin 17 prosenttia käyttösuunnitelmaa suuremmat, toimintakulut puolestaan noin 16 prosenttia käyttösuunnitelmaa suuremmat. Toimintatuottoja lisäsi ajoneuvojen hyvä käyttöaste ja kaluston määrän lisääntyminen sekä poistetun kaluston myynti. Toimintakuluja nostivat mm. polttoaineiden korkea hinta, huolto- ja korjauskustannusten kallistuminen sekä kaluston pitkistä toimitusajoista johtuva tarve lunastaa ajoneuvoja rahoitusleasingsopimusten päättyessä. Varikon sitova nettotavoite saavutettiin. Toimintakate ylittyi yli 0,2 milj. euroa.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Varikko, polttoaineen kulutus (l/ajoneuvo/v)	1 441	1 440	1 382

14 30
Kiinteistöt ja tilat

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	43 096	-6 400	36 696	39 842	-3 146
Menot	-25 778	-1 640	-27 418	-27 291	-126
Toimintakate	17 318	-8 040	9 278	12 550	-3 272

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Kiinteistöt ja tilat palvelualue vastaa mm. kaupungin maa- ja asuntopolitiikan kehittämisestä ja toteuttamisesta, kaupungin kiinteistöomaisuuden kehittämisestä ja hallinnoinnista sekä kaupunkikonsernin palvelutilojen kokonaisuuden koordinoinnista. Lisäksi palvelualue vastaa investointisuunnittelusta, kiinteistö- ja hankekehityksestä, toimitilahankkeiden valmistelusta, suunnittelusta ja rakennuttamisesta ja rakentamisen valvonnasta. Palvelualue koostuu kolmesta palveluyksiköstä: mittaus- ja geopalvelut, toimitilajohtaminen sekä kiinteistöhallinta ja asuminen. Vuoden aikana valmistui palvelualueen johtamisjärjestelmä ja Valtuusto hyväksyi 10.10 2022 päivitetyn maa- ja asuntopoliittiset linjaukset. Valtuustostrategian toteutusta edistettiin esimerkiksi rekrytoimalla kukoistavien kaupunkikeskustojen koordinointiin uudet projektijohtajat ja saimme keskustojen kehittämissuunnitelmat tätä kautta liikkeelle. Lisäksi Aviapolis skenaariot työryhmä sai ensimmäisen osuutensa päätökseen.

Koronapandemian ja Ukrainan sodan aiheuttamat häiriöt toimintaympäristössä haastoivat toimintaa monilta osin. Korona-pandemia hellitti viimeistään loppuvuonna ja ei rajoittanut enää työskentelytapoja. Ukrainan sodasta aiheutui useita yleisiä negatiivisia vaikutuksia ensin investointien tarvitsemien materiaalien yleiseen saatavuuteen ja tätä kautta kohonneisiin kustannuksiin, jotka aiheuttivat osin hankkeiden kokonaiskustannusten kasvua. Toiminta työn osalta pysyi haasteista huolimatta yleisesti hyvällä tasolla.

Asemaavoihin ja asemakaavamuutoksiin liittyviä maankäyttösopimuksia laadittiin ja saatiin päätöksentekoon 16 kpl. Yhteistyösopimuksia koskien tulevien vuosien maankäytön suunnittelua, maanhankintaa ja tulevia maankäyttösopimuksia valmisteltiin ja saatiin päätöksentekoon 4 kpl.

Yritystontteja luovutettiin Petikosta, Myllymäestä/Vehkalasta (3kpl), Koivuhaasta, Metsolasta Viinikkalasta ja Nikinmäestä. Tontteja on myyty 8 kpl ja vuokrattu 1 kpl. Maanmyyntivoittoa yritystonttien luovutuksesta saatiin noin 10 milj. euroa. Luovutettavia yritystontteja on rajallinen määrä.

Tuottajamuotoisia asuntotontteja luovutettiin 9 kappaletta ja pientalotontteja omakotirakentamiseen 7 kappaletta. Pientalotonttien kysyntä oli selvästi hitaampaa kuin vuonna 2021 eikä kaikkia vuonna 2022 tarjolla olleita kaupungin pientalotontteja ei ole varattu tai myyty.

Suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailuja järjestettiin vuonna 2022 neljä kappaletta:

- Neuvottelumenettely kehitysvammaisten palveluasumisen yksikkö, Vallinoja 88006/2
- Tarjouskilpailu kerrostalotontista, Leinelä 70111/10
- Tarjouskilpailu pientalotonteista, Keimola 22006/1 ja 2
- Tarjouskilpailu asuintontista, Nikinmäki 86044/1

Edellä mainittujen kilpailuiden lisäksi kaupunki on järjestänyt jatkuvan myynnin tonttihaun yhteensä 14 pientalotontille. Vuoden 2022 loppupuolella kaupunki sai useita lisäaikapyyntöjä lähiaikoina päättyviin tonttivarauksiin, koska asuntorakentamisen kysyntä on laskenut jyrkästi. Epävarman markkinatilanteen vuoksi tonttivarauksia on pääsääntöisesti jatkettu.

Maanmyyntitulotavoitteiden saavuttaminen vuonna 2022 on ollut vaikeaa johtuen erityisesti Ukrainan sodan aiheuttamista taloudellisista epävarmuuksista sekä asuntolainojen koronnousun takia. Niillä on ollut suuri vaikutus erityisesti asuntorakentamisen hidastumiseen, koska asuntojen kysyntä erityisesti omistusasuntojen osalta on vähentynyt vuoden aikana dramaattisesti. Yleisen epävarmuuden takia vuoden 2022 maanmyyntivoitot jäivät alkuperäisestä kokonaistavoitteesta 34,5 milj. euroa noin 3,9 milj. euroa ja olivat yhteensä noin 30,6 milj. euroa.

Matin aktiivinen kehittäminen jatkui vuonna 2022. Palvelualueen Matti-avainhenkilöt osallistuivat kehittämiseen mm. Matin jatkokehitysprojektissa, jonka alla edistettiin mm. Matti-Lupapiste integraation syventämistä, sopimushallintaa, jatkuvaa valvontaa, SAP-frends Matti-integraatiota ja henkilötietojen katselemisen lokittamista. Lisäksi vuonna 2022 vietiin tuotantoon noin 80 Matin pienkehitystyöhanketta. Matissa avattiin toimialatasolla vuonna 2022 yli 10 000 uutta prosessia, joista reilut 5 000 Mittaus- ja geopalveluiden toimesta. Matissa otettiin kiinteistötoimitusasiakirjojen ja –karttojen osalta käyttöön sähköinen allekirjoitus, joka mahdollistaa sähköiseen pysyväisarkistointiin siirtymisen.

Vantaan Ratikka- hankkeen valmisteluun liittyen osallistuimme aktiivisesti mm. Ratikan kaavatöihin ja eri seurantaryhmiin. Ratikan pitkäkestoisen maanhankinnan vaatimat inventoinnit ja maanomistajien tiedottaminen on käynnistetty asemakaavamuutos-alueittain. Ratikan maaperätutkimuksia jatkettiin suunnitelman mukaisesti. Kaupungin massojenhallinnan kehittämistä ohjattiin resurssiviisauden tiekartan mukaisesti.

Toimitilajohtamisen henkilöresurssitilanne on kehittynyt parempaan suuntaan. Vuoden aikana palkattiin yhteensä 12 uutta työntekijää, mutta edelleen viisi vakanssia oli auki vuoden lopulla. Henkilöstön suuri vaihtuvuus on osaltaan vaikuttanut hankkeiden etenemiseen ja perustehtävien hoitamiseen. Hankkeiden valmistelu ja aloitettujen kohteiden rakentaminen on sujunut hyvin, mutta puuttuvat rakentamiskelpoiset y-tontit ja asemakaavoituksen eteneminen on vaarantamassa mm. useiden päiväkotien suunnittelu- ja toteutusaikataulun. Viiveellä aloitettujen hankkeiden vuoksi investointimäärärahaa jäi jälleen käyttämättä sekä uudis- että korjausrakentamisessa, mikä heijastuu vastaavasti alkaneelle talousarviovuodelle investointi- ja aikataulupaineina. Kustannuspaineita investointiohjelmaan on kertymässä rakennuskustannustason noususta ja suhdannekorjattuja tavoitehintojakin korkeimmista urakkatarjouksista.

Toimitilojen määrä on kasvanut uudisrakentamisen myötä ja energia- ja ympäristöasioita on edistetty monipuolisesti energiansäästötoimilla ja Ressun toimenpiteillä. Toimitilat ovat entistä paremmassa kunnossa ja mm. sisäilmavalituksia tulee yhä harvemmin. Vantaan sisäilmastrategian pohjalta menettelytapaohjeet on päivitetty ja kaupunkitasoinen sisäilmaryhmä järjestäytynyt uudelleen. Yhdessä Sisäilmayhdistyksen kanssa järjestetty Vantaan sisäilmapaja sai kiitosta järjestelyistä ja monipuolisesta ohjelmasta. Vantaan Greendeal-sitoumukset mukaan lukien päästöttömien työmaiden ja kestävän purkamisen sitoumukset palkittiin Vuoden 2022 parhaana kestävän kehityksen sitoumuksena. Kiinteistöjohtamisen linjaukset saatiin valmiiksi ja suunnitteluohjeistuksen päivittäminen aloitettiin.

Talousarvion toteutuminen

Kiinteistöt ja tilat palvelualueen bruttoyksiköille tehtiin talousarviomuutos, joka alensi toimintatuottojen tavoitetta 6,4 milj. euroa maanmyyntivoittojen osalta, ja korotti toimitilojen kiinteistönhoidon ja ylläpidon sekä kunnossapidon toimintakuluja 1,5 milj. euroa. Lisäksi talousarvioon kohdistettiin 38 617 euroa vantaalaisten opiskelijoiden ja koululaisten kesätyömäärärahoja ja 101 100 euroa vuoden 2022 palkankorotusvaikutuksia varten.

Kaupunkitilalautakunnan bruttoyksiköt yhteensä ilman joukkoliikennettä ylittivät toimintakulut yhteensä noin 3,34 milj. euroa. Sitovan määrärahan talousarviopoikkeama esitettiin lautakunnalle tiedoksi ja edelleen kaupunginhallitukselle ja kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi. Kiinteistöt ja tilat palvelualueen bruttoyksiköiden toimintatuotot ylittivät muutetun talousarvion noin 3,1 milj. euroa. Toimintakulut pysyivät muutetussa talousarviossa vuonna 2022.

Maanmyyntivoittojen, maanvuokratulojen ja maankäyttösopimuskorvausten kokonaistulotavoitetta ei saavutettu. Taloudellinen lopputulos oli noin 44,7 milj. euroa tavoitteen ollessa 45 milj. euroa.

Toimitilajohtamisen käyttötalouden toimintakulut olivat yhteensä 19,73 milj. euroa, mikä ylittää korotetun talousarvion lähes 0,5 milj. euroa. Palveluiden ostoihin käytettiin noin 0,97 milj. euroa (7,2 %) budjetoitua enemmän ja laskutusta kertyi lähinnä ulkoalueiden talvikunnossapidosta.

Loppuvuoden runsaaseen lumentuloon ei osattu varautua lisämäärärahaesitystä tehdessä. Aurausta suoritettiin kiinteän sopimuksessa olevan määrän lisäksi jo useamman kerran. Myös lumen poisajoa suoritettiin runsaasti sekä alkuvuodesta että joulukuussa mm. pysäköintialueilta sekä päiväkotien ja koulujen pihoilta turvallisuussyistä. Lumen poistoihin katoilta ei ollut tarvetta räystäiden lumenpudotuksia lukuun ottamatta.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Valmistuneet asunnot	3 124	2 640	3 304
joista valtion tukemia vuokra-asuntoja	314	528	480
Maanmyyntivoitot (t€)	36 265	34 500	30 639
Maanvuokratulot (t€)	5 915	5 500	6 627
Tonttijaon laadinnan kestoaika (vrk)	59	45	49
Uudisrakentaminen (brm²)	4 704	8 871	7 984
Korjausvelka 75 % (t€)	45 617	50 000	-

14 32
Kiinteistöt ja tilat netto

-	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	204 039	-5 200	198 839	197 849	990
Menot	-110 238	-13	-110 251	-106 872	-3 380
Toimintakate	93 801	-5 213	88 588	90 977	-2 389

Toiminta, keskeiset muutokset ja palvelujen kehittäminen

Vuoden aikana valmisteltiin hyvinvointialuemuutokseen liittyviä toimitilojen ja sosiaalitoimen käytössä olevien asuntojen vuokrasopimuksia sekä niiden siirtoa. Lisäksi tehtiin hyvinvointialueelle siirtyvien kaupungin omistamien kohteiden myyntiin liittyviä valmisteluja.

Kaupungin tyhjien toimitilojen määrä on pysynyt likimain ennallaan noin 5 000 m²:n tasolla. Käytettävissä olevat tyhjät tilat ovat pääsääntöisesti huonokuntoisia ja sijainniltaan huonosti saavutettavissa. Vuonna 2022 purettiin 18 eri kohdetta yhteensä noin 4 000 m² mm. Vapaalan, Korson ja Latupuiston päiväkodit, joiden tilalle rakennetaan uudet päiväkodit. Uusia merkittäviä vuokrasopimuksia mm. Hakunilan kartanoalueen Pehtoorin talon kahvila ja peruskorjauksesta valmistunut iso talli vuokrattiin

Kahvila Håkansille, joka tarjoaa niin kahvila- kuin myös ison tallin juhlatilapalveluja. Lisäksi Ukrainalaisten yhdistys Suomessa ry:lle vuokrattiin Korson koulusta logistiikkatilaa.

Kaunialan sairaalan kiinteistö myytiin Attendo Oy:lle, muut vuodelle 2022 suunnitellut myynnit siirrettiin vuodelle 2023.

Tilahallinnasta ja asuntovuokrauksesta siirtyi kuusi vakanssia (3 kiinteistösihteeriä, 2 alueisännöitsijää ja 1 asuntoisännöitsijä) 1.1.2023 alkaen Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle. Tilahallinnassa haastavaa henkilöstöresurssitilannetta suuren vaihtuvuuden ja hyvinvointialueelle siirtymisten johdosta saatiin parannettua loppuvuonna 2022. Toimenpiteitä henkilöstötilanteen parantamiseksi jatketaan vuoden 2023 aikana mm. uusilla rekrytoinneilla.

Sähkönhankinnan asiantuntijapalvelu kilpailutettiin loppuvuodesta. Haastavassa energiatilanteessa onnistuttiin tekemään edullisia hintakiinnityksiä vuoden 2022 lisäksi myös vuodelle 2023.

Tunnusluvut

Tuottavuutta ja vaikuttavuutta kuvaavat tunnusluvut	TP 2021	TA 2022	TP 2022
Toimitilamäärä (m²)	918 448	955 917	903 877
Konserniyhtiöiltä vuokrattuja tiloja	241 494	250 956	241 826
Konsernin ulkopuolelta vuokratut tilat	98 356	96 718	103 390
Vuokrattavissa olevat tyhjät tilat (m²)	7 315	7 465	5 391

Rahastot

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahasto

Asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahastosta on ollut mahdollista hakea lainoja ja avustuksia sääntöjen mukaisiin asunto- ja elinkeinopoliittisesti tarkoituksenmukaisiin hankkeisiin.

Käyttösuunnitelman mukaan uusia antolainoja arvioitiin myönnettävän 8,0 milj. euroa ja avustuksia 0,4 milj. euroa.

Rahaston lainoja ja hissiavustuksia on voinut hakea ympäri vuoden. Vuoden 2022 aikana rahastosta ei myönnetty uusia lainoja.

Vuonna 2022 myönnettiin yksi uusi avustus määrältään 18.788,00 euroa.

Rahaston pääoma 31.12.2022 oli 100 223 293,61 euroa.

Sosiaalinen luototus

Sosiaalista luototusta haetaan paljon erilaisten velkojen järjestelemiseen. Kaikissa ikäryhmissä näkyy edelleen paljon vakuudettomien kulutusluottojen kanssa ongelmiin joutuneita.

Koronapandemian aiheuttamat mahdolliset velkaongelmat eivät ole näkyneet yksikössä kysynnän kasvuna.

Sosiaalinen luototus on työskennellyt aktiivisesti tietohallinnon ja talouspalveluiden yhteisessä Lainojen osakokonaisuus –hankkeessa vuodesta 2017 alkaen. Hankkeen tavoitteena on saada sosiaaliselle luototukselle ja muille kaupungin myöntämille lainoille uusi lainajärjestelmä. Hankkeeseen liittyvä kilpailutus sekä asiantuntija- ja testaustyö veivät huomattavasti aikaa yksikön perustyöstä. Hanke ei valmistunut vuoden 2022 aikana.

Sosiaalinen luototus käynnisti vuonna 2021 Talousneuvolatoiminnan Vantaalla yhdessä Ulosottolaitoksen, Talous- ja velkaneuvonnan sekä sosiaalineuvonnan kanssa. Talousneuvolaa järjestettiin vuonna 2022 Tikkurilan kirjastolla viikoittain 24.3.-9.6.2022 kolme tuntia kerrallaan. Talousneuvolatoiminnan tavoitteena on antaa matalan kynnyksen talousneuvontaa kuntalaisille.

Sosiaalisen luototuksen valtakunnallistamiseen liittyvä lakiuudistus hyväksyttiin eduskunnassa, jolloin Vantaan kaupunki lopetti sosiaalisten luottojen myöntämisen 31.12.2022. Yksikössä otettiin tämän johdosta vastaan uusia hakemuksia 15.11.2022 asti. Jatkossa uusia sosiaalisia luottoja myöntää hyvinvointialueet.

Sosiaaliseen luototukseen jätettiin 62 kirjallista uutta hakemusta. Luottopäätöksiä tehtiin 101 kappaletta. Myönteisiä päätöksiä tehtiin 36. Kielteisiä päätöksiä tehtiin kirjallisina 32 ja suullisina 33, yhteensä 65 kappaletta. Hakemusten ja päätösten eri suhde johtuu siitä, että hakuprosessit ovat jatkuvia, eivätkä ala tai pääty tasan kalenterivuosittain. Suullisissa päätöksissä asiakas ei jättänyt hakemusta kuultuaan kokonaiskartoituksen jälkeen, ettei luoton myöntämiselle ole edellytyksiä. Vuoden aikana irtisanottiin lopulta kuusi luottoa. Kaikkien irtisanomisten syynä oli luoton maksuohjelman täydellinen laiminlyönti.

Luoton jo saaneille asiakkaille myönnettiin 164 lyhennysvapaata kuukautta ja noudattivat maksusuunnitelmia yhteensä 117 kuukauden ajan. Neljälle luotonsaajalle tehtiin maksuohjelman muutos.

Sosiaalisesta luotosta voidaan velalliselta periä kohtuullinen vuotuinen korko, joka kuitenkin voi olla enintään korkolain 633/1982 12 §:ssä tarkoitettu viitekorko (Laki sosiaalisesta luototuksesta § 6).

Tilinpäätöksestä 31.12.2014 alkaen on kirjattu luottotappioiksi kaikki kahta vuotta vanhemmat saatavat kaupungin yleisen käytännön mukaisesti. Luottotappiot ovat vuoden 2022 loppuun mennessä 355 931,55 euroa, eli 5,23 prosenttia kaikista myönnetyistä luotoista (6 459 418,86 euroa). Sosiaalisen luototuksen saatavat pidetään perinnässä, kunnes ne on maksettu loppuun tai velka on vanhentunut. Suorituksia saadaan siis luottotappioksi kirjaamisen jälkeenkin, jolloin summa ei jää tosiasiassa kokonaan lopulliseksi luottotappioksi.

31.12.2022 sosiaalisen luoton rahasto on suuruudeltaan 1 836 598,05 euroa.

Kun yksikkö perustettiin vuonna 2004, asetettiin sosiaalisen luototuksen luottotoiminnan tavoitteeksi luottotappioiden kokonaismäärän jääminen alle kuusi prosenttia (6 %) myönnettyjen luottojen kokonaismäärästä. Sosiaalisen luototuksen luottotoiminnalle asetettu tavoite on toteutunut.

Vahinkorahasto

Vahinko- ja vastuuriskit on rajattu vakuuttamalla. Vantaan kaupungin ja sen liikelaitoksen lakisääteiset tapaturmavakuutukset, omaisuus- ja keskeytysvakuutukset, toiminnan ja hallinnon vastuuvakuutukset, auto- ja liikennevakuutukset, tapaturmavakuutukset sekä matkavakuutukset ovat kilpailutettu viimeksi vuonna 2018. Niiltä osin kuin kaupungin vakuutukset eivät korvaa omaisuutta kohdanneita vahinkoja, ne katetaan rahoituksen tulosalueen hallinnoimasta vahinkorahastosta noudattaen vahinkorahaston sääntöä.

2.2.2 Talousarvion tuloslaskelmaosan toteutumisvertailu 2022

Kaupunki ja rahastot

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio-muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys / alitus
Myyntitulot	52 146	-414	51 732	55 583	-3 851
Maksutulot	72 778	-9 668	63 110	66 210	-3 099
Tuet ja avustukset	25 515	25 174	50 688	57 713	-7 024
Muut tulot	256 614	-11 058	245 556	263 674	-18 118
Tulot yhteensä	**407 053**	**4 034**	**411 086**	**443 179**	**-32 092**
Henkilöstömenot	-571 409	1 163	-570 246	-531 592	-38 654
Palvelujen ostot	-823 916	-73 583	-897 498	-917 468	19 969
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-57 887	16	-57 872	-57 964	92
Avustukset	-71 637	-1 343	-72 980	-74 026	1 045
Muut menot	-262 036	2 151	-259 885	-257 766	-2 119
Menot yhteensä	**-1 786 885**	**-71 596**	**-1 858 482**	**-1 838 816**	**-19 666**
Toimintakate	**-1 379 833**	**-67 563**	**-1 447 395**	**-1 395 638**	**-51 758**
Verotulot	1 161 000	41 000	1 202 000	1 203 661	-1 661
Valtionosuudet	282 000	0	282 000	287 597	-5 597
Korkotulot muilta	12 693	0	12 693	13 813	-1 120
Korkotulot liikelaitoksilta	159	0	159	159	0
Muut rahoitustulot muilta	13 355	0	13 355	15 168	-1 813
Korvaus peruspääomasta liikelaitoksilta	68	0	68	68	0
Korkomenot	-2 650	0	-2 650	-2 532	-117
Muut rahoitusmenot	-196	0	-196	-122	-74
Rahoitustulot ja -menot	23 430	0	23 430	26 553	-3 124
Vuosikate	**86 597**	**-26 563**	**60 034**	**122 173**	**-62 139**
Poistot ja arvonalentumiset	-109 814	0	-109 814	-108 997	-817
Satunnaiset tulot ja menot	0	0	0	50	-50
Tilikauden tulos	**-23 217**	**-26 563**	**-49 780**	**13 226**	**-63 006**
Varausten ja rahastojen muutos	2 371	0	2 371	-1 210	3 581
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**-20 846**	**-26 563**	**-47 409**	**12 015**	**-59 424**

Tuloslaskelman toteutuminen

1 000 €	Kaupunki + rahastot TP 2022	Liikelaitokset TP 2022	Yhteensä TP 2022
Myyntitulot	55 583	57 397	112 980
Maksutulot	66 210	6 455	72 664
Tuet ja avustukset	57 713	3 695	61 408
Muut tulot	263 674	554	264 227
Tulot yhteensä	**443 179**	**68 100**	**511 279**
Henkilöstömenot	-531 592	-44 204	-575 796
Palvelujen ostot	-917 468	-9 084	-926 552
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-57 964	-5 382	-63 346
Avustukset	-74 026	-15	-74 041
Muut menot	-257 766	-7 806	-265 572
Menot yhteensä	**-1 838 816**	**-66 491**	**-1 905 308**
Toimintakate	**-1 395 638**	**1 608**	**-1 394 029**
Verotulot	1 203 661	0	1 203 661
Valtionosuudet	287 597	0	287 597
Korkotulot muilta	13 813	0	13 813
Korkotulot liikelaitoksilta	159	0	159
Muut rahoitustulot muilta	15 168	31	15 199
Korvaus peruspääomasta liikelaitoksilta	68	0	68
Korkomenot	-2 532	-162	-2 694
Muut rahoitusmenot	-122	-70	-192
Rahoitustulot ja -menot	26 553	-200	26 353
Vuosikate	**122 173**	**1 408**	**123 581**
Poistot ja arvonalentumiset	-108 997	-1 633	-110 630
Satunnaiset tulot ja menot	50	0	50
Tilikauden tulos	**13 226**	**-225**	**13 001**
Poistoeron lisäys (-) tai vähennys (+)	0	303	303
Varausten lisäys (-) tai vähennys (+)	0	0	0
Rahastojen lisäys (-) tai vähennys (+)	-1 210	0	-1 210
Varausten ja rahastojen muutos	-1 210	303	-907
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**12 015**	**78**	**12 093**

Toimintatuotot

Kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen yhteenlasketut toimintatuotot olivat 511,3 milj. euroa, joka on 36,7 milj. euroa enemmän kuin alkuperäisessä talousarviossa ja 32,7 milj. euroa enemmän kuin muutetussa talousarviossa 2022. Valtio korvasi sosiaali- ja terveydenhuollon toimialalle koronapandemiasta aiheutuvat kustannukset lähes täysimääräisesti, avustuksiin kirjattu korvaus oli noin 19,8 milj. euroa. Lisäksi valtio korvasi täysimääräisesti koronapandemian aiheuttamat kustannukset lentokenttätoimintaan liittyen, noin 3,7 milj. euroa. Koronapandemian korvauksia ei huomioitu alkuperäisessä talousarviossa, mutta syksyllä 2022 lisätalousarviossa tuloarviota korotettiin näiden vuoksi 16,2 milj. eurolla. Yleishallinnolle syntyi myyntivoittoa noin 14,3 milj. euroa Vantaan Työterveys Oy:n myynnin vuoksi. Kaupunkiympäristön tulot ylittivät muutetun talousarvion noin 9,4 milj. eurolla, mutta alittivat alkuperäisen talousarvion 9,7 milj. eurolla. Talousarviomuutos johtui pääosin epävarmasta markkinatilanteesta, johon on vaikuttanut mm. Ukrainan sota, rakennuskustannusten ja korkojen nousu, inflaatio ja kuluttajien luottamuksen heikentyminen. Toimintatuottoihin sisältyy talousarviossa 4,0 milj. euroa ja toteumassa 5,7 milj. euroa ns. läpilaskutettavaa rakentamispalvelujen myyntiä Helsingin seudun ympäristöpalveluille (HSY). Toimintatuottojen toteumaprosentti muutettuun talousarvioon nähden oli 107 prosenttia.

Toimintakulut

Kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen yhteenlasketut toimintakulut olivat 1 905,3 milj. euroa, joka on 53,1 milj. euroa alkuperäistä talousarviota enemmän ja 19,0 milj. euroa muutettua talousarvion vähemmän. Alkuperäisessä talousarviossa ei huomioitu koronapandemian kaupungille aiheuttamia kustannuksia. Henkilöstökulut alittivat muutetun talousarvion noin 39,9 milj. eurolla, mutta palveluiden ostoihin kirjautuva työvoiman vuokraus ylitti talousarvion 17,3 milj. eurolla. Lisäksi keskitettyä palkkavarausta jäi jakamatta noin 9,9 milj. euroa koska palkkaratkaisu viivästyi. Myös rekrytoinneissa oli viiveitä ja osa paikoista on täyttämättä. Palvelujen ostokulut ylittivät muutetun talousarvion noin 20,8 milj. eurolla. Palveluiden ostoihin kirjautuu työvoiman vuokraus, mutta myös rakennusten ja alueiden kunnossapitokustannukset sekä asiakaspalveluiden ostot sosiaali- ja terveydenhuollon sekä kaupunkiympäristön toimialoilla ylittivät talousarvion. Avustuskulut ylittivät muutetun talousarvion noin 1,1 milj. eurolla. Muut toimintakulut alittivat muutetun talousarvion noin 2,8 milj. eurolla. Toimintakulut sisältävät talousarviossa 4,0 milj. euroa ja toteumassa 5,7 milj. euroa HSY:lle myytyjä ns. läpilaskutettavia rakentamispalvelujen kustannuksia. Toimintakulujen toteumaprosentti muutettuun talousarvioon nähden oli 99 prosenttia.

Toimintakate

Tilinpäätöksessä 2022 kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen yhteenlaskettu toimintakate on -1 394,0 milj. euroa, joka on 16,4 milj. euroa alkuperäistä talousarviota heikompi ja 51,7 milj. euroa muutettua talousarviota parempi. Kunnille ominainen negatiivinen toimintakate kasvoi edellisvuoteen nähden 147,9 milj. euroa eli 11,9 prosenttia. Toimintatuotot laskivat selvästi edelliseen vuoteen verrattuna pääasiassa vuoden 2021 suurempien koronakorvausten johdosta. Toimintakulut puolestaan kasvoivat mm. sosiaali- ja terveydenhuollon kulujen voimakkaan kasvun vuoksi. Sosiaali- ja terveydenhuollon toimintakate oli 35,2 milj. euroa alkuperäistä talousarviota heikompi.

Verotulot ja valtionosuudet

Kaupunki sai verotuloja yhteensä 1 203,7 milj. euroa vuonna 2022. Verotulot kasvoivat edellisvuoteen nähden 72,0 milj. euroa eli 6,4 prosenttia. Kaikkien verolajien toteuma oli hyvin lähellä muutettua talousarviota. Kunnallisverot ylittivät muutetun talousarvion 0,4 milj. euroa, mutta alittivat alkuperäisen talousarvion 16,6 milj. eurolla. Yhteisöverotulon kertymä oli koko maassa poikkeuksellisen hyvä. Yhteisöverot ylittivät alkuperäisen talousarvion 52,8 milj. eurolla ja alittivat muutetun talousarvion 0,2 milj. eurolla. Kiinteistöverot ylittävät muutetun talousarvion 1,5 milj. eurolla ja alkuperäisen talousarvion 6,5 milj. eurolla. Kokonaisuudessaan verotulot ylittivät alkuperäisen talousarvion 42,7 milj. eurolla ja

muutetun talousarvion 1,7 milj. eurolla. Verotulojen talousarvion toteumaprosentiksi muodostui 100,1 prosenttia. Vuoden 2022 verotuloista 957,4 milj. euroa tuli kunnallisverosta, 137,8 milj. euroa yhteisöverosta ja 108,5 milj. euroa kiinteistöverosta.

Kaupunki sai käyttötalouden valtionosuuksia vuonna 2022 yhteensä 287,6 milj. euroa, joka on 12,6 prosenttia edellisvuotta enemmän. Talousarvion 2022 valtionosuusarvio ylittyi 5,6 milj. eurolla. Valtionosuuksiin ei tehty talousarviomuutoksia vuoden 2022 aikana. Toteumaprosentti oli 102,0.

Rahoitustuotot ja -kulut

Kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen yhteenlasketut rahoitustuotot ja -kulut olivat 26,4 milj. euroa, toteuma ylitti 3,1 milj. eurolla talousarvion 2022. Talousarvion ja toteuman välinen ero johtuu korkotuottojen ja muiden rahoitustuottojen talousarviota paremmasta tuloksesta. Koko kaupungin korkomenot toteutuivat 2,7 milj. euron tasolla ja olivat talousarvion mukaiset. Korkomenot sisältävät kaupungin omien liikelaitosten kaupungille maksamia korkomenoja noin 0,16 milj. euroa, jolloin ulkoiset korkomenot olivat 2,3 milj. euroa.

Vuosikate

Vuosikate saadaan lisäämällä toimintakatteeseen verotulot, valtionosuudet sekä rahoitustuotot ja -kulut. Kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen vuosikate tilinpäätöksessä 2022 oli 123,6 milj. euroa, joka on 35,0 milj. euroa parempi kuin alkuperäisessä talousarviossa ja 62,1 milj. euroa parempi kuin muutetussa talousarviossa. Vuosikate heikkeni 25,8 prosenttia vuoden 2021 vuosikatteeseen nähden.

Poistot ja arvonalentumiset

Poistoja ja arvonalentumisia toteutui vuonna 2022 yhteensä 110,6 milj. euroa, joka oli 0,9 milj. euroa vähemmän kuin talousarviossa, eli toteuma oli 99,2 prosenttia.

Tilikauden tulos

Tilikauden tulokseksi vuonna 2022 kaupunki, liikelaitokset ja rahastot yhdistäen muodostui 13,0 milj. euroa, joka oli 48,3 milj. euroa vuoden 2021 tulosta pienempi, 36,0 milj. euroa alkuperäistä talousarviota 2022 ja 63,0 milj. euroa muutettua talousarviota 2022 suurempi.

2.2.3 Investointien toteutuminen

91 Rakentaminen

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	600	-600
Menot	-87 741	-15	-87 756	-70 097	-17 660
Netto	-87 741	-15	-87 756	-69 496	-18 260

Kaupunginvaltuuston hyväksyi 13.12.2021 vuoden 2022 toimitilainvestointeihin 87,741 milj. euron määrärahan. Lisäksi Myönteisen erityiskohtelun (MEK) määrärahaa kohdistettiin Kytöpuiston koulun pihan piristämiseksi 15 445 euroa. Toimitilainvestointeihin käytettiin vuonna 2022 yhteensä noin 70,1 milj. euroa, joka alittaa joulukuussa 2021 hyväksytyt määrärahat noin 17,7 miljoonaa euroa.

91 1 Uudisrakentaminen

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	196	-196
Menot	-38 751	0	-38 751	-32 794	-5 957
Netto	-38 751	0	-38 751	-32 597	-6 154

Kiinteistöt ja tilat palvelualue hankki tehtävänsä mukaisesti yhteistyössä asiakkaidensa ja yhteistyökumppaneidensa kanssa toimitiloja palvelutuotannon tarpeisiin toteuttaen lautakuntansa hyväksymää uudisrakentamisen työohjelmaa.

Uudisrakentamisen määrärahoilla valmistuivat Jokiniemen ala-astekoulun laajennus, Koivukylän I päiväkoti, Lauhatien päiväkoti, Länsimäen päiväkoti, Hakunilan urheilupuiston tekojääkentän huoltorakennus ja Aviapolis X tapahtumatila -paviljonki.

Vuoden lopulla määrärahalla toteutettavista hankkeista rakennusvaiheessa olivat 2023 valmistuvat Kelokuusen, Latupuiston ja Patotien päiväkodit ja osin kaupungin rahoituksella toteutettu Kivistön koulualueen pysäköintilaitos sekä 2024 valmistuva Korson päiväkoti.

Suunnitteluvaiheessa olivat Karhunkierroksen ja Mårtensdals bildingsrum päiväkotitilat sekä Elmon uimahalli, Hoivatila Vuorikummun laajennus ja Vaskivuoren lukion laajennus.

Tarveselvitys- ja hankesuunnitteluvaiheessa oli määrärahoilla toteutettavista hankkeista seuraavia uudiskohteita: Kanniston koulun II vaihe, Tikkurilan alueen koulun laajennus, Aviapoliksen II päiväkoti, Kaskelan I päiväkoti, Kivistön III päiväkoti ja osa Kuusijärvihankkeen tulevista rakennuksista.

Konserniyhtiöiden uudishankkeista kaupungin toimitiloiksi valmistui VAV:n Koisoniittyhanke Koivuhaassa. Rakennusvaiheessa oli VTK Kiinteistöt Oy:n hanke Jokiuoman päiväkoti.

VAV:n toimesta suunnitteluvaiheessa oli Tikkurilan vanhustenkeskushanke.
VTK Kiinteistöt Oy:n toimesta suunnitteluvaiheessa olivat Varia Vehkalan uudishanke sekä Varia Hiekkaharjun laajennus- ja peruskorjaustyöt. VTK Kiinteistöt Oy:n lähes rakentamisvaiheeseen edennyt kaupungin toimitilahanke Kielotie 13:een keskeytettiin.

Toimitilajohtamisen yksikössä hankevalmistelussa olivat seuraavat konserniyhtiöiden hankkeet: Aviapoliksen uusi lukio, Oppimiskampus -kokonaisuus, johon kuuluu toiseen asteen koulutus, vapaan sivistystyön kansalaisopisto ja aikuisten perusopetus, Koillis-Vantaan liikuntahalli sekä Koivukylän terveysaseman hammashoitolan laajentaminen.

Konserniyhtiöiden ulkopuolisista uudishankkeista 2022 valmistuivat Vapaalan paviljonkipäiväkoti sekä HSL:n kuljettajien sosiaalitilat Vantaankosken asemalle ja Peijaksen sairaalan läheisyyteen. Rakenteilla oli Kivistön palvelukeskittymä, josta kaupungille on vuokrattu kirjasto-, asukas- ja nuorisotiloja sekä hyvinvointialueelle toimitiloja. Lisäksi rakennusvaiheessa oli Leasing rahoituksella KVR-urakkana toteutettava Ruusupuun päiväkoti.

Konsernin ulkopuolelta lähivuosina vuokrattavaksi tulevien tilojen ryhmässä toimitilajohtaminen yksikössä tarveselvitys-/ hankesuunnitteluvaiheessa olivat Kytöpuiston, Itä-Hakkilan ja Ilolan koulujen väistötilapaviljonki sekä Kasvupalveluiden tilat Oppimiskampuksessa.

Palveluverkkojen kehittämisen osalta laadittiin seuraavia selvityksiä: Tikkurilan päiväkotiverkkoselvitys, Myyrmäen läntisen alueen kouluverkkoselvitys, Myyrmäen alueen kaupunkikulttuurin väistötilat

selvitys sekä Myyrmäen ja Koivukylän perhekeskustoiminnan esiselvitykset. Vuoden vaihteessa valmistelussa olivat Hakunilan alueen päiväkotiverkkoselvitys, Tikkurilan kouluverkkoselvitys mukaan lukien selvitys IB-linjasta sekä Kirjasto- ja asukaspalvelujen ja nuorison toimitilaverkkoselvitys.

Uudisrakennusten investointikustannukset alittivat määrärahat noin 6,0 milj. euroa. Alitus johtuu usean hankealoituksen siirtymisestä myöhempään sekä joidenkin toteutuneiden hankkeiden budjettien alituksesta. Hankkeita viivästyttivät erityisesti henkilöstöresurssien puute, rakentamiskelpoisten toimitilatonttien pula ja asemakaavoituksen eteneminen.

91 2 Korjausrakentaminen

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	404	-404
Menot	-46 820	-15	-46 835	-36 419	-10 416
Netto	-46 820	-15	-46 835	-36 015	-10 820

Toimitilajohtamisen yksikkö vastasi tehtävänsä mukaisesti omistuksessaan olevien rakennusten ja niiden piha-alueiden peruskorjauksista toteuttaen lautakuntansa 19.1.2022 hyväksymää korjausrakentamisen työohjelmaa.

Merkittävimpiä vuoden 2022 aikana valmistuneita/tehtyjä korjaushankkeita olivat:
- Kilterin koulun peruskorjaus
- Jokiniemen ala-astekoulun muutos- ja korjaustyöt
- Mikkolan Vega ja Vierumäen koulujen tilamuutostyöt
- Lehtikuusen Havu koulun teknisiä korjaustöitä
- Kaivokselan koulun välttämättömiä korjaustöitä
- Martinlaakson ja Vierumäen koulujen pihakorjaukset
- Ravurin päiväkodin osittaiset peruskorjaustyöt
- Kukinpolun päiväkodin osittaiset peruskorjaustyöt
- Kiirunan ja Keihäspuiston päiväkotien märkätilojen korjaukset
- Simpukan ja Urheilupuiston päiväkotien pihakorjaukset
- Håkansbölen kartanon talousrakennusten korjaustyöt
- Martinlaakson uimahallin korjaustöitä
- Myyrmäen urheilutalon parkkialueen korjaus
- Rajatorpan kalliosuojan rauhanajankäyttöön liittyvät korjaustyöt
- Sandkulla Navethalian välipohjakorjaus
- Tikkurilan urheilupuiston huoltorakennuksen korjaustyöt
- Villa Grönbergin korjaustyöt
- Kaunialan sairaalan hissiryhmän uusiminen
- Myyrinkodin 3.krs saniteettitilojen perusparannustyöt
- Lehtikuusen koulun hammashoitolan korjaustyöt
- Tammirinteen vastaanottokodin lisähuoneiden rakentaminen

Vuodenvaihteessa rakennusvaiheessa olivat mm:
- Jokiniemen entisen lukion muutos- ja korjaustyöt
- Vallinojan päiväkodin osittainen peruskorjaus
- Seljapolun päiväkodin osittainen peruskorjaus
- Tikkurilan nuorisotalo Tonttulan korjaustyöt
- Länsimäen hammashoitolan muutostyöt.

Sisäilmakorjauksiin varatusta määrärahasta käytettiin noin 3 milj. euroa. Suurimmat sisäilmakorjaustyöt tehtiin Kivimäen ja Sotungin koulussa, Kimokujan ja Yrttitien päiväkodissa sekä Katriinan sairaalassa.

Energiatehokkuusinvestointeja tehtiin noin yhdellä miljoonalla, josta puolet käytettiin lämmitysjärjestelmien ja puolet led-valaistus muutoksiin. Merkittävimmät hankkeet olivat Vierumäen ja Jokivarren koulujen maalämpöön siirtyminen ja Rajakylän, Vierumäen, Jokirannan ja Rekolan koulujen ja Hakunilan uimahallin sekä useiden päiväkotien led-valaistusmuutokset.

Suunnitteluvaiheessa olivat:
- Kulttuuritehdas Vernissan ja palokalustosuojan peruskorjaus,
- Kytöpuiston koulun muutos- ja korjaustyöt,
- Leppäkorven puukoulun korjaustyöt
- Mårtensdals skolan muutos- ja korjaustyöt
- Jokivarren koulun muutos- ja korjaustyöt
- Kulomäen koulun korjaustyöt
- Ylästön, Päiväkummun, Nissaksen päiväkotien korjaustyöt
- Nuorisotila Wintin talousrakennusten korjaustyöt
- Myyrmäen toimintakeskuksen peruskorjaus
- Mikkolan Lyyra koulun muutos- ja korjaustyöt
- Veromäen koulun pintaremontti
- Ristipuron ja Peltovuoren päiväkotien pihakorjaukset

Tarveselvitys- tai hankesuunnitteluvaiheessa olivat:
- Hakunilan lisäoppimistilat
- Kanniston koulun muutostyöt
- Kivimäen koulun peruskorjauksen II vaihe
- Simonkallion koulun korjaus- ja muutostyöt
- Viertolan koulun muutos- ja korjaustyöt
- Mistelin, Riihipellon, Seutulan, Peltovuoren, Jönsaksen, Ankkalammen päiväkotien osittaiset peruskorjaukset
- Håkansbölen kartanon päärakennuksen peruskorjaus
- Tikkurilan nuorisotalo Tonttulan peruskorjaus

Peruskorjaustyöohjelman mukaisten hankkeiden kustannukset alittivat määrärahavarauksen noin 10,4 milj. euroa. Alitus johtuu pääosin henkilöresurssien ja väistötilojen puutteesta johtuvista hankkeiden aikatauluviiveistä.

91 3 Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-2 170	0	-2 170	-884	-1 286
Netto	-2 170	0	-2 170	-884	-1 286

Toimitilajohtamisen yksikkö vastasi tehtävänsä mukaisesti muutoksista ja korjauksista hallinnassaan olevissa vuokra- ja osaketiloissa toteuttaen lautakuntansa 19.1.2022 hyväksymää työohjelmaa.

Suurimmat korjaus- ja muutostyöt olivat:
- Kivistön kauppakeskuksessa valmisteilla olevien Kakun ja Soten uusien toimitilojen lisä- ja muutostyöt (225 000 euroa)
- Simonkodissa kiinteistökaupan jälkeen tehdyt korjaukset (noin 170 000 euroa)
- Aviapolis lukion hankevalmistelut (78 000 euroa)
- Hammashoitotilojen muutostyöt (67 000 euroa)
- Sisäilmakorjaukset (31 000 euroa)

Vuokra- ja osaketilojen muutos- ja korjaustöiden investointikustannukset alittivat määrärahat noin 1,3 milj. euroa. Hankeryhmän määrärahaa käytettiin noin 0,9 milj. euroa eli noin 41 prosenttia määrärahoista. Käytetyistä määrärahoista Sote -toimitilojen muutostarpeisiin käytettiin noin 55 prosenttia, Kaupunkikulttuurin tiloihin noin 23 prosenttia ja Kasvatuksen ja opetuksen tiloihin noin 20 prosenttia.

92 Aineeton omaisuus

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	1 375	0	1 375	1 831	-456
Menot	-9 200	0	-9 200	-8 538	-662
Netto	-7 825	0	-7 825	-6 707	-1 118

Aineettoman omaisuuden investointimenojen toteuma oli noin 8,5 milj. euroa. Talousarvioon nähden tulos toteutui vajaa 0,7 milj. euroa talousarviota pienempänä. Keskeisimmät syyt ovat useiden projektien, kuten Digionen viivästyminen.

Investointiohjelman rahoituksella valmistui useita projekteja, joista suurimpia ovat SAP BI ympäristön korvaus, taloustietojen raportointiratkaisu ja Matti jatkokehitysprojekti. Myös kuluvalle vuodelle jatkuvista projekteista valmistui tuotoksia vuodelle 2022 kuten DigiOne, HR 365 (Hertta) käyttöönotot, Matti jatkokehitysprojekti 2023, OmaVantaa asiointi, ServiceNow jatkokehitys, Varhaiskasvatuksen ohjausjärjestelmä, Vantaa.fi verkkojulkaisu sekä jatkuvaluonteisena tietoliikenteen kehittäminen. Hyötyjenhallinta-toimintamalli otettiin käyttöön. Sillä tavoitellaan investointiprojektien elinkaaren kattavaa hyötyjen arviointia, mittaamista ja realisoitumisen seurantaa.

93 Julkinen käyttöomaisuus

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	2 000	0	2 000	6 203	-4 203
Menot	-39 000	-67	-39 067	-44 360	5 293
Kunnallistekniset työt	-32 000	-67	-32 067	-38 352	6 286
Liikennealueet	-21 620	-67	-21 687	-26 684	4 997
Urheilualueet	-2 880	0	-2 880	-2 418	-462
Virkistysalueet	-1 250	0	-1 250	-2 381	1 131
Ympäristörakentaminen	-3 990	0	-3 990	-2 766	-1 224
Yhteishankkeet	-2 260	0	-2 260	-4 104	1 844
Vantaan ratikka	-7 000	0	-7 000	-6 008	-992
Netto	-37 000	-67	-37 067	-38 157	1 090

Julkisen käyttöomaisuuden määrärahat hankeryhmissä 931–935 ylittyivät noin 6,3 milj. eurolla. Ratikkahankkeen (938) konsulttimenot puolestaan alittivat budjetin lähes 1,0 milj. eurolla.

Erilaisia avustuksia saatiin yhteensä reilut 6,2 milj. euroa, josta noin 1,9 milj. euroa ratikkaan. Vuoden 2022 hyväksytyssä talousarviossa mainitaan, että mikäli investointeihin saadaan valtionapuja, voidaan määrärahat ylittää tuen verran. Saadut valtionavustukset ylittävät talousarvion noin 4,2 milj. eurolla, joten investointien reaaliylitykseksi jää noin 2,1 milj. euroa. MEK-määrärahaa kohdistettiin Koivutorin kunnostukseen, katutaidekohteisiin ja Mikkolan valaistuksen parantamiseen yhteensä 66 640 euroa.

Ylitykset kohdistuivat pääasiassa liikennealueisiin (lähes 5 milj. euroa), mutta myös virkistysalueisiin ja yhteishankkeisiin (yht. 3 milj. euroa). Liikennealueissa Luhtitien hanke eteni ennakoitua nopeammin, ja lisä- ja muutostöiden kanssa ylitystä tuli noin 1,3 milj. euroa. Kivistön kirkon kortteleiden urakassa suunnitelmamuutoksista johtuvista lisä- ja muutostöistä aiheutui noin 0,3 milj. euron lisäkustannukset. Myös siltojen pintarakennekorjauksien urakassa tuli odottamattomia lisä- ja muutostöitä noin 0,5 milj. euron edestä. Yhteishankkeiden ylitys johtui Kehä III urakan nopeammasta etenemisestä sekä yleisestä rakennusmateriaalien hintojen noususta. Kuusijärven ulkoilualueen suunnitelmamuutokset sekä kivitöiden viivästyminen lisäsivät virkistysalueiden kustannuksia. Myös rakentamisen kustannustason nousu alkuvuodesta sekä yleisen inflaation vaikutukset näkyivät kustannusten nousussa, esimerkiksi suunnittelukonsultit nostivat veloitushintojaan keskimäärin 7 prosenttia.

Investointien määrärahojen ylitystä selittää osaltaan hankerakentamiseen kuluneet normaalia suuremmat vuosittaiset kustannukset. Ylitys aiheutui pääosin vuoden 2021 kiveysurakasta keskeneräisiksi jääneistä kiveystöistä, jotka viimeisteltiin vuonna 2022.

Urheilualueisiin ja ympäristörakentamiseen käytettiin määrärahoja puolestaan noin 1,7 milj. euroa ennakoitua vähemmän.

Vaikka Ratikan katusuunnittelu eteni suunnitelmien mukaan, niin eräillä jaksoilla ilmeni viiveitä muuttuneiden lähtötietojen ja suunnitteluratkaisujen takia. Lisäksi osa tehdyistä tilauksista toteutui huomattavasti alkuperäistä arviota pienempänä, tai ne ovat jakautuneet usealle vuodelle.

Liikennealueisiin (hankeryhmät 931 ja 935) oli budjetissa varattu yhteensä 23,9 milj. euroa. Toteutuksiin käytettiin yhteensä 30,8 milj. euroa. Merkittäviä kohteita olivat Kehä III yhteishanke, Luhtitien rakentaminen, Riipiläntien 2. vaihe, Kiilan vesihuolto sekä Ruusumäenraitti. Avustuksia liikennealueisiin saatiin yhteensä 3,1 milj. euroa.

Urheilualueisiin (932) oli varattu 2,9 milj. euroa ja toteutuksiin kului 2,4 milj. euroa. Merkittävin hanke oli Hakunilan urheilupuisto. Avustuksia urheilualueisiin saatiin yhteensä 86 000 euroa.

Virkistysalueisiin (933) oli varattu 1,3 milj. euroa ja toteutuksiin kului 2,4 milj. euroa. Merkittävimmät hankkeet olivat Kuusijärven pysäköintialue, pulkkamäki ja esteetön grillipaikka. Avustuksia saatiin yhteensä reilut 318 000 euroa.

Ympäristörakentamisen (934) hankkeisiin oli varattu lähes 4,0 milj. euroa ja toteutuksiin kului 2,8 milj. euroa. Merkittävimmät hankkeet olivat Påkaksenpellon laatukäytävä, Jokiuomanpuisto sekä Tikkurilan jokiranta. Avustuksia näihin hankeisiin saatiin yli 835 000 euroa.

Vantaan ratikan suunnittelu edistyi. Kaikki katusuunnitelmaluonnokset esiteltiin vuoden 2022 loppuun mennessä. Katusuunnitelmaehdotukset asetetaan nähtäville yhtä aikaa alueen asemakaavaehdotuksen kanssa, jotta kommentoijilla olisi kokonaisvaltaisempi näkemys suunnittelusta. Ratikan suunnittelussa on otettu käyttöön innovatiivisia tapoja toimia. Toimintatavat ovat lisänneet kaavoituksen ja katusuunnittelun yhteistyötä parantaen kaupunkisuunnittelun laatua ja nopeutta.

Viestinnässä ja vuorovaikutuksessa onnistuttiin havainnollistamaan ratikan suunnittelun edistymistä. Vantaan ratikan suunnittelusta on sovittu MAL-sopimuksessa 2020. Ratikan rakentamisesta päätetään vuoden 2023 aikana. Toteutuessaan ratikka parantaisi olennaisesti paitsi joukkoliikenteen esteettömyyttä ja laatua, myös ratikkareitin varren kävelyn ja pyöräliikenteen olosuhteita.

94 Irtain omaisuus

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	0	0
Menot	-6 999	0	-6 999	-5 968	-1 031
Kaupunkistrategia ja johto	-20	0	-20	-19	-1
Kasvatus ja oppiminen	-3 330	0	-3 330	-3 004	-326
Kaupunkikulttuuri	-1 730	0	-1 730	-1 614	-116
Kaupunkiympäristö	-1 919	0	-1 919	-1 331	-588
Netto	-6 999	0	-6 999	-5 968	-1 031

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan irtaimen omaisuuden investointeihin oli talousarviossa varattu 20 000 euroa. Irtaimen investointeja toteutui noin 19 000 euroa ja ne liittyvät Vernissakatu 1 tilojen kalustamiseen.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan irtaimen omaisuuden määräraha oli 3,33 milj. euroa. Määrärahaa käytettiin 3 milj. euroa, joten määrärahasta toteutui 90,2 prosenttia.

Perusopetuksen osalta isoimpina kohteina oli vuonna 2022 Jokiniemen koulun valkoinen talo (vaihe I) sekä Kilterin koulu. Leppäkorven puukoulun kalustaminen ei toteutunut vaan siirtyi eteenpäin. Lisäksi irtaimistoa hankittiin useaan peruskorjauskohteeseen, tilamuutoksiin ja vammaisopetuksen tiloihin.

Varhaiskasvatuksen puolella valmistui uudet Länsimäen, Lauhatien, Vapaalan ja Koivukylän päiväkodit. Lisäksi kalusteita hankittiin useisiin peruskorjaus- ja sisäilmakohteisiin. Lisäksi varhaiskasvatukseen hankittiin tvt-laitteita.

Lisäksi irtaimen omaisuuden määrärahalla hankittiin lukioiden (Vaskivuori, Lumo ja Sotunki) AV-tekniikkaa sekä kalustoa Variaan.

Kaupunkikulttuurin toimialan irtaimeen omaisuuteen oli varattu määrärahaa 1,7 milj. euroa. Määrärahasta toteutui 93 prosenttia. Irtaimen omaisuuden määrärahaa käytetiin palvelualueiden kaluste- ja laitehankintoihin. Myös vuonna 2022 määrärahaa jäi osin käyttämättä pandemiasta johtuen toimitusaikojen viivästyessä.

Kaupunkiympäristön toimialan irtaimen omaisuuden investointien määrärahoja käytettiin yhteensä noin 1,3 milj. euroa vuonna 2022.

Rakentamisen palveluyksikkö hankki kolme maastotietokonetta lisää tietomallipohjaisen rakentamisen edistämiseksi. Kaiken kaikkiaan irtaimen omaisuuden hankintaan käytettiin noin 68 prosenttia koko kadut ja puistot palvelualueen määrärahoista.

Varikon irtaimen omaisuuden hankintasuunnitelma ajoneuvojen ja koneiden osalta ei toteutunut maailmanlaajuisen komponenttipulan aiheuttamista pitkistä yli vuoden toimitusajoista. Vuodelle 2022 suunnitellut kolmen kuorma-auton toimitukset siirtyivät vuodelle 2023. Yhden imulakaisukoneen hankinta pystyttiin puolestaan siirtämään vuodelta 2023 vuodelle 2022. Muutokset on huomioitu vuoden 2022 ja 2023 budjeteissa.

Toimitilajohtamiselle oli varattu yhteensä 400 000 euroa irtaimen omaisuuden hankintoihin. Määrärahasta käytettiin noin 240 000 euroa (60 %) toimitilojen kaluste- ja laitehankintoihin. Kuusijärven kahvi-

lan ja kokoustilojen kalusteet uusittiin kokonaisuutena toiminnallisuuden ja viihtyvyyden parantamiseksi osana Kuusijärven kärkihanketta. Oman toiminnan kannalta välttämätöntä laitekantaa uusittiin Asematie 10:n toimitiloissa. Määrärahoja oli varattu myös keittiölaitteiden uusimiseen varsinaisten korjausrakentamiseen tarkoitettujen investointimäärärahojen lisäksi.

Mittaus- ja geopalveluille oli varattu 101 800 euroa irtaimen omaisuuden hankintaan. Maastomittaukseen ja maatutkimukseen hankittiin mittalaitteita yhteensä 129 300 euron arvosta.

95 Kiinteä omaisuus

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	3 500	0	3 500	13 552	-10 052
Menot	-10 000	0	-10 000	-9 940	-60
Kiinteän omaisuuden osto	-7 000	0	-7 000	-9 463	2 463
Maa-alueiden kunnostus	-3 000	0	-3 000	-477	-2 523
Myytävän ja vuokr. tonttimaan kunnostus	-2 600	0	-2 600	-350	-2 250
Kaupungin pysyvään om. jäävien maa-alueiden kunnostus	-400	0	-400	-127	-273
Netto	-6 500	0	-6 500	3 612	-10 112

Maata hankittiin vapaaehtoisin kaupoin, etuosto-oikeutta käyttämällä, sopimuskorvauksina ja lunastuksella yhteensä noin 91 ha alueilta, jotka suurelta osin tukevat MAL-sopimuksen ja kaupungin pitkän aikavälin strategioiden toteuttamista sekä yhdyskuntarakenteen eheyttämistä. Maata hankittiin merkittävästi yleiskaavan 2020 rakentamiseen osoitetuilta alueilta. Maanhankintamäärärahoja käytettiin hankintoihin noin 9,5 milj. euroa.

Esirakentamisen ja pilaantuneen maan puhdistamisessa ei ollut merkittäviä työmaita. Kustannukset jakautuivat pienille puhdistus- ja kunnostuskohteille. Määrärahoja käytettiin yhteensä noin 0,5 milj. euroa. Määrärahat alittuivat 2,5 milj. euroa.

Kiinteän omaisuuden hankeryhmien investointimenot yhteensä pysyivät talousarviossa. Kiinteän omaisuuden tuottoihin on kirjattu maanmyyntien hankintahintojen osuudet noin 9,5 milj. euroa, ja Kaunialan sairaalan myytyjen rakennusten hankintahintojen osuus noin 4,1 milj. euroa.

97 Osakkeet ja osuudet

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys/alitus
Tulot	0	0	0	2 263	-2 263
Menot	-1 500	0	-1 500	-546	-954
Osakkeet	-1 500	0	-1 500	-546	-954
Kaupunginhallitus / osakkeiden hankinta	-1 500	0	-1 500	-546	-954
Netto	-1 500	0	-1 500	1 717	-3 217

Tytäryhtiö- ja muita osakkeita myytiin yhteensä 2,26 milj. euroa ja osakehankintoja tehtiin yhteensä 0,54 milj. euroa. Hankinnat alittivat talousarvion noin 1 milj. eurolla.

2.2.4 Rahoitusosan toteutuminen (ilman liikelaitoksia)

Kaupunki ja rahastot

1 000 €	Talousarvio 2022	Talousarvio-muutokset	Talousarvio muutosten jälkeen	Toteutuma	Ylitys / alitus
Toiminnan rahavirta	**44 198**	**-14 963**	**29 235**	**75 995**	**-46 760**
Vuosikate	86 597	-26 563	60 034	122 173	-62 139
Satunnaiset erät	0	0	0	50	-50
Tulorahoituksen korjauserät	-42 399	11 600	-30 799	-46 228	15 429
Investointien rahavirta	**-105 166**	**-11 682**	**-116 848**	**-68 773**	**-48 075**
Investointimenot	-154 440	-82	-154 522	-139 448	-15 074
Rahoitusosuudet investointimenoihin	3 375	0	3 375	8 634	-5 259
Käyttöomaisuuden myyntitulot	45 899	-11 600	34 299	62 041	-27 742
Toiminnan ja investointien rahavirta	**-60 968**	**-26 645**	**-87 613**	**7 222**	**-94 835**
Rahoituksen rahavirta					
Antolainauksen muutokset	**-5 460**	**0**	**-5 460**	**6 130**	**-11 590**
Antolainasaamisten lisäykset	-8 000	0	-8 000	-122	-7 878
Antolainasaamisten vähennykset	2 540	0	2 540	6 252	-3 712
Lainakannan muutokset	**63 290**	**0**	**63 290**	**-82 959**	**146 249**
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	135 000	0	135 000	0	135 000
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-71 710	0	-71 710	-71 714	4
Lyhytaikaisten lainojen muutos	0	0	0	-11 245	11 245
Oman pääoman muutokset	**0**	**0**	**0**	**-26**	**-26**
Ylijäämän palautus kunnalle	**0**	**0**	**0**	**0**	**0**
Muut maksuvalmiuden muutokset	**0**	**0**	**0**	**59 590**	**-59 590**
Rahoituksen rahavirta	**57 830**	**0**	**57 830**	**-17 266**	**75 096**
Rahavarojen muutos	**-3 138**	**-26 645**	**-29 783**	**-10 043**	**-19 740**
Nettolainanotto	**63 290**	**0**	**63 290**	**-82 959**	**146 249**

2.2.5 Yhteenveto määrärahojen ja tuloarvioiden toteutumisesta

milj. euroa		Määräraha					Tuloarvio				
	Sitovuus	Talousarvio	Toteutuma	Ylitys/Alitus (ylitys on -merkkinen)	Talousarvio muutokset lisäys + vähennys -	Ylitys/Alitus muutosten jälkeen	Talousarvio	Toteutuma	Ylitys/Alitus (ylitys on -merkkinen)	Talousarvio muutokset lisäys + vähennys -	Ylitys/Alitus muutosten jälkeen
KÄYTTÖTALOUSOSA											
10 Yleishallinto	B	34,0	29,8	4,2	-2,2	1,9	4,2	18,7	-14,6	0,5	-14,1
11 Kaupunkistrategia ja johto	B	150,7	128,0	22,7	-4,7	18,0	12,3	13,0	-0,7	0,0	-0,7
12 Sosiaali- ja terveydenhuolto	B	489,2	542,3	-53,1	59,3	6,3	45,2	68,8	-23,6	17,7	-5,9
12 20 Erikoissairaanhoito	B	281,8	289,3	-7,5	0,0	-7,5	1,3	3,2	-1,9	0,0	-1,9
13 Kasvatus ja oppiminen	B	455,5	468,2	-12,7	10,5	-2,1	31,8	38,3	-6,5	5,2	-1,2
13 70 Ammatillinen koulutus	N	40,4	39,5	0,9	0,3	1,2	1,9	1,2	0,7	0,0	0,7
16 Kaupunkikulttuuri	B	68,6	69,0	-0,4	1,8	1,4	10,0	9,3	0,7	-0,3	0,5
16332 Musiikkiopisto	N	4,3	4,4	-0,1	0,2	0,1	1,0	1,0	0,0	0,0	0,0
16333 Kuvataidekoulu	N	1,0	1,1	-0,1	0,1	0,0	0,3	0,3	0,0	0,0	0,0
14 0 Kaupunkiympäristölautakunta	B	14,6	14,7	-0,1	0,2	0,1	5,8	5,8	0,0	-0,5	-0,5
14 5 Kaupunkitilalautakunta *	B	129,2	138,5	-9,3	6,1	-3,2	82,5	77,9	4,6	-13,4	-8,8
14 51 Joukkoliikenne	B	65,0	64,8	0,2	0,0	0,2	12,3	12,5	-0,2	0,0	-0,2
14 32 Kiinteistöt ja tilat netto	N	110,2	106,9	3,4	0,0	3,4	204,0	197,8	6,2	-5,2	1,0
14 52 Varikko	N	5,3	6,2	-0,9	0,0	-0,9	6,2	7,3	-1,1	0,0	-1,1
TULOSLASKELMAOSA											
Verotulot	B						1 161,0	1 203,7	-42,7	41,0	-1,7
Valtionosuudet	B						282,0	287,6	-5,6	0,0	-5,6
Korkotulot liikelaitoksilta	B						0,2	0,2	0,0	0,0	0,0
Korkotulot	B						12,7	13,8	-1,1	0,0	-1,1
Muut rahoitustulot	B						13,4	15,2	-1,8	0,0	-1,8
Liikelaitoksen peruspääoman tuotto	B						0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Korkomenot	B	2,8	2,7	0,1	0,0	0,1					
Muut rahoitusmenot	B	0,1	0,1	0,1	0,0	0,1					
INVESTOINTIOSA											
91 1 Uudisrakentaminen	B	38,8	32,8	6,0	0,0	6,0	0,0	0,2	-0,2	0,0	-0,2
91 2 Korjausrakentaminen	B	46,8	36,4	10,4	0,0	10,4	0,0	0,4	-0,4	0,0	-0,4
91 3 Vuokra- ja os.tilojen muutostyöt	B	2,2	0,9	1,3	0,0	1,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
92 Aineeton omaisuus	B	9,2	8,5	0,7	0,0	0,7	1,4	1,8	-0,5	0,0	-0,5
93 Julkinen käyttöomaisuus	B	32,0	38,4	-6,4	0,1	-6,3	0,0	4,3	-4,3	0,0	-4,3
93 8 Vantaan ratikka	B	7,0	6,0	1,0	0,0	1,0	2,0	1,9	0,1	0,0	0,1
94 Irtain omaisuus	B	7,0	6,0	1,0	0,0	1,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
95 Kiinteä omaisuus	B	10,0	9,9	0,1	0,0	0,1	3,5	13,6	-10,1	0,0	-10,1
97 Osakkeet ja osuudet	B	1,5	0,5	1,0	0,0	1,0	0,0	2,3	-2,3	0,0	-2,3
RAHOITUSOSA											
Nettolainanotto	N	63,3	-83,0	146,2	0,0	146,2					
LIIKELAITOKSET											
Keski-Uudenmaan pelastust. liikelaitos	N	40,2	41,1	-0,9	0,3	-0,5	41,9	42,2	-0,3	0,0	-0,3
Suun terveydenhuollon liikelaitos	N	25,1	25,4	-0,3	0,2	-0,1	25,6	25,9	-0,3	0,0	-0,3

* Sisältää joukkoliikenteen

3 Tilinpäätöslaskelmat

3.1 Vantaan kaupungin tuloslaskelma

		1.1. - 31.12.2022		1.1. - 31.12.2021
Toimintatuotot				
Myyntituotot		76 231 595,88		69 380 107,35
Maksutuotot		72 202 413,64		75 835 147,40
Tuet ja avustukset		60 761 067,17		105 660 165,83
Muut toimintatuotot		76 603 972,67		83 301 247,90
		285 799 049,36		**334 176 668,48**
Toimintakulut				
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	-	456 760 247,51	-	444 752 230,43
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	-	100 846 393,16	-	95 498 710,51
Muut henkilösivukulut	-	18 189 619,19	-	18 101 996,04
	-	575 796 259,86	-	558 352 936,98
Palvelujen ostot	-	888 720 370,89	-	815 986 125,75
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-	63 325 888,51	-	60 969 424,60
Avustukset	-	73 394 388,75	-	73 767 710,41
Muut toimintakulut	-	78 591 206,44	-	71 225 186,99
	-	**1 679 828 114,45**	**-**	**1 580 301 384,73**
Toimintakate	**-**	**1 394 029 065,09**	**-**	**1 246 124 716,25**
Verot ja valtionosuudet				
Verotulot		1 203 660 544,11		1 131 635 570,51
Valtionosuudet		287 596 677,00		255 322 099,00
		1 491 257 221,11		**1 386 957 669,51**
Rahoitustuotot ja -kulut				
Korkotuotot		13 812 881,35		13 673 413,61
Muut rahoitustuotot		15 198 706,55		13 984 190,07
Korkokulut	-	2 534 996,14	-	1 639 853,68
Muut rahoituskulut	-	123 679,10	-	253 341,32
		26 352 912,66		**25 764 408,68**
Vuosikate		**123 581 068,68**		**166 597 361,94**
Poistot ja arvonalentumiset				
Suunnitelman mukaiset poistot	-	108 745 846,09	-	103 732 063,05
Arvonalentumiset	-	1 884 463,49	-	1 515 309,05
	-	**110 630 309,58**	**-**	**105 247 372,10**
Satunnaiset erät				
Satunnaiset tuotot		49 932,26		0,00
Tilikauden tulos		**13 000 691,36**		**61 349 989,84**
Poistoeron lisäys (-) tai vähennys (+)		302 804,45		302 804,45
Rahastojen lisäys (-) tai vähennys (+)	-	1 210 150,24	-	247 040,32
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)		**12 093 345,57**		**61 405 753,97**

3.2 Vantaan kaupungin rahoituslaskelma

	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Toiminnan rahavirta		
Vuosikate	123 581 068,68	166 597 361,94
Satunnaiset erät	49 932,26	0,00
Tulorahoituksen korjauserät	- 46 352 786,09	- 57 401 433,35
	77 278 214,85	109 195 928,59
Investointien rahavirta		
Investointimenot	- 139 995 233,52	- 120 608 124,32
Rahoitusosuudet investointeihin	8 697 947,24	4 020 566,42
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	62 173 761,16	75 944 006,66
	- 69 123 525,12	- 40 643 551,24
Toiminnan ja investointien rahavirta	**8 154 689,73**	**68 552 377,35**
Rahoituksen rahavirta		
Antolainauksen muutokset		
Antolainasaamisten lisäys	- 122 425,48	- 34 283 322,64
Antolainasaamisten vähennys	6 251 935,19	8 214 411,51
Lainakannan muutokset		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	0,00	70 000 000,02
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	- 71 714 441,52	- 79 478 669,15
Lyhytaikaisten lainojen muutos	- 11 244 664,68	- 6 677 677,06
Oman pääoman muutokset	- 26 442,09	943 628,73
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Toimeksiantojen varojen ja pääomien muutokset	- 1 243 998,06	817 625,13
Vaihto-omaisuuden muutos	71 335,81	- 203 691,77
Saamisten muutos	19 832 007,55	- 32 286 760,24
Korottomien velkojen muutos	40 345 600,11	18 996 471,86
Rahoituksen rahavirta	**- 17 851 093,17**	**- 53 957 983,61**
Rahavarojen muutos	**- 9 696 403,44**	**14 594 393,74**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat 31.12.	133 093 240,09	142 789 643,53
Rahavarat 1.1.	142 789 643,53	128 195 249,79
	- 9 696 403,44	14 594 393,74

3.3 Vantaan kaupungin tase

VASTAAVAA	31.12.2022	31.12.2021
Pysyvät vastaavat	**1 890 357 799,22**	**1 891 643 207,30**
Aineettomat hyödykkeet		
Aineettomat oikeudet	82 728,86	178 211,28
Muut pitkävaikutteiset menot	23 370 668,36	24 804 721,39
	23 453 397,22	24 982 932,67
Aineelliset hyödykkeet		
Maa- ja vesialueet	318 641 416,73	318 177 213,48
Rakennukset	610 015 014,77	585 209 273,85
Kiinteät rakenteet ja laitteet	311 026 771,51	319 551 008,97
Koneet ja kalusto	19 728 581,84	18 763 134,82
Muut aineelliset hyödykkeet	316 783,31	316 783,31
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	33 246 867,89	42 867 012,82
	1 292 975 436,05	1 284 884 427,25
Sijoitukset		
Osakkeet ja osuudet	280 040 485,58	281 757 857,30
Muut lainasaamiset	292 771 424,13	299 023 359,32
Muut saamiset	1 117 056,24	994 630,76
	573 928 965,95	581 775 847,38
Toimeksiantojen varat	**819 925,91**	**942 129,06**
Valtion toimeksiannot	819 925,91	942 129,06
Vaihtuvat vastaavat	**196 390 592,49**	**225 990 339,29**
Vaihto-omaisuus		
Aineet ja tarvikkeet	710 311,99	777 334,87
Muu vaihto-omaisuus	48 975,51	53 288,44
	759 287,50	830 623,31
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset		
Lainasaamiset	263 242,62	226 764,74
	263 242,62	226 764,74
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	25 937 817,60	18 565 616,26
Lainasaamiset	199 266,06	1 534 330,55
Muut saamiset	20 757 797,22	21 096 888,43
Siirtosaamiset	15 379 941,40	40 946 472,47
	62 274 822,28	82 143 307,71
Rahoitusarvopaperit		
Osakkeet ja osuudet	120 298,59	120 298,59
Rahat ja pankkisaamiset	132 972 941,50	142 669 344,94
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**2 087 568 317,62**	**2 118 575 675,65**

VASTATTAVAA	31.12.2022	31.12.2021
Oma pääoma	**1 011 748 401,95**	**998 471 348,23**
Peruspääoma	349 118 131,18	349 118 131,18
Muut omat rahastot	109 989 645,09	127 723 112,35
Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)	540 547 280,11	460 224 350,73
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	12 093 345,57	61 405 753,97
Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset	**975 744,72**	**1 278 549,17**
Poistoero	975 744,72	1 278 549,17
Pakolliset varaukset	**9 759 409,13**	**9 761 309,13**
Eläkevaraukset	120 700,00	122 600,00
Muut pakolliset varaukset	9 638 709,13	9 638 709,13
Toimeksiantojen pääomat	**2 185 754,12**	**3 551 955,33**
Valtion toimeksiannot	819 925,91	1 958 372,51
Lahjoitusrahastojen pääomat	1 365 828,21	1 593 582,82
Vieras pääoma	**1 062 899 007,70**	**1 105 512 513,79**
Pitkäaikainen		
Joukkovelkakirjalainat	131 433 333,36	137 166 666,68
Lainat rahoitus- ja vakuutuslaitoksilta	538 975 728,97	639 950 170,49
Siirtovelat	0,00	100 009,61
	670 409 062,33	777 216 846,78
Lyhytaikainen		
Joukkovelkakirjalainat	5 733 333,32	5 733 333,32
Lainat rahoitus-ja vakuutuslaitoksilta	100 974 441,52	65 981 108,18
Lainat muilta luotonantajilta	30 085 853,62	41 330 518,32
Saadut ennakot	33 778 580,13	31 300 707,85
Ostovelat	115 847 844,14	82 180 163,85
Muut velat	35 288 990,03	27 623 961,03
Siirtovelat	70 780 902,61	74 145 874,46
	392 489 945,37	328 295 667,01
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**2 087 568 317,62**	**2 118 575 675,65**

3.4 Vantaan kaupungin konsernituloslaskelma

	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Toimintatuotot	1 195 598 826,25	1 199 727 813,62
Toimintakulut	- 2 389 681 731,88	- 2 255 336 882,80
Osuus osakkuusyhteisöjen voitosta (tappiosta)	9 536 316,99	- 7 286 985,31
Toimintakate	**- 1 184 546 588,63**	**- 1 062 896 054,49**
Verot ja valtionosuudet		
Verotulot	1 199 240 509,03	1 131 635 570,47
Valtionosuudet	295 026 809,36	261 576 307,00
	1 494 267 318,39	**1 393 211 877,47**
Rahoitustuotot ja -kulut		
Korkotuotot	10 488 714,08	10 014 403,96
Muut rahoitustuotot	5 058 276,54	3 438 236,51
Korkokulut	- 20 205 065,75	- 17 143 191,77
Muut rahoituskulut	- 46 473 524,06	- 5 071 540,88
	- 51 131 599,18	**- 8 762 092,18**
Vuosikate	**258 589 130,58**	**321 553 730,80**
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	- 218 946 251,89	- 213 810 770,84
Omistuksen eliminointierot	2 839,29	- 1 158 295,05
Arvonalentumiset	- 1 995 179,82	- 4 207 826,67
	- 220 938 592,41	**- 219 176 892,56**
Satunnaiset erät		
Satunnaiset tuotot	49 932,26	0,00
Tilikauden tulos	**37 700 470,43**	**102 376 838,25**
Tilinpäätössiirrot	- 1 210 150,24	- 190 309,95
Tilikauden verot	- 8 650 600,75	- 12 130 120,36
Laskennalliset verot	- 3 695 251,48	- 2 791 056,74
Vähemmistöosuudet	- 241 882,22	- 11 616 855,00
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**23 902 585,74**	**75 648 496,20**

3.5 Vantaan kaupungin konsernirahoituslaskelma

	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Toiminnan rahavirta		
Vuosikate	258 589 130,58	321 553 730,80
Satunnaiset erät	49 932,26	0,00
Tilikauden verot	- 8 650 600,75	- 12 130 120,36
Tulorahoituksen korjauserät	- 11 437 671,54	- 25 780 713,66
	238 550 790,55	283 642 896,78
Investointien rahavirta		
Investointimenot	- 428 243 445,54	- 410 036 415,05
Rahoitusosuudet investointeihin	7 088 355,45	2 966 120,00
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	203 121 784,44	159 991 857,44
	- 218 033 305,65	- 247 078 437,61
Toiminnan ja investointien rahavirta	**20 517 484,90**	**36 564 459,17**
Rahoituksen rahavirta		
Antolainauksen muutokset		
Antolainasaamisten lisäys	- 305 012,77	- 360 021,68
Antolainasaamisten vähennys	2 619 957,25	2 682 055,28
Lainakannan muutokset		
Pitkäaikaisten lainojen lisäys	78 269 923,18	160 745 860,76
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	- 159 788 795,05	- 133 740 086,62
Lyhytaikaisten lainojen muutos	194 115 204,75	- 18 463 215,19
Oman pääoman muutokset	- 7 743 978,01	- 7 861 723,04
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Toimeksiantojen varojen ja pääomien muutokset	- 1 247 726,81	850 294,32
Vaihto-omaisuuden muutos	- 17 874 476,06	7 408 016,24
Saamisten muutos	- 99 634 279,15	- 102 032 768,19
Korottomien velkojen muutos	20 776 526,28	79 338 724,74
Rahoituksen rahavirta	**9 187 343,62**	**- 11 432 863,39**
Rahavarojen muutos	**29 704 828,52**	**25 131 595,78**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat 31.12.	280 438 731,39	250 733 902,87
Rahavarat 1.1.	250 733 902,87	225 602 307,09
	29 704 828,52	25 131 595,78

3.6 Vantaan kaupungin konsernitase

VASTAAVAA	31.12.2022	31.12.2021
Pysyvät vastaavat	**3 689 665 885,17**	**3 681 680 326,04**
Aineettomat hyödykkeet		
Aineettomat oikeudet	6 132 035,23	7 223 938,60
Muut pitkävaikutteiset menot	47 621 428,12	38 894 648,69
Ennakkomaksut	1 213 494,72	1 103 917,16
	54 966 958,07	47 222 504,45
Aineelliset hyödykkeet		
Maa- ja vesialueet	431 354 546,75	425 630 270,43
Rakennukset	1 531 636 943,92	1 466 724 824,42
Kiinteät rakenteet ja laitteet	970 731 748,16	872 713 780,84
Koneet ja kalusto	111 939 117,01	119 201 976,66
Muut aineelliset hyödykkeet	8 122 646,51	8 396 898,48
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	170 738 073,32	297 280 951,65
	3 224 523 075,66	3 189 948 702,48
Sijoitukset		
Osakkuusyhteisöosuudet	108 836 574,56	101 871 426,77
Muut osakkeet ja osuudet	111 643 221,25	150 626 692,22
Muut lainasaamiset	184 229 345,13	186 641 521,91
Muut saamiset	5 466 710,50	5 369 478,23
	410 175 851,44	444 509 119,12
Toimeksiantojen varat	**2 946 195,90**	**3 309 157,94**
Valtion toimeksiannot	1 947 030,83	1 776 201,61
Lahjoitusrahastojen varat	839 951,70	909 161,45
Muut toimeksiantojen varat	159 213,38	623 794,88
Vaihtuvat vastaavat	**653 656 850,92**	**511 906 332,43**
Vaihto-omaisuus		
Aineet ja tarvikkeet	38 358 250,16	20 512 009,36
Muu vaihto-omaisuus	28 598,80	56 462,57
	38 386 848,97	20 568 471,93
Saamiset		
Pitkäaikaiset saamiset		
Lainasaamiset	263 242,62	226 764,74
Laskennalliset verosaamiset	1 785 796,56	2 117 192,82
Muut saamiset	17 598,95	17 598,95
Siirtosaamiset	13 070 055,63	2 707 519,48
	15 136 693,76	5 069 075,99
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	100 075 917,27	94 496 179,46
Lainasaamiset	285 996,32	288 557,62
Muut saamiset	161 781 496,28	68 684 052,58
Siirtosaamiset	57 551 166,95	72 066 091,98
	319 694 576,81	235 534 881,64
Rahoitusarvopaperit		
Osakkeet ja osuudet	147 907,18	148 059,43
Muut arvopaperit	37 790 236,00	31 415 706,19
	37 938 143,18	31 563 765,62
Rahat ja pankkisaamiset	242 500 588,22	219 170 137,25
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**4 346 268 932,01**	**4 196 895 816,41**

VASTATTAVAA	31.12.2022	31.12.2021
Oma pääoma	**1 380 625 350,77**	**1 356 161 759,91**
Peruspääoma	349 118 131,18	349 118 131,18
Muut omat rahastot	160 164 006,96	178 895 453,00
Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)	847 440 626,88	752 499 679,52
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	23 902 585,74	75 648 496,20
Vähemmistöosuudet	**143 211 608,54**	**149 494 779,28**
Pakolliset varaukset	**30 260 722,04**	**29 527 626,53**
Eläkevaraukset	189 953,65	191 853,65
Muut pakolliset varaukset	30 070 768,39	29 335 772,88
Toimeksiantojen pääomat	**4 345 954,98**	**5 956 643,83**
Valtion toimeksiannot	1 978 219,85	2 825 671,13
Lahjoitusrahastojen pääomat	2 206 414,27	2 503 804,50
Muut toimeksiantojen pääomat	161 320,86	627 168,20
Vieras pääoma	**2 787 825 295,70**	**2 655 755 006,87**
Pitkäaikainen		
Joukkovelkakirjalainat	131 433 333,36	137 166 666,68
Lainat rahoitus-ja vakuutuslaitoksilta	1 410 499 454,91	1 513 055 700,15
Lainat julkisyhteisöiltä	175 055 146,78	177 231 567,14
Saadut ennakot	165,23	165,23
Liittymismaksut ja muut velat	144 816 586,99	140 762 143,40
Siirtovelat	615 999,98	718 666,65
Laskennalliset verovelat	66 513 407,81	62 110 406,73
	1 928 934 095,06	2 031 045 315,98
Lyhytaikainen		
Joukkovelkakirjalainat	21 349 333,32	23 301 333,32
Lainat rahoitus- ja vakuutuslaitoksilta	347 754 773,15	122 728 231,35
Lainat julkisyhteisöiltä	2 202 636,80	2 214 846,80
Saadut ennakot	46 450 020,78	41 052 474,55
Ostovelat	187 308 484,02	165 397 225,09
Muut velat	109 372 529,23	127 804 157,94
Siirtovelat	142 376 240,97	139 076 986,96
Laskennalliset verovelat	2 077 182,36	3 134 434,87
	858 891 200,63	624 709 690,89
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**4 346 268 932,01**	**4 196 895 816,41**

4 Tilinpäätöksen liitetiedot

4.1 Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

4.1.1 Kaupungin tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

Arvostusperiaatteet ja -menetelmät sekä jaksotusperiaatteet ja -menetelmät

Jaksotusperiaatteet

Tulot ja menot on merkitty tuloslaskelmaan suoriteperusteen mukaisesti. Suoriteperusteesta poiketen verotulot on kirjattu niiden tilitysajankohdan mukaisesti ao. tilikaudelle.

Pysyvien vastaavien arvostus

Pysyvät vastaavat on merkitty taseeseen hankintamenoon vähennettynä suunnitelman mukaisilla poistoilla ja investointimenoihin saaduilla rahoitusosuuksilla. Hankintamenoperiaatetta ei ole noudatettu kuitenkaan Keski-Uudenmaan pelastuslaitokselle luovutettujen pysyvien vastaavien osalta, sillä jäsenkunnat luovuttivat sen nolla-arvolla perustettavan liikelaitoksen käyttöön. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu hyväksytyn poistosuunnitelman mukaisesti. Suunnitelmapoistojen laskentaperusteet on esitetty tuloslaskelman liitetiedoissa kohdassa 4.2 suunnitelman mukaisten poistojen perusteet.

Pysyviin vastaaviin ei ole kirjattu hankintoja, joiden hankintameno on alle 10 000 euroa, vaan ne on kirjattu vuosikuluiksi.

Poistojen alkamisperusteet

Irtaimen omaisuuden poistot aloitetaan hankintakuukautta seuraavan kuukauden alusta. Ensikertaisen kalustamisen suunnitelman mukainen poistolaskenta alkaa, kun koko kalustaminen on valmis. Rakennusten poistot alkavat valmistumispäivästä seuraavan kuukauden alusta. Kaupunkirakentamisen kiinteästä omaisuudesta kirjataan puolen vuoden suunnitelman mukainen poisto, joka lasketaan koko kuluneen tilikauden kustannuksista.

Sijoitusten arvostus

Pysyvien vastaavien osakkeet ja osuudet on merkitty taseessa hankintamenoon tai sitä alempaan arvoon. Arvostuksen perusteena on ollut hyödykkeen todennäköisesti tulevaisuudessa kerryttämä tulo tai sen arvo palvelutuotannossa.

Vaihto-omaisuuden arvostus

Varikon varaosavarasto on arvostettu keskihintaperiaatteen mukaisesti ja hoitotarvikevarasto on merkitty taseeseen FIFO -periaatteen mukaisesti.

Rahoitusomaisuuden arvostus

Vaihtuvien vastaavien saamiset on merkitty taseeseen nimellisarvoon ja rahoitusomaisuusarvopaperit hankintahintaan tai sitä alempaan todennäköiseen luovutushintaan.

Johdannaissopimusten käsittely

Vantaan kaupungin lainat otetaan pääsääntöisesti vaihtuvakorkoisina. Kaupunki on aikaisemmin suojannut osan lainasalkustaan korkojohdannaisilla. Kaupungin käyttämät korkojohdannaiset ovat koronvaihtosopimuksia, korko-optioita tai näiden yhdistelmiä. Kaupungin korkoriskipolitiikan mukaisesti kaupunki käyttää korkojohdannaisia ainoastaan taseessa olevien rahoitusriskien alentamiseen tai poistamiseen. Kaupungin kaikki johdannaissopimukset on tehty joko suojaamistarkoituksessa tai rahoituskulujen alentamiseksi siten, ettei korkoriskiä kuitenkaan lisätä. Vantaan kaupungin lainasalkkuun ei sisälly valuuttakurssiriskiä.

Vantaan kaupungin koronvaihtosopimukset ovat päättyneet tilikauden 2022 aikana eikä Vantaan kaupungilla ole tilikauden päättyessä voimassa olevia johdannaissopimuksia.

Tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja taseen esittämistapa

Vantaan kaupungin, liikelaitosten ja rahastojen tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja taseen esittämistapa on kirjanpitolautakunnan hyvinvointialue- ja kuntajaoston yleisohjeiden mukainen.

Edellisen tilikauden tietojen vertailukelpoisuus

Vantaan kaupunginvaltuusto on päättänyt 15.11.2021 lakkauttaa Marja-Vantaan ja keskustojen kehittämisrahaston 31.12.2021. Päätöksessä todetaan, että rahaston tase yhdistellään tämän jälkeen kaupungin taseeseen. Rahaston tase on yhdistelty vuonna 2022 erä erältä kaupungin taseeseen sisäiset erät eliminoiden ja rahaston pääoma on siirretty kaupungin oman pääoman erien sisällä edellisten tilikausien ylijäämään.

Aikaisempiin tilikausiin kohdistuvat tuotot ja kulut sekä virheiden korjaukset

Edellisten tilikausien ylijäämään on tehty 26 442,09 euron vähennys johtuen aiempina vuosina kahteen kertaan tuotoksi kirjatuista uimahallimaksuista.

4.1.2 Konsernitilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

Konsernitilinpäätöksen laajuus

Konsernitilinpäätökseen on yhdistelty kaikki tytäryhteisöt lukuun ottamatta VAV Asunnot Oy:n osakkuusyhtiöitä Asunto oy Viljapelto, Kiinteistö Oy Myyrinsärki, Metsolan pysäköinti Oy, Martinlaakson autopaikoitus Oy, Ruukkukujan autopaikat Oy ja KOy Vantaan Kaskelanparkki, joita VAV Yhtymä Oy -alakonserni ei ole tilinpäätökseensä sisällyttänyt. VTK Kiinteistöt Oy -alakonserni on yhdistellyt osakkuusyhteisönään Kiinteistö Oy Vantaan Rubiiniparkin 29,8 %:n ja Kiinteistö Oy Ruusuparkin 26,1% omistusosuudella, mutta VAV Asunnot Oy:n osuuksia 17,7 % ja 9,4% näistä yhtiöistä ei ole yhdistelty. Näiden yhdistelemättä jättämisellä on vähäinen merkitys konsernin omaan pääomaan. Konsernitilinpäätökseen on yhdistelty kaikki kahdeksan kuntayhtymää, joissa Vantaan kaupunki on jäsenenä. Lisäksi osakkuusyhteisöt on yhdistelty tilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä, lukuun ottamatta Yrityspuiston Autopaikat Oy:tä, josta ei ollut tietoja saatavilla.

Sisäiset liiketapahtumat ja sisäiset katteet

Konserniyhteisöjen keskinäiset tuotot ja kulut sekä saamiset ja velat on vähennetty sekä konserniyhteisöjen ja kunnan omistamien kuntayhtymien keskinäiset tuotot ja kulut sekä saamiset ja velat on vähennetty vähäisiä liiketapahtumia lukuun ottamatta. Olennaiset pysyviin vastaaviin sisältyvät sisäiset katteet on vähennetty. Konsernin keskinäisiä liittymismaksuja ei ole pystytty kaikilta osin selvittämään ja eliminoimaan.

Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset

Konsernitaseessa vapaaehtoiset ja verotusperusteiset varaukset sekä poistoero on jaettu vapaaseen omaan pääomaan ja laskennalliseen verovelkaan. Jako on otettu huomioon omistuksen eliminoinnissa, vähemmistöosuuksien erottamisessa sekä osakkuusyhteisöjen yhdistelemisessä.

Keskinäisen omistuksen eliminointi

Kunnan ja sen tytäryhteisöjen sekä kuntayhtymien keskinäinen omistus on eliminoitu. Omistuksen eliminoinnissa syntynyt ero on kirjattu kokonaisuudessaan hankintatilikaudelle. Tytäryhtiöiden muodostamissa alakonserneissa omistus on eliminoitu hankintamenomenetelmällä.

Vähemmistöosuudet

Vähemmistöosuudet on erotettu konsernituloslaskelmassa konsernin yli- ja alijäämästä sekä konsernitaseessa konsernin omasta pääomasta.

Osakkuusyhteisöt

Osakkuusyhteisöt on yhdistelty konsernitilinpäätökseen pääomaosuusmenetelmällä.

Suunnitelmapoistojen oikaisu

Tytäryhtiöiden olennaiset aineellisten hyödykkeiden poistot on oikaistu suunnitelman mukaisiksi ja jäännösarvojen ero on kirjattu konsernituloslaskelmassa tytäryhtiöiden poistojen oikaisuksi ja aikaisemmille tilikausille kertynyt ero konsernitaseessa edellisten tilikausien yli- tai alijäämän oikaisuksi. Osakkuusyhtiöiden osalta poistot on oikaistu niiden yhtiöiden osalta, joista tarvittavat tiedot ovat olleet saatavilla ja oikaisu on ollut konsernin kannalta olennainen.

Johdannaissopimusten käsittely

Konsernitilinpäätöksen 4.4 liitetiedon johdannaiset -kohtaan on Vantaan kaupungin johdannaisten lisäksi yhdistelty Vantaan Energia Oy -alakonsernin, VAV Asunnot Oy -alakonsernin, Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY), Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin kuntayhtymä (HUS) sekä ETEVA-kuntayhtymän tilinpäätöksissään ilmoittamat johdannaiset.

Johdannaissopimukset on käsitelty perustuen Kirjanpitolautakunnan kuntajaoston lausuntoon 116/21.3.2017, jossa lähtökohtana on bruttoperiaate ja erillisarvostus. Tällöin voimassa olevat sopimukset arvostetaan sopimuskohtaisesti tilinpäätöspäivän arvoon ja sopimuksen tekohetken arvon ja tilinpäätöshetken arvon välinen erotus kirjataan rahoituskuluksi ja pakolliseksi varaukseksi. KPL 3:2:1 §:ssä tarkoitetun oikean ja riittävän kuvan antamiseksi konserniyhteisöissä on poikettu tästä periaatteesta niiden sopimusten osalta, joissa sopimuksen nimellismäärä ja juoksuaika vastaavat taseeseen merkityn erillislainan määrää ja juoksuaikaa. Näiden sopimusten käyvät arvot on esitetty liitetietona sekä konserniyhteisöjen omissa että kuntakonsernin tilinpäätöksessä.

Edellisen tilikauden tietojen vertailukelpoisuus

Vantaan kaupunginvaltuusto on päättänyt 15.11.2021 lakkauttaa Marja-Vantaan ja keskustojen kehittämisrahaston 31.12.2021. Päätöksessä todetaan, että rahaston tase yhdistellään tämän jälkeen kaupungin taseeseen. Rahaston pääoma on siirretty oman pääoman erien sisällä edellisten tilikausien ylijäämään.

Luvun 4.4. liitetietoa omaisuusvakuudellisista veloista on oikaistu vertailuvuoden 2021 osalta. VAV-alakonsernin lainat, joiden vakuudeksi on annettu kiinnityksiä, on oikaistu rahoitus- ja vakuutuslaitoksilta saaduiksi lainoiksi julkisyhteisöjen sijaan.

Aikaisempiin tilikausiin kohdistuvat tuotot ja kulut sekä virheiden korjaukset

Konsernin vertailuvuoden 2021 tasetta on oikaistu muiden omien rahastojen sekä edellisten tilikausien ylijäämän osalta. Vuonna 2020 alaskirjauksen yhteydessä oli virheellisesti korotettu rahaston arvoa sen alaskirjaamisen sijaan. Virheen vaikutus on 1 167 422,59 euroa. Muutos on oman pääoman erien välinen ja pienentää muiden rahastojen arvoa sekä kasvattaa edellisten tilikausien ylijäämää.

Konsernitilinpäätöksessä edellisten tilikausien ylijäämään kohdistuvina merkittävinä oikaisuina näkyvät seuraavat erät:

- VAV:lle vuonna 2021 myytyjen hoivakiinteistöjen sisäisen katteen eliminoinnin yhteydessä omaisuuteen liittyvä poisto-oikaisu oli tehty vääränmerkkisenä. Edellisten tilikausien ylijäämän lisäys Vantaan konsernitilinpäätöksessä on 1 567 758,70 euroa.

- HSY-kuntayhtymä oli tehnyt edellisten tilikausien ylijäämäänsä 6 244 503,88 euron vähennyksen. Tästä aiheutuu Vantaan konsernitilinpäätökseen 1 218 927,16 euron vähennys.

4.2 Tuloslaskelmaa koskevat liitetiedot

Toimintatuotot

Toimintatuotot tehtäväalueittain				
1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Yleishallinto	399 108	359 351	16 981	2 214
Kaupunkistrategia ja johto	11 416	7 501	12 992	9 519
Kaupunkikulttuuri	9 792	8 421	9 906	8 554
Sosiaali- ja terveystoimi	399 688	456 804	71 378	117 709
Kasvatus ja oppiminen	37 361	36 170	37 552	36 415
Kaupunkiympäristö	302 809	295 625	100 546	123 074
Liikelaitokset ja rahastot				
Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos	29 692	30 139	30 709	30 970
Suun Terveydenhuolto	5 733	5 716	5 735	5 720
Sosiaalinen luototus	1	0	1	0
Asuntolainarahasto	0	0	1	1
Toimintatuotot yhteensä	**1 195 599**	**1 199 728**	**285 799**	**334 177**

Verotulot

Verotulojen erittely		
1 000 €	2022	2021
Kunnan tulovero	957 370	907 442
Osuus yhteisöveron tuotosta	137 840	124 032
Kiinteistövero	108 450	100 162
Verotulot yhteensä	**1 203 661**	**1 131 636**

Valtionosuudet

Valtionosuuksien ja verotulomenetysten korvausten erittely				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Kunnan peruspalvelujen valtionosuus (ilman tasauksia)	199 309	187 939	199 309	187 939
Verotuloihin perustuva valtionosuuksien tasaus	-31 601	-36 582	-31 601	-36 582
Opetus- ja kulttuuritoimen muut valtionosuudet	32 243	30 054	24 813	23 800
Verotulomenetysten korvaus	95 076	80 165	95 076	80 165
Valtionosuudet ja verotulomenetysten korvaukset yhteensä	**295 027**	**261 576**	**287 597**	**255 322**

Palvelujen ostot

Palvelujen ostojen erittely		
1 000 €	**2022**	**2021**
Asiakaspalvelujen ostot	561 587	494 631
Muiden palvelujen ostot	327 134	321 355
Kaupungin palvelujen ostot yhteensä	**888 720**	**815 986**

Valtuustoryhmille annetut tuet

Valtuustoryhmille annetut tuet		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä	4	-4
Keskustan valtuustoryhmä	4	3
Vihreä valtuustoryhmä	29	0
Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä	32	34
Vasemmistoliiton valtuustoryhmä	6	16
Kokoomuksen valtuustoryhmä	15	40
Perussuomalaisten valtuustoryhmä	19	15
RKP:n valtuustoryhmä	2	1
Liike Nyt	2	0
Valtuustoryhmille annetut tuet yhteensä	**113**	**105**

Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet

	Poistomenetelmä	**Poistoaika** ennen 1.1.2013 hankitut	**Poistoaika** 1.1.2013 alkaen hankitut
Aineettomat hyödykkeet			
Kehittämismenot	Tasapoisto	3 - 5 vuotta	2 vuotta
Seudullisten yhteishankkeiden käyttöoikeudet			
Liikenneväylät	Tasapoisto	15 vuotta	5 vuotta
Raideliikenne	Tasapoisto	15 vuotta	5 vuotta
Muut aineettomat oikeudet	Tasapoisto	5 vuotta	5 vuotta
Liikearvo	Tasapoisto	5 vuotta	2 vuotta
Muut pitkävaikutteiset menot			
ATK-ohjelmistot	Tasapoisto	3 - 5 vuotta	2 vuotta
Kehittämismenot	Tasapoisto	3 - 5 vuotta	2 vuotta
Vuokra- ja osaketilojen muutostyöt	Tasapoisto	3 vuotta	2 vuotta
Muut	Tasapoisto	3 vuotta	2 vuotta
Aineelliset hyödykkeet			
Maa- ja vesialueet	Ei poistoa		
Rakennukset ja rakennelmat			
Hallinto- ja laitosrakennukset	Tasapoisto	30 vuotta	20 vuotta
Tehdas- ja tuotantorakennukset	Tasapoisto	20 vuotta	20 vuotta
Talousrakennukset	Tasapoisto	15 vuotta	10 vuotta
Vapaa-ajan rakennukset	Tasapoisto	20 vuotta	20 vuotta
Asuinrakennukset	Tasapoisto	50 vuotta	30 vuotta
Kiinteät rakenteet ja laitteet			
Kadut, tiet, torit ja puistot	Tasapoisto	15 vuotta	15 vuotta
Sillat, laiturit ja uimalat	Tasapoisto	15 vuotta	10 vuotta
Muut maa- ja vesirakenteet	Tasapoisto	15 vuotta	15 vuotta
Ulkovalaistuslaitteet	Tasapoisto	15 vuotta	15 vuotta
Muut putki- ja kaapeliverkot	Tasapoisto	15 vuotta	15 vuotta
Vesi-, yms. laitosten laitoskoneet ja laitteet	Tasapoisto	10 vuotta	10 vuotta
Kiinteät nosto- ja siirtolaitteet	Tasapoisto	15 vuotta	15 vuotta
Liikenteen ohjauslaitteet	Tasapoisto	15 vuotta	10 vuotta
Muut kiinteät koneet, laitteet ja rakenteet	Tasapoisto	10 vuotta	10 vuotta
Koneet ja kalusto			
Rautaiset alukset	Tasapoisto	15 vuotta	15 vuotta
Puiset alukset ja muut uivat työkoneet	Tasapoisto	8 vuotta	8 vuotta
Muut kuljetusvälineet	Tasapoisto	5 vuotta	4 vuotta
Muut liikkuvat työkoneet	Tasapoisto	5 vuotta	5 vuotta
Muut raskaat koneet	Tasapoisto	10 vuotta	10 vuotta
Muut kevyet koneet	Tasapoisto	5 vuotta	5 vuotta
Sairaala-, terveydenhuolto-, yms. laitteet	Tasapoisto	5 vuotta	5 vuotta
Atk-laitteet	Tasapoisto	3 vuotta	3 vuotta
Muut laitteet ja kalusteet	Tasapoisto	3 vuotta	3 vuotta
Muut aineelliset hyödykkeet			
Luonnonvarat	Käytön mukainen poisto		
Arvo- ja taide-esineet	Ei poistoa	-	-
Ennakkomaksut ja keskeneräiset hankinnat	Ei poistoa	-	-
Pysyvien vastaavien sijoitukset			
Osakkeet ja osuudet	Ei poistoa	-	-

Tuottoihin ja kuluihin sisältyvien pakollisten varausten muutokset

Pakollisten varausten muutokset				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Eläkevastuu 1.1.	192	228	123	130
Vähennykset	-2	-36	-2	-7
Eläkevastuu 31.12.	**190**	**192**	**121**	**123**
Ympäristövelvoitteista johtuva varaus 1.1.	16 770	17 931	9 639	10 987
Lisäykset	3 297	723	0	0
Vähennykset	-1 098	-1 884	0	-1 348
Ympäristövelvoitteista johtuva varaus 31.12.	**18 970**	**16 770**	**9 639**	**9 639**
Muut pakolliset varaukset 1.1.	12 566	6 750	0	0
Lisäykset	2 766	6 638	0	0
Vähennykset	-4 230	-823	0	0
Muut pakolliset varaukset 31.12.	**11 101**	**12 566**	**0**	**0**

Olennaiset myyntivoitot ja tappiot

Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutusvoitot ja -tappiot				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Muut toimintatuotot				
Maa- ja vesialueiden luovutusvoitot	31 635	37 421	30 639	36 265
Osakkeiden luovutusvoitot	17 159	2 200	15 930	2 200
Irtaimen omaisuuden luovutusvoitot	160	137	159	395
Muut luovutusvoitot	0	0	0	17 234
Luovutusvoitot yhteensä	**48 953**	**39 758**	**46 728**	**56 095**
Muut toimintakulut				
Maa- ja vesialueiden luovutustappiot	-59	-10	0	-46
Osakkeiden luovutustappiot	-1 021	0	-377	0
Muut luovutustappiot	-23	-47	0	-3
Luovutustappiot yhteensä	**-1 103**	**-56**	**-377**	**-49**

Satunnaisten tuottojen ja kulujen erittely

Satunnaisten tuottojen ja kulujen erittely				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Satunnaiset tuotot				
Vahingonkorvaus, Helsingin käräjäoikeuden tuomio nro 13/64927 VLT Trading Oy konkurssipesä	50	0	50	0
Satunnaiset tuotot yhteensä	**50**	**0**	**50**	**0**

Osinkotuotot ja peruspääoman korot

Osinkotuottojen ja peruspääoman korkotuottojen erittely		
1 000 €	**2022**	**2021**
Osinkotuotot muista yhteisöistä	11 437	10 798
Peruspääoman korot kuntayhtymiltä	1 894	1 893
Yhteensä	**13 331**	**12 691**

Poistoeron muutokset

Erittely poistoeron muutoksista		
1 000 €	**2022**	**2021**
Investointivaraukseen liittyvä poistoeron muutos	-303	-303
Poistoeron muutokset yhteensä	**-303**	**-303**

4.3 Tasetta koskevat liitetiedot

4.3.1 Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

Pysyvät vastaavat

Pysyvät vastaavat							
Aineettomat hyödykkeet							
1 000 €					Aineettomat oikeudet	Muut pitkä-vaikutteiset menot	Yhteensä
Poistamaton hankintameno 1.1.					178	24 805	24 983
Lisäykset tilikauden aikana					0	8 986	8 986
Rahoitusosuudet tilikaudella					0	-9	-9
Siirrot erien välillä					0	2 640	2 640
Tilikauden poisto					-95	-13 051	-13 146
Poistamaton hankintameno 31.12.					83	23 371	23 453
Aineelliset hyödykkeet							
1 000 €	Maa- ja vesi-alueet	Raken-nukset	Kiinteät rakenteet ja laitteet	Koneet ja kalusto	Muut aineelliset hyödykkeet	Enn.maksut ja kesk.er. hankinnat	Yhteensä
Poistamaton hankintameno 1.1.	318 177	585 209	319 551	18 763	317	42 867	1 284 884
Lisäykset tilikauden aikana	9 940	48 258	40 363	6 515	0	25 388	130 463
Rahoitusosuudet tilikaudella	0	-554	-6 140	-184	0	-1 810	-8 689
Vähennykset tilikauden aikana	-9 476	-4 052	-25	-7	0	0	-13 560
Siirrot erien välillä	0	28 555	28	1 975	0	-33 198	-2 640
Arvonalennukset	0	-1 884	0	0	0	0	-1 884
Tilikauden poisto	0	-45 516	-42 750	-7 334	0	0	-95 599
Poistamaton hankintameno 31.12.	318 641	610 015	311 027	19 729	317	33 247	1 292 975

Vantaan kaupunki on aktivoinut aineettomien hyödykkeiden muihin pitkävaikutteisiin menoihin kehittämismenoja. Suurimpina kohteina vuonna 2022 ovat HR 365 käyttöönotto (1 570 929,71 euroa), Service Now I (609 726,67 euroa), Hankinnasta maksuun (507 415,63 euroa) sekä VaSa-Varhaiskasvatuksen ohjausjärjestelmä 2022 (472 574,52 euroa). Poistamatta olevat kehittämismenot vuoden lopussa olivat yhteensä 11 170 586,65 euroa. Kehittämismenojen poistotapana on tasapoisto ja poistoaikana on 1.1.2013 lähtien kaksi vuotta ja sitä vanhemmissa viisi vuotta.

Osakkeet ja osuudet					
1 000 €	Osakkeet konserni-yhtiöt	Osakkeet omistusyht yhteisöt	Kunta-yhtymä-osuudet	Muut osakkeet ja osuudet	Yhteensä
Poistamaton hankintameno 1.1.	98 266	7 502	148 042	27 949	281 758
Lisäykset tilikauden aikana	163	85	0	297	546
Vähennykset tilikauden aikana	-2 199	0	0	-64	-2 263
Poistamaton hankintameno 31.12.	96 230	7 587	148 042	28 182	280 040

Jvk-, muut laina- ja muut saamiset				
1 000 €	Saamiset konserni-yhtiöt	Saamiset kunta-yhtymät	Saamiset muut yhteisöt	Yhteensä
Poistamaton hankintameno 1.1.	70 101	226 635	3 282	300 018
Lisäykset tilikauden aikana	122	0	0	122
Vähennykset tilikauden aikana	-3 311	-2 716	-225	-6 252
Poistamaton hankintameno 31.12.	66 912	223 919	3 057	293 888

Maa- ja vesialueet erittely

1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Maa- ja vesialueet				
Kiinteistöjen liittymismaksut	1 132	1 132	410	410
Muut maa- ja vesialueet	430 223	424 499	318 232	317 767
Maa- ja vesialueet yhteensä	**431 355**	**425 630**	**318 641**	**318 177**

Omistukset tytäryhteisöissä

Tytäryhteisöt, kuntayhtymäosuudet sekä osakkuusyhteisöt 31.12.2022

					Kuntakonsernin osuus, 1 000 €		
Konserniyhteisön nimi	**Y-tunnus**	**Koti-paikka**	**Kunnan omistus-%**	**Konsernin omistus-%**	**Omasta pää-omasta**	**Vieraasta pää-omasta**	**Tilikauden yli-/ ali-jäämästä**
Tytäryhtiöt							
As Oy Vantaan Katriinanrinne	0800899-8	Vantaa	100,0 %	100,0 %	1436	265	0
As Oy Vantaan Keltasafiiri	2753279-5	Vantaa	100,0 %	100,0 %	915	1	-24
As Oy Vantaan Sepänpuisto	0124944-9	Vantaa	100,0 %	100,0 %	1 473	10	-8
Kiint Oy Kehäsuora	0490129-5	Vantaa	100,0 %	100,0 %	3 740	11 936	38
Kiint Oy Pakkalankuja 11	2770150-1	Vantaa	100,0 %	100,0 %	1 411	1	-6
Kiint Oy Tiedepuisto	0625800-2	Vantaa	100,0 %	100,0 %	11 692	5 717	186
Kiint Oy Vantaan Helikopteritukikohta	2220755-5	Vantaa	100,0 %	100,0 %	2 055	19	-8
Ratakujan Pysäköinti Oy	2229254-2	Vantaa	100,0 %	100,0 %	2 394	37	-60
Tikkuparkki Oy	2295003-1	Vantaa	100,0 %	100,0 %	9 557	45	-55
Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy	2440395-5	Vantaa	100,0 %	100,0 %	3 746	9 776	853
VAV Yhtymä Oy -konserni	0640915-7	Vantaa	100,0 %	100,0 %	167 674	569 057	8 160
VAV Asunnot Oy	2903526-6	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
VAV Hoiva-asunnot Oy	3215910-4	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
VAV Palvelukodit Oy	2696057-9	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
VTK Kiinteistöt Oy -konserni	0517745-4	Vantaa	100,0 %	100,0 %	50 213	84 659	3 278
Kiint Oy Myyrinselkä	0124186-9	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
Kiint Oy Vantaan Jönsaksentie 4	1570742-0	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
Kiint Oy Vantaan Peltolantie 5	0675170-2	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
Kivistön Putkijäte Oy	2584472-8	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
Myyrmäen Urheilupuisto Oy	2076179-8	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
Kiint Oy Korallin Pysäköinti	3200989-4	Vantaa	0,0 %	100,0 %			
Kiint Oy Lehdokkitien Virastotalo	0467821-4	Vantaa	84,6 %	100,0 %	1 490	24	-377
Mercuria Kauppaoppilaitos Oy	0503417-0	Vantaa	95,5 %	95,5 %	19 261	1 046	886
Ruukkukujan Autopaikat Oy	0362841-8	Vantaa	87,2 %	88,3 %	615	218	-45
Kiint Oy Vantaan Maakotkantie 10	0801033-4	Vantaa	37,1 %	86,3 %	927	6	-56
Korson Pienteollisuustalo Oy	0197004-1	Vantaa	83,1 %	83,1 %	363	20	-15
Kiint Oy Korson Toimistokeskus	0800906-9	Vantaa	77,1 %	77,1 %	4 622	27	-30
Kiint Oy Tikkurilan Terveysasema	0197065-8	Vantaa	62,2 %	73,8 %	4 390	1 013	-18
Hakopolun Liikekiinteistö Oy	0362198-8	Vantaa	64,5 %	64,5 %	1 622	18	6
Vantaan Energia Oy	0124461-3	Vantaa	60,0 %	60,0 %	188 574	356 297	1 370
Vantaan Energia Sähköverkot Oy	2038408-0	Vantaa	0,0 %	60,0 %			
Kiint Oy Hakucenter	0581220-0	Vantaa	35,3 %	53,4 %	2 656	17	-4
Pallastunturintien Liikekiinteistö Oy	0124220-4	Vantaa	52,4 %	52,4 %	726	59	0

Omistukset kuntayhtymissä ja yhteisyhteisöissä

Tytäryhteisöt, kuntayhtymäosuudet sekä osakkuusyhteisöt 31.12.2022

					Kuntakonsernin osuus, 1 000 €		
Konserniyhteisön nimi	**Y-tunnus**	**Koti-paikka**	**Kunnan omistus-%**	**Konsernin omistus-%**	**Omasta pää-omasta**	**Vieraasta pää-omasta**	**Tilikauden yli-/ ali-jäämästä**
Kuntayhtymät							
Helsingin seudun ympäristöpalvelut - kuntayhtymä	2274241-9	Helsinki	19,5 %	19,5 %	126 097	404 232	2 054
Pääkaupunkiseudun Vesi Oy	0113062-4	Helsinki	0,0 %	15,8 %	6 737	513	-230
Uudenmaan Woima Oy	2657337-6	Helsinki	0,0 %	15,6 %	585	48	397
HSY Holding Oy	0574067-3	Helsinki	0,0 %	19,5 %	12	-	0
Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä	3033603-1	Helsinki	17,2 %	17,2 %	13 756	26 871	10 674
Uudenmaan Päihdehuollon kuntayhtymä	0125920-9	Hyvinkää	17,5 %	17,5 %	783	65	349
Uudenmaan liitto	0201296-1	Helsinki	15,4 %	15,4 %	260	448	-29
ETEVA	0203300-9	Mäntsälä	12,2 %	12,2 %	1 959	5 815	-134
Uudenmaan Vammaispalvelut Oy	1765939-7	Mäntsälä	0,0 %	12,2 %	1 425	3 869	17
Kiint Oy Hämeenlinnan Virvelinranta	2125780-9	Hämeenlinna	0,0 %	4,5 %	1 363	284	16
Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitop. kuntayhtymä	1567535-0	Helsinki	11,9 %	11,9 %	46 316	182 658	-626
HUS-kiinteistöt Oy	0821653-5	Helsinki	0,0 %	11,9 %	260	11 127	4
Kiint Oy HUS-Asunnot	0946130-5	Helsinki	0,0 %	11,9 %	355	3 632	0
Asunto Oy Pilvenmäki	0126150-1	Hyvinkää	0,0 %	11,9 %	30	2	0
Asunto Oy Porvoon Joukahaisentie 5	0220345-0	Porvoo	0,0 %	8,4 %	26	1	0
Hyks-instituutti	0872967-2	Helsinki	0,0 %	11,9 %	415	2 261	33
Puro Tekstiilihuoltopalvelu Oy	3172148-4	Turku	0,0 %	6,0 %	26	604	-40
Orton Oy	2280979-1	Helsinki	0,0 %	11,9 %	-162	749	2
Västra-Nylands folkhögskola -kuntayhtymä	0203394-9	Raasepori	3,1 %	3,1 %	32	7	-2
Fastighetsaktiebolaget Karis Elevbostäder	0299463-5	Raasepori	0,0 %	3,1 %			
Kårkulla kommunalförbund för omsorger kuntayht.	0204197-3	Parainen	2,5 %	2,5 %	220	931	0
Osakkuusyhteisöt							
As Oy Vantaan Näätäkuja 3	0467293-9	Vantaa	41,5 %	41,5 %	2 028	11	-3
Hakunilan Keskus Oy	0367513-4	Vantaa	40,4 %	40,4 %	2 003	22	-36
Kiint Oy Tikkurilan Raha-asema	0288276-4	Vantaa	40,0 %	40,0 %	296	5	0
Kiint Oy Vantaan Säästötalo	0486335-6	Vantaa	39,6 %	39,6 %	1 423	1 730	1
Kiint Oy Korsontie 2	0524374-9	Vantaa	34,0 %	34,0 %	357	1	2
Laurea Ammattikorkeakoulu Oy	1046216-1	Vantaa	32,4 %	32,4 %	19 825	5 810	-1 771
As Oy Tikkurilan Koivutie 10	0234800-0	Vantaa	30,5 %	30,5 %	73	28	0
Metropolia Ammattikorkeakoulu Oy	2094551-1	Vantaa	26,0 %	26,0 %	14 372	7 697	53
As Oy Korsonpiha	0633769-1	Vantaa	24,1 %	24,1 %	572	5	13
As Oy Hirvitie 39	0687162-4	Vantaa	21,7 %	21,7 %	240	25	-1
Pääkaupunkiseudun Junakalusto Oy	1874314-4	Helsinki	27,5 %	27,5 %	58	1 670	0
Vantaan Energia Oy (alakonserni)	0124461-3	Vantaa					
Svartisen Holding As	985943265	Trondheim	0,0 %	29,8 %	20 938	0	4 006
Kolsin Voima Oy	2592000-6	Kotka	0,0 %	13,5 %	4 777	0	-219
Oomi Palvelut Oy	1703296-5	Vantaa	0,0 %	17,0 %	13 298	0	3 653
VTK Kiinteistöt Oy	0517745-4	Vantaa					
Kiint Oy Vantaan Rubiiniparkki	2629630-5	Vantaa	0,0 %	29,8 %	468	0	0
Kiint Oy Ruusuparkki	2636359-8	Vantaa	0,0 %	26,1 %	762	0	0
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä	3033603-1						
Kiint Oy Asemapäällikönkatu 5	0354148-6	Helsinki	0,0 %	12,0 %			
TVV Lippu- ja maksujärjestelmä Oy	2560184-9	Tampere	0,0 %	2,4 %			
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä	2274241-9						
Pääkaupunkiseudun Kierrätyskeskus Oy	0809814-5	Helsinki	0,0 %	5,0 %	199	158	61
Oy Asemapäällikönhovi	0117395-8	Helsinki	0,0 %	2,8 %	105	9	1
Keski-Uudenmaan Vesiensuojelun liikelaitoskuntayhtymä	0202691-7	Tuusula	0,0 %	6,4 %	1 570	284	6

Tytäryhteisöt, kuntayhtymäosuudet sekä osakkuusyhteisöt 31.12.2022							
					Kuntakonsernin osuus, 1 000 €		
Konserniyhteisön nimi	**Y-tunnus**	**Koti-paikka**	**Kunnan omistus-%**	**Konsernin omistus-%**	**Omasta pää-omasta**	**Vieraasta pää-omasta**	**Tilikauden yli-/ ali-jäämästä**
Osakkuusyhteisöt							
ETEVA	0203300-9						
Kiint Oy Järvenpääntie 640 Y	2158494-9		0,0 %	5,2 %	40	184	1
Kiint Oy Mäntsälän toimistotalo	2417203-4		0,0 %	6,0 %	26	205	3
Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitop. kuntayht.	1567535-0						
Kiint Oy Hyvinkään sairaalanmäki	1608696-1	Hyvinkää	0,0 %	4,1 %	130	2 357	0
Kiint Oy Biomedicum Helsinki	1076730-1	Helsinki	0,0 %	3,0 %	2 014	587	17
As Oy Paciuksenkatu 4	0805856-5	Helsinki	0,0 %	2,6 %	47	4	0
Hyvinkään Ravitsemispalvelut Oy	2546735-2	Hyvinkää	0,0 %	4,8 %	44	42	7
Apotti Oy Ab	2699989-5	Helsinki	12,2 %	17,4 %	4 807	49 235	0
Suomen keskinäinen potilasvakuutusyhtiö	3146137-9	Helsinki	0,0 %	4,0 %	1 142	3 219	-264
Kiinteistöosakeyhtiö Laakson yhteissairaala	3202258-9	Helsinki	0,0 %	6,0 %	694	1 659	-118
Suomen Sairaalalaitepalvelu Oy	3220361-1	Helsinki	0,0 %	4,8 %	165	414	-10
Yhdistelemättömät							
Yrityspuiston Autopaikat Oy	0747928-8	Vantaa	31,0 %	31,0 %			
VAV Yhtymä Oy (alakonserni)	0640915-7	Vantaa					
Metsolan Pysäköinti Oy	1730762-3	Vantaa	0,0 %	35,5 %			
Kiinteistö Oy Myyrinsärki Autopaikoitus	0725475-9	Vantaa	0,0 %	33,3 %			
Asunto Oy Viljapelto	2532456-2	Vantaa	0,0 %	23,3 %			
Kiinteistö Oy Vantaan Rubiiniparkki	2629630-5	Vantaa	0,0 %	17,7 %			
Kiint Oy Ruusuparkki	2636359-8	Vantaa	0,0 %	9,4 %			
Martinlaakson Autopaikoitus Oy	0197015-6	Vantaa	0,0 %	11,8 %			
Ruukkukujan Autopaikat Oy	0362841-8	Vantaa	0,0 %	1,1 %			
Koy Vantaan Kaskelanparkki	2782754-2	Vantaa	0,0 %	16,2 %			

Pitkä- ja lyhytaikaiset saamiset konserniyhteisöiltä

Saamisten erittely				
	2022		**2021**	
1 000 €	**Pitkä-aikainen**	**Lyhyt-aikainen**	**Pitkä-aikainen**	**Lyhyt-aikainen**
Saamiset tytäryhteisöiltä				
Myyntisaamiset	0	388	0	463
Lainasaamiset	0	0	0	1 328
Saamiset kuntayhtymiltä, joissa kunta on jäsenenä				
Myyntisaamiset	0	3 186	0	3 405
Saamiset osakkuus- sekä muilta omistusyhteysyhteisöiltä				
Myyntisaamiset	0	44	0	62
Saamiset yhteensä	**0**	**3 618**	**0**	**5 258**

Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät

Siirtosaamisiin sisältyvät olennaiset erät				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Pitkäaikaiset siirtosaamiset				
Tulojäämät				
Muut tulojäämät	13 070	2 708	0	0
Lyhytaikaiset siirtosaamiset				
Tulojäämät				
Verosaamiset	2 837	94	15	16
Jaksotetut korot	200	148	10	0
Jaksotetut asuntolainojen korot	0	0	127	131
Valtionapu- ja EU-tukisaamiset	1 210	41	1 073	378
Kelan korvaukset työterveyshuollosta	2 834	7 768	1 898	2 069
Sosiaali- ja terveydenhuollon siirtosaamiset	0	0	5 426	33 124
Muut tulojäämät	50 399	64 015	6 831	5 228
Siirtosaamiset yhteensä	**70 550**	**74 774**	**15 380**	**40 946**

Rahoitusarvopapereiden erittely

Rahoitusarvopaperit		
1 000 €	**2022**	**2021**
Osakkeet ja osuudet		
Jälleenhankintahinta	15 390	17 977
Kirjanpitoarvo	120	120
Erotus	15 270	17 857

4.3.2 Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

Oma pääoma

Oman pääoman erittely				
1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Peruspääoma				
Peruspääoma 1.1.	349 118	349 118	349 118	349 118
Peruspääoma 31.12.	349 118	349 118	349 118	349 118
Muut omat rahastot				
Asuntolainarahasto				
Peruspääoma 1.1.			98 650	97 156
Lisäykset			1 554	1 494
Peruspääoma 31.12.			100 204	98 650
Marja-Vantaa -rahasto				
Peruspääoma 1.1.			18 944	20 097
Siirrot erien välillä			-18 944	0
Vähennykset			0	-1 153
Peruspääoma 31.12.			0	18 944
Sosiaalisen luototuksen rahasto				
Peruspääoma 1.1.			1 825	1 805
Lisäykset			33	27
Vähennykset			-22	-7
Peruspääoma 31.12.			1 837	1 825
Vahinkorahasto				
Peruspääoma 1.1.			8 304	8 417
Vähennykset			-355	-113
Peruspääoma 31.12.			7 949	8 304
Muut omat rahastot				
Peruspääoma 1.1.	178 895	179 613		
Siirrot erien välillä	-18 944			
Lisäykset	1 621	237		
Vähennykset	-1 409	-955		
Peruspääoma 31.12.	160 164	178 895		
Edellisten tilikausien ylijäämä 1.1.	828 148	751 581	521 630	459 281
Siirrot erien välillä	18 944	0	18 944	0
Vähennykset	0	-25	0	0
Oikaisu edelliseen tilikauteen	349	944	-26	944
Edellisten tilikausien ylijäämä 31.12.	847 441	752 500	540 548	460 224
Tilikauden ylijäämä/ alijäämä	23 903	75 648	12 093	61 406
Oma pääoma yhteensä	**1 380 625**	**1 356 162**	**1 011 749**	**998 471**

Poistoero

Erittely poistoerosta		
1 000 €	**2022**	**2021**
Investointivaraukseen liittyvä poistoero	976	1 279
Poistoero yhteensä	**976**	**1 279**

Myöhemmin kuin viiden vuoden kuluttua erääntyvät pitkäaikaiset velat

Pitkäaikaiset velat		
1 000 €	**2022**	**2021**
Joukkovelkakirjalainat	38 500	44 233
Lainat rahoitus- ja vakuutuslaitoksilta	399 339	434 895
Pitkäaikaiset velat yhteensä	**437 839**	**479 128**

Liikkeeseen lasketut joukkovelkakirjalainat

Joukkovelkakirjalainat		
1 000 €	**2022**	**2021**
Pitkäaikaiset		
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 120548-11-2		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 20.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	7 200	8 000
- korko %: 6 kk euribor marg. - 0,05		
- Siirto lyhytaikaisiin joukkovelkakirjalainoihin	-800	-800
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	6 400	7 200
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 5428576010		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 40.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	12 800	14 400
- korko %: 12 kk euribor/ marg. + 0,025		
- Siirto lyhytaikaisiin joukkovelkakirjalainoihin	-1 600	-1 600
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	11 200	12 800
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 5432569011		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 35.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	15 166	16 333
- korko %: 6 kk euribor/ marg. + 0,0075		
- Siirto lyhytaikaisiin joukkovelkakirjalainoihin	-1 167	-1 167
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	13 999	15 166
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 5436652017		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 15.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	7 000	7 500
- korko %: 12 kk euribor/ marg. + 0,02		
- Siirto lyhytaikaisiin joukkovelkakirjalainoihin	-500	-500
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	6 500	7 000
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 5451344019		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 50.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	25 000	26 666
- korko %: 6 kk euribor/ ei marg.		
- Siirto lyhytaikaisiin joukkovelkakirjalainoihin	-1 667	-1 666
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	23 333	25 000
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina JVK 1/2019		
- Lainan nimellisarvo/ liikkellelasku: 70.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	70 000	70 000
- korko %: kiint. 0,00		
- Siirto lyhytaikaisiin joukkovelkakirjalainoihin	0	0
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	70 000	70 000
Pitkäaikaiset joukkovelkakirjalainat yhteensä	**131 433**	**137 166**

Joukkovelkakirjalainat		
1 000 €	**2022**	**2021**
Lyhytaikaiset		
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 120548-11-2		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 20.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	800	800
- korko %: 6 kk euribor/ marg. - 0,005		
- lyhennys: lyhenteinen 2- kertaa vuodessa á 400.000,-	-800	-800
- Siirto pitkäaikaisista joukkovelkakirjalainoista	800	800
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	800	800
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 5428576010		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 40.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	1 600	1 600
- korko %: 12 euribor/ marg. + 0,025		
- lyhennys: lyhenteinen 1- kertaa vuodessa	-1 600	-1 600
- Siirto pitkäaikaisista joukkovelkakirjalainoista	1 600	1 600
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	1 600	1 600
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 5432569011		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 35.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	1 167	1 167
- korko %: 6 kk euribor/ marg. +0,0075		
- lyhennys: lyhenteinen 2- kertaa vuodessa á 583.333,33	-1 167	-1 167
- Siirto pitkäaikaisista joukkovelkakirjalainoista	1 167	-1 167
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	1 167	1 167
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 5436652017		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 15.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	500	500
- korko %: 12 kk euribor/ marg. +0,02		
- lyhennys: lyhenteinen 1- kertaa vuodessa	-500	-500
- Siirto pitkäaikaisista joukkovelkakirjalainoista	500	500
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	500	500
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina 5451344019		
- Lainan nimellisarvo/ liikkeellelasku: 50.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	1 667	1 667
- korko %: 6 kk euribor, ei marg.		
- lyhennys: lyhenteinen 2- kertaa vuodessa á 833.333,33	-1 667	-1 667
- Siirto pitkäaikaisista joukkovelkakirjalainoista	1 667	1 667
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	1 667	1 667
Vantaan kaupungin joukkovelkakirjalaina JVK 1/2016		
- Lainan nimellisarvo/ liikkellelasku: 40.000.000,00		
- Jäljellä oleva pääoma 1.1.	0	40 000
- korko %: kiint. +0,155		
- lyhennys: kertalyhenteinen	0	-40 000
- Siirto pitkäaikaisista joukkovelkakirjalainoista	0	0
- Jäljellä oleva pääoma 31.12.	0	0
Lyhytaikaiset joukkovelkakirjalainat yhteensä	**5 733**	**5 733**
Joukkovelkakirjalainat yhteensä	**137 166**	**142 900**

Pakolliset varaukset

Pakolliset varaukset				
1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Muut pakolliset varaukset				
Eläkevaraukset	190	192	121	123
Ympäristövastuut	18 970	16 770	9 639	9 639
Potilasvahinkomaksut	4 901	4 597	0	0
Muut pakolliset varaukset	6 201	7 969	0	0
Muut pakolliset varaukset yhteensä	**30 261**	**29 528**	**9 759**	**9 761**

Pitkä- ja lyhytaikaiset velat konserniyhteisöille

Vieras pääoma				
1 000 €	2022		2021	
	Pitkä-aikainen	Lyhyt-aikainen	Pitkä-aikainen	Lyhyt-aikainen
Velat tytäryhteisöille				
Lainat	0	30 086	0	41 331
Ostovelat	0	11 331	0	10 211
Yhteensä	**0**	**41 417**	**0**	**51 542**
Velat kuntayhtymille, joissa kunta on jäsenenä				
Ostovelat	0	22 742	0	509
Siirtovelat	0	0	100	4 252
Yhteensä	**0**	**22 742**	**100**	**4 761**
Velat osakkuus- ja muille omistusyhteysyhteisöille				
Ostovelat	0	160	0	96
Yhteensä	**0**	**160**	**0**	**96**
Vieras pääoma yhteensä	**0**	**64 319**	**100**	**56 399**

Liittymismaksut ja muut velat

Liittymismaksujen ja muiden velkojen erittely				
1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Liittymismaksut ja muut velat (pitkäaikaiset)				
Liittymismaksut	144 817	140 762	0	0
Liittymismaksut ja muut velat yhteensä	**144 817**	**140 762**	**0**	**0**

Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät

Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Pikäaikaiset siirtovelat				
HSL kuntaosuuden alijäämä	0	0	0	100
Lyhytaikaiset siirtovelat				
Verovelat	1 064	1 469	0	0
Palkkojen ja henkilösivukulujen jaksotukset	116 006	111 283	67 925	67 480
Korkojaksotukset	2 532	387	755	228
HSL kuntaosuuden alijäämä	0	0	0	4 252
Muut siirtovelat	19 209	25 460	2 102	2 186
Siirtovelat yhteensä	**138 811**	**138 600**	**70 781**	**74 246**

4.4 Vakuuksia ja vastuusitoumuksia koskevat liitetiedot

Omaisuusvakuudelliset velat

Velat, joiden vakuudeksi annettu kiinnityksiä kiinteistöihin				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Lainat rahoitus- ja vakuutuslaitoksilta	447 830	462 956		
Vakuudeksi annetut kiinnitykset	722 094	720 322	0	0
Annetut kiinnitykset yhteensä	**722 094**	**720 322**	**0**	**0**

Muiden omien sitoumusten ja konserniyhteisön puolesta annetut vakuudet

Vakuudet				
1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Omasta puolesta annetut vakuudet				
Muut omasta puolesta annetut vakuudet	7 521	13 115	193	193
Vakuudet yhteensä	**7 521**	**13 115**	**193**	**193**

Vuokravastuut

Vuokravastuut				
1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Vuokravastuut				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	32 015	30 024	55 014	51 359
Myöhemmin maksettavat	134 841	159 561	567 079	572 711
Vuokravastuut yhteensä	166 857	189 585	622 093	624 070
Leasingvastuut				
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	41 420	31 041	10 768	12 061
Myöhemmin maksettavat	217 531	217 588	16 882	20 863
Leasingvastuut yhteensä	258 952	248 629	27 651	32 924
Vuokravastuut yhteensä	**425 808**	**438 214**	**649 743**	**656 994**

Vuokravastuut ilmoitetttu ilman arvonlisäveroa.
Kaupungilla ei ole PPP-hankkeita (public-private partnerships).

Annetut vastuusitoumukset

Vastuusitoumukset				
1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Takaukset samaan konserniin kuuluvien yhteisöjen lainojen ja leasingvastuiden puolesta				
Alkuperäinen pääoma			456 050	471 910
Jäljellä oleva pääoma			269 823	301 152
Takaukset muiden puolesta				
Alkuperäinen pääoma	173 492	118 592	45 038	45 038
Jäljellä oleva pääoma	106 607	102 215	28 977	33 338

Muut vastuusitoumukset

Vastuu Kuntien takauskeskuksen takausvastuista		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kunnan osuus takauskeskuksen takausvastuista 31.12.	1 810 937	1 677 275
Kunnan mahdollista vastuuta kattava osuus takauskeskuksen rahastosta 31.12.	1 047	1 099

Muut taseen ulkopuoliset järjestelyt

Muut taseen ulkopuoliset järjestelyt				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Sopimusvastuut				
Urakkasopimukset	240 427	132 650	57 891	60 701
Maankäyttösopimukset	750	772	750	772
Muut sopimukset	104 511	86 665	20 873	24 139
Sopimusvastuut yhteensä	345 688	220 087	79 515	85 612
Arvonlisäveron palautusvastuu	61 773	56 117	0	0
Muut taseen ulkopuoliset järjestelyt yhteensä	**407 461**	**276 204**	**79 515**	**85 612**

Johdannaiset

Johdannaiset				
1 000 €	**Konserni**		**Kaupunki**	
	2022	**2021**	**2022**	**2021**
Korkojohdannaiset				
Vantaan kaupunki				
Koronvaihtosopimus (nk. basis swap)				
Koronvaihtosopimus on tehty korkoriskin suojaamiseksi. Kaupunki maksaa Euribor 6kk:n korkoa korjattuna -0,1175 % p.a. marginaalilla ja vastaanottaa Euribor 3kk:n korkoa. Sopimuksen alkamispäivä 14.11.2012 ja päättymispäivä 14.11.2022. Sopimus on kertalyhenteinen.				
Pääomaa vastaava nimellisarvo	0	20 000	0	20 000
Koronvaihtosopimus (nk. basis swap)				
Koronvaihtosopimus on tehty korkoriskin suojaamiseksi. Kaupunki kaupunki vastaanottaa Euribor 6kk:n korkoa korjattuna -0,1175 % p.a. marginaalilla ja maksaa Euribor 3kk:n korkoa. Sopimuksen tekopäivä 1.2.2017, alkamispäivä 14.11.2016 ja päättymispäivä 14.11.2022. Sopimus on				
Pääomaa vastaava nimellisarvo	0	20 000	0	20 000
Nimellisarvot yhteensä	**0**	**40 000**	**0**	**40 000**
Markkina-arvo (basis swapit kumoavat toisensa, jolloin positio on suljettu)	**0**	**0**	**0**	**0**

Johdannaiset

1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Korkojohdannaiset				
Vantaan Energia -konserni				
Koronvaihtosopimus (forward start)				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (3 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 5.6.2017 - 5.6.2023.				
Nimellisarvo	10 000	10 000		
Käypä arvo	64	-240		
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 16.12.2016 - 16.12.2026.				
Nimellisarvo	15 000	15 000		
Käypä arvo	932	-1 142		
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty taseen ulkopuolisen rahoituksen (leasing) korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 2.1.2017 - 11.12.2026.				
Nimellisarvo	20 000	20 000		
Käypä arvo	1 527	-1 142		
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty taseen ulkopuolisen rahoituksen (leasing) korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 7.7.2015 - 7.7.2025.				
Nimellisarvo	15 000	15 000		
Käypä arvo	665	-838		
Koronvaihtosopimus (forward start)				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (3 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 1.6.2017 - 1.6.2023.				
Nimellisarvo	20 000	20 000		
Käypä arvo	129	-481		
Koronvaihtosopimus (forward start)				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 18.5.2018 - 19.5.2025.				
Nimellisarvo	7 000	7 000		
Käypä arvo	431	-195		
Koronvaihtosopimus (forward start)				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (3 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 4.6.2018 - 3.6.2025.				
Nimellisarvo	14 000	14 000		
Käypä arvo	886	-346		
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 19.6.2019 - 19.6.2029.				
Nimellisarvo	10 500	10 500		
Käypä arvo	-55	-55		

Johdannaiset

1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Korkojohdannaiset				
Vantaan Energia -konserni				
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 16.12.2020 - 16.6.2025.				
Nimellisarvo	30 000	30 000		
Käypä arvo	1 834	-859		
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 17.12.2020 - 17.6.2025.				
Nimellisarvo	20 000	20 000		
Käypä arvo	1 217	-573		
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (3 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 7.10.2020 - 7.7.2023.				
Nimellisarvo	10 000	10 000		
Käypä arvo	110	-201		
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 10.12.2020 - 11.6.2035.				
Nimellisarvo	20 000	20 000		
Käypä arvo	3 920	-2 087		
Koronvaihtosopimus (forward start)				
Koronvaihtosopimus on tehty tulevan lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (3 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 5.6.2023 - 3.12.2037.				
Nimellisarvo	34 000	34 000		
Käypä arvo	3 924	-1 823		
Koronvaihtosopimus (forward start)				
Koronvaihtosopimus on tehty tulevan lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 10.6.2025 - 11.6.2035.				
Nimellisarvo	30 000	30 000		
Käypä arvo	3 747	-2 566		
Koronvaihtosopimus (forward start)				
Koronvaihtosopimus on tehty taseen ulkopuolisen rahoituksen (leasing) korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 14.12.2022 - 14.12.2032.				
Nimellisarvo	30 000	30 000		
Käypä arvo	5 963	461		
Koronvaihtosopimus				
Koronvaihtosopimus on tehty pankkkilainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimuskausi on 14.12.2022 - 14.12.2032.				
Nimellisarvo	25 000	0		
Käypä arvo	3 631	0		

Johdannaiset

1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Korkojohdannaiset				
VAV-konserni				
Koronvaihtosopimukset 1-4				
Koronvaihtosopimukset on tehty korkotukilainojen korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (12 kk euribor) kiinteäksi. Sopimukset noudattavat lainojen ehtoja. Sopimukset erääntyvät 2025.				
Sopimuksen lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	18 697	18 939		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	949	-830		
Koronvaihtosopimukset 5-10				
Koronvaihtosopimukset on tehty korkotukilainojen korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko (6 kk euribor) kiinteäksi. Sopimukset noudattavat lainojen ehtoja. Sopimukset erääntyvät 2025.				
Sopimuksen lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	23 713	24 390		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	1 453	-966		
Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymä				
Koronvaihtosopimus 1029580ST/R050				
Koronvaihtosopimus on purettu vastakaupalla; sopimus 20671916SA. Sopimus erääntynyt 31.10.2022.				
Sopimuksen nimellisarvo	0	2 928		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	0	-295		
Koronvaihtosopimus 1198312ST/R055				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko kiinteäksi välille 0-6%. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma ja ehdot vastaavat toisiaan. Sopimus erääntyy 9.1.2023.				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	98	293		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	-25	-32		
Koronvaihtosopimus 35177409ST				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko kiinteäksi. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma ja ehdot vastaavat toisiaan. Sopimus erääntynyt 2.1.2022.				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	0	3 904		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	0	-1		
Koronvaihtosopimus 281053/40493218ST				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko kiinteäksi. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma ja ehdot vastaavat toisiaan. Sopimus erääntyy 3.3.2036.				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	3 088	3 321		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	372	-205		
Koronvaihtosopimus 20671916SA				
Koronvaihtosopimuksella on purettu sopimus 1029580ST/R050. Sopimus erääntynyt 31.10.2022				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	0	2 928		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	0	186		

Johdannaiset

1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Korkojohdannaiset				
Helsingin seudun ympäristöpalvelut kuntayhtymä				
Koronvaihtosopimus 1595524/2202015				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko kiinteäksi. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma ja ehdot vastaavat toisiaan. Sopimus erääntyy 3.3.2036.				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	3 088	3 321		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	354	-227		
Koronvaihtosopimus 1488390/2033453				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko kiinteäksi. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma ja ehdot vastaavat toisiaan. Sopimus erääntyy 15.6.2023.				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	4 880	4 880		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	46	-81		
Koron- ja valuutanvaihtosopimus 1012761/1275143				
Koron- ja valuutanvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Sopimuksella muutettu vaihtuva korko kiinteäksi ja SEK-määräinen laina EUR-lainaksi. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma ja ehdot vastaavat toisiaan. Sopimus erääntyy 6.7.2026.				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	99	124		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	-17	-13		
Koronvaihtosopimus 2031031/3539700				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko kiinteäksi. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma ja ehdot vastaavat toisiaan. Sopimus erääntyy 25.7.2029.				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	5 430	5 643		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	633	-292		
Koronvaihtosopimus 2031033/3539706				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuva korko kiinteäksi. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma ja ehdot vastaavat toisiaan. Sopimus erääntyy 18.6.2029.				
Lainan pääomaa vastaava nimellisarvo	5 180	5 406		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	593	-262		
HUS kuntayhtymä				
Koronvaihtosopimus 1				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella muutettu vaihtuvat korot kiinteiksi 15.9.2022 asti. Osa lainan pääomasta on suojattu. Koronmaksupäivät vastaavat puolivuosittain lainasopimusta suojausajanjaksolla. Lainan korkokausi on 6 kk, suojauksen korkokausi on 3 kk. Korkoherkkyys: korkotason nousu yhdellä korkopisteellä vähentäisi negatiivista markkina-arvoa 1784,03 euroa. Negatiivisten kassavirtojen suoritukset ajoittuvat vuodelle 2022.				
Nimellisarvo	0	1 193		
Käypä arvo	0	-17		

Johdannaiset

1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Korkojohdannaiset				
Eteva kuntayhtymä				
Koronvaihtosopimus 1161642/1512514				
Koronvaihtosopimus on tehty yksittäisen lainan korkoriskin suojaamiseksi. Koronvaihtosopimuksella on muutettu vaihtuva korko kiinteäksi. Lainan ja koronvaihtosopimuksen pääoma, eräpäivä sekä koronmaksupäivät vastaavat toisiaan. Sopimus erääntynyt 7.11.2022				
Lainapääomaa vastaava nimellisarvo	0	336		
Käypä arvo (pankin ilmoituksen mukaan)	0	-11		
Korkojohdannaiset yhteensä				
Nimellisarvot yhteensä	**374 774**	**403 106**	**0**	**40 000**
Markkina-arvot yhteensä	**33 283**	**-15 132**	**0**	**0**
Valuuttajohdannaiset				
Vantaan Energia -konserni				
Valuuttajohdannaisilla suojaudutaan dollarin arvonmuutoksilta.				
Ostojohdannaiset				
Nimellismäärä (tUSD)	3 000	1 160		
Käypä arvo (tEUR)	-14	19		
Myyntijohdannaiset				
Nimellismäärä (tUSD)	-7 529	0		
Käypä arvo (tEUR)	233	0		
Valuuttajohdannaiset yhteensä				
Nimellisarvot yhteensä (tUSD)	**-4 529**	**1 160**	**0**	**0**
Markkina-arvot yhteensä (tEUR)	**219**	**19**	**0**	**0**
Sähköjohdannaiset				
Vantaan Energia -konserni				
Yhtiön avoinna oleva sähköjohdannaissopimukset ovat Nasdaq Commodities -pörssissä noteerattuja sähköfutuureita ja -termiinisopimuksia. Sähköjohdannaisilla on suojattu tulevien erittäin todennäköisen sähkön spot-hintaisen myynnin hintariskiä. Sähköjohdannaisten avoinna oleva nettovolyymi on johdannaisten juoksuaikana alempi kuin ennustettu erittäin todennäköinen spot-hintaisen myynnin määrä.				
Ostojohdannaiset				
Nimellismäärä (GWh)	1 193	1 226		
Käypä arvo (EUR)	-50 107	32 068		
Myyntijohdannaiset				
Nimellismäärä (GWh)	-2 314	-2 852		
Käypä arvo (EUR)	-11 547	-66 603		

Johdannaiset				
1 000 €	Konserni		Kaupunki	
	2022	2021	2022	2021
Sähköjohdannaiset				
HUS-kuntayhtymä				
Sähköjohdannaiset hankitaan suojaamistarkoituksessa. Sähkojohdannaisilla suojaudutaan fyysisen sähkönhankinnan hintavaihteluita vastaan. Sopimuksia on 31 kpl ja ne on tehty kalenterivuosille 2023, 2024, 2025 ja				
Ostettu (GWh)	42	40		
Käypä arvo	2 106	612		
Sähköjohdannaiset yhteensä				
Nimellisarvot yhteensä (GWh)	**-1 079**	**-1 586**	**0**	**0**
Markkina-arvot yhteensä (EUR)	**-59 548**	**-33 923**	**0**	**0**
Muut hyödykejohdannaiset				
Vantaan Energia -konserni				
Hiilijohdannaiset				
Polttoainejohdannaisilla on suojattu polttoaineiden hintariskin vaikutusta yhtiön tulokseen				
Ostojohdannaiset				
Nimellismäärä (tonnia)	44 000	9 000		
Käypä arvo (EUR)	2 229	86		
Päästöoikeusjohdannaiset				
Päästöoikeusjohdannaisilla on suojattu päästöoikeuden hintariskin vaikutusta yhtiön tulokseen				
Ostojohdannaiset				
Nimellismäärä (tonnia)	80 000	45 000		
Käypä arvo (EUR)	482	506		
Muut hyödykejohdannaiset yhteensä				
Nimellisarvot yhteensä (tonnia)	**124 000**	**54 000**	**0**	**0**
Markkina-arvot yhteensä (EUR)	**2 711**	**592**	**0**	**0**

Päästökauppajärjestelmän alaiset päästöoikeudet

Päästöoikeudet				
	2022		2021	
	tCO_2	1 000 €	tCO_2	1 000 €
Käytettävissä olevien päästöoikeuksien määrä 1.1.	-37 087	-2 766	7 927	245
Päästöoikeuksien ostot	221 000		207 249	
Toteutuneiden päästöjen määrä	-241 040		-297 813	
Päästöoikeuksien myynnit	0		0	
Myönnettyjen päästöoikeuksien muutos	44 466		45 550	
Käytettävissä olevien päästöoikeuksien määrä 31.12.	-12 661	-944	-37 087	-2 766

4.5 Ympäristötilinpitoa koskevat liitetiedot

Ympäristötilinpito Vantaalla

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

Ympäristötilinpidossa on kaupungin ja liikelaitosten lisäksi tytäryhteisöistä mukana Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy sekä VTK Kiinteistöt Oy. Vertailuvuoden 2021 luvut eivät sisällä VTK Kiinteistöt Oy:n tietoja.

Vantaan ympäristötuotot, -kulut ja -investoinnit toiminnoittain

Vuonna 2022 Vantaalla ympäristötuottoja oli noin 2,8 miljoonaa euroa. Eniten tuottoja tuli ilmastonsuojelun hankeavustuksista ja ympäristönsuojelun viranomaistehtävistä.

Ympäristökulut vuonna 2022 olivat yhteensä 33,8 miljoonaa euroa. Edellisten vuosien tapaan kuluista valtaosa oli ryhmän Muut ympäristönsuojelutoimenpiteet kuluja, kuten ympäristötyöhön liittyviä henkilöstökuluja.

Ympäristöinvestoinnit olivat runsaat 8 miljoonaa euroa, joista valtaosa käytettiin ilmastonsuojeluun, etenkin Vantaan ratikan suunnitteluun ja Led-valaistuksen lisäämiseen.

Ympäristötuotot, -kulut ja -investoinnit

1 000 €	Tuotot		Kulut		Investoinnit	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Luonnonsuojelu ja maisemanhoito	40	0	177	211	71	110
Ulkoilmansuojelu	14	5	1 913	2 772	0	0
Vesiensuojelu ja jätevesien käsittely	0	0	1 003	821	103	0
Jätehuolto ja alueiden puhtaanapito	0	0	6 079	4 478	14	110
Maaperän ja pohjaveden suojelu	0	0	290	52	406	2 234
Melun ja tärinän torjunta	0	0	98	49	34	0
Ympäristönsuojelun viranomaistehtävät	36	79	3 883	285	0	0
Muut ympäristönsuojelutoimenpiteet	0	0	14 196	17 055	33	0
Ilmastonsuojelu	2 751	2 467	3 708	3 908	7 457	6 608
Ympäristötoiminta yhteensä	**2 840**	**2 551**	**31 347**	**29 631**	**8 119**	**9 062**
Verot, Investointien poistot	0	0	2 438	2 721	0	0
Kaikki yhteensä	**2 840**	**2 551**	**33 786**	**32 352**	**8 119**	**9 062**

Ympäristötaloudelliset tunnusluvut

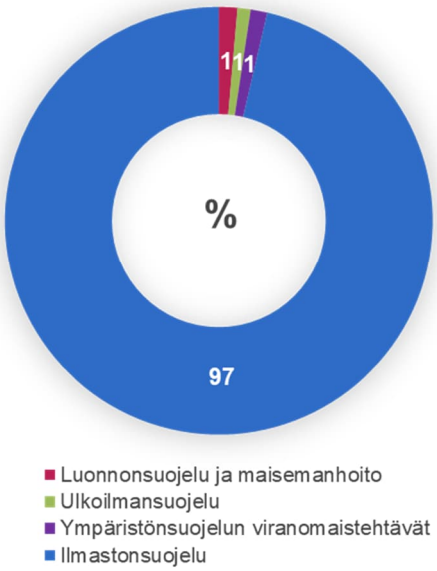
Ympäristötaloudelliset tunnusluvut		
	2022	**2021**
Tuotot		
Ympäristötuotot / toimintatuotot	1,0 %	0,8 %
Ympäristötuotot / asukas	11,7 €	10,7 €
Kulut		
Ympäristökulut + poistot / toimintakulut + poistot	1,9 %	1,9 %
Ympäristökulut + poistot / asukas	139,1 €	135,2 €
Investoinnit		
Ympäristöinvestoinnit / kokonaisinvestoinnit	5,8 %	7,5 %
Ympäristöinvestoinnit / asukas	33,4 €	37,9 €

Ympäristötuotot

Ympäristötuotoilla tarkoitetaan kuntaorganisaation toiminnasta saatuja tuloja, jotka liittyvät ympäristönsuojeluun. Niitä ovat esimerkiksi jätehuoltomaksut sekä ympäristön pilaajilta perityt kunnan suorittamien tai teettämien kunnostustöiden ja siivousten korvaukset sekä energiansäästöillä saadut toimenpiteet. Ympäristötuotto on tilikaudelle jaksotettu ympäristötulo.

Vuonna 2022 Vantaan kaupunkiorganisaation ympäristötuotot olivat 2,8 miljoonaa euroa. Ne kattoivat 1,0 prosenttia kaupungin kaikista toimintatuotoista. Ympäristötuottoja kertyi 11,7 euroa asukasta kohden.

Kuvio: Ympäristötuottojen jakauma



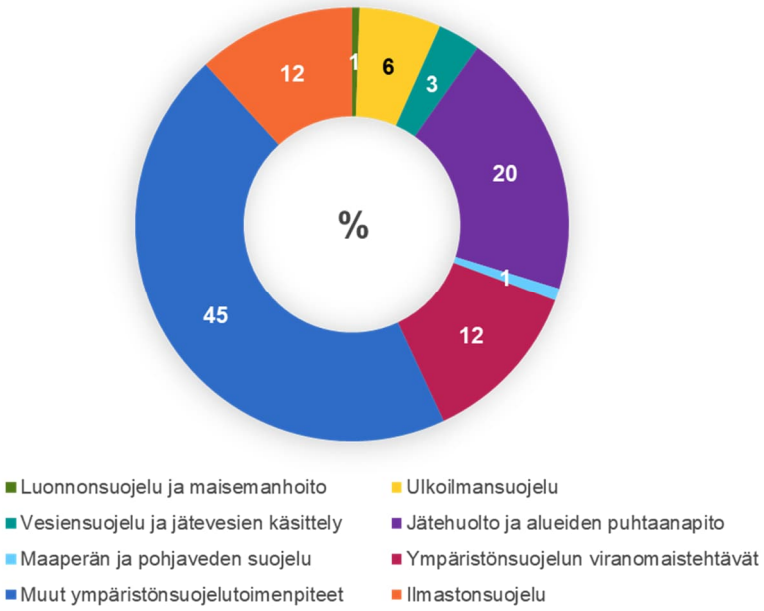
Ympäristökulut

Ympäristökulujen kokonaissumma muodostuu tilikaudelle jaksotetuista ympäristömenoista ja ympäristöinvestoinneista tehdyistä poistoista tilikauden aikana. Ympäristömeno määritellään ympäristönsuojelutoimenpiteistä aiheutuneeksi menoksi. Ympäristömeno puolestaan aiheutuu toiminnasta, jonka tarkoituksena on tuottaa ympäristöhyötyjä tai ennaltaehkäistä, vähentää taikka parantaa tulevaa luonnonsuojelun tasoa ja edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä.

Ympäristönsuojelutoiminnan kulut esitetään yleiseurooppalaisen ympäristönsuojelutoimenpiteiden tilastoluokituksen mukaisesti soveltuvin osin.

Vuonna 2022 Vantaalla valtaosa kaikkiaan 33,8 miljoonan euron ympäristökuluista kertyi aiempien vuosien tapaan ryhmistä Muut ympäristönsuojelutoimenpiteet, Jätehuollon ja alueiden puhtaanapito sekä Ympäristönsuojelun viranomaistehtävät. Ympäristökulut olivat 1,9 prosenttia kaupungin kaikista toimintakuluista. Ympäristökuluja kertyi 139,1 euroa asukasta kohden.

Kuvio: Ympäristökulujen jakauma ilman veroja ja investointien poistoja

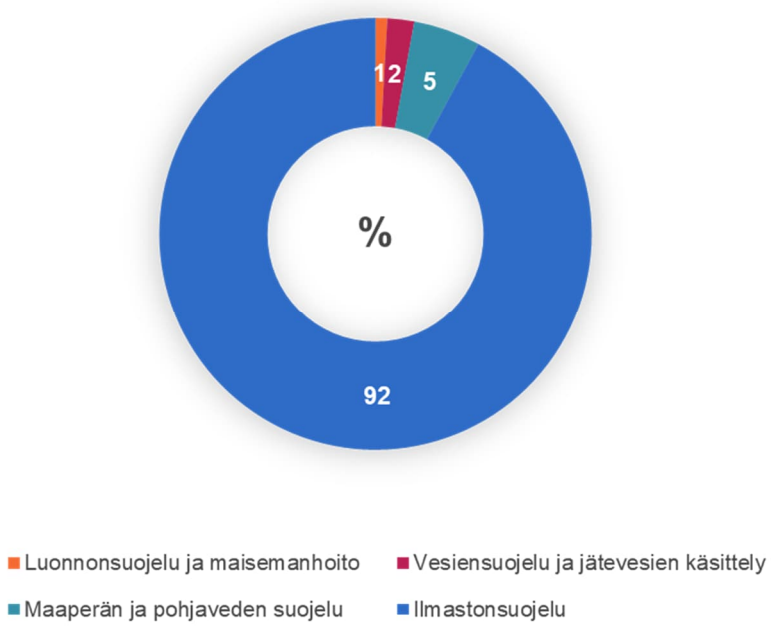


Ympäristöinvestoinnit

Ympäristöinvestoinnit ovat menoja, jotka syntyvät hyödykkeiden tuottamiseksi, ympäristöhaittojen ennaltaehkäisemiseksi, vähentämiseksi ja korjaamiseksi, tulevan ympäristönsuojeluntason parantamiseksi ja luonnonvarojen kestävän käytön edistämiseksi hankitusta hyödykkeestä. Lisäksi investoinnin odotetaan tuottavan tuloa tai se on tarkoitettu käytettäväksi tuotannontekijänä kunnan hyödyke- ja palvelutuotannossa jatkuvasti usean tilikauden ajan ja hankintameno ylittää poistosuunnitelman mukaisen pienhankintarajan. Ympäristöinvestointien hankintamenosta vähennetään investoinnin tekemiseksi saadut rahoitusosuudet ja avustukset.

Vantaalla tehtiin ympäristöinvestointeja 8,1 miljoonalla eurolla. Eniten investoitiin ilmastonsuojeluun liittyviin toimenpiteisiin sekä maaperän ja pohjaveden suojeluun. Ympäristöinvestoinnit olivat 5,8 prosenttia kaupungin kaikista investoinneista. Ympäristöinvestointeja tehtiin 33,4 euroa asukasta kohden.

Kuvio: Ympäristöinvestointien jakauma



Ulkoilman suojelu

Kuntatekniikan keskus sai tuloja pölynsidontatöistä yksityistiekuntien teillä 13 995 euroa. Muita tuottoja ulkoilman suojelusta vuonna 2022 ei ollut.

Vuoden 2022 ulkoilman suojelun kulut, 1,9 miljoonaa euroa, tulivat lähes kaikki kadut ja puistot palveluyksikön katujen kevätharjauksen ja pölynsidonnan henkilöstökuluista, palveluiden ostoista sekä aineista ja tarvikkeista.

Investointeja ulkoilman suojeluun ei vuonna 2022 ollut.

Vesiensuojelu ja jätevesien käsittely

Vuonna 2022 ei ollut tuloja vesiensuojelusta ja jätevesien käsittelystä.

Valtaosa vesiensuojelun ja jätevesien käsittelyn 1 miljoonan euron kuluista koostui jätevesimaksuista toimitilajohtamisen palveluyksikössä vuonna 2022.

Investointeja vesiensuojeluun ei vuonna 2022 ollut.

Jätehuolto ja roskaantuminen

Jätehuollosta ja roskaantumisesta ei saatu tuloja vuonna 2022.

Jätehuollon kuluja oli vuonna 2022 yhteensä 6,1 miljoonaa euroa. Kulut koostuivat suurelta osin HSY:n kuntaosuudesta, kierrätyskeskuksen maksuista ja jätteenkäsittelymaksuista.

Investointeja jätehuoltoon ja roskaantumiseen ei vuonna 2022 ollut.

Maaperän ja pohjaveden suojelu

Vuonna 2022 maaperän ja pohjaveden suojelusta ei ollut tuottoja.

Kuluja kirjattiin henkilöstökuluihin ja imeytysaineisiin noin 290 000 euroa.

Vuonna 2022 geoteknisiin maaperän kunnostuksen konsulttitöihin ja konetöihin investoitiin 406 000 euroa.

Melun ja tärinän torjunta

Melun ja tärinän torjunta ei tuonut tuottoja vuonna 2022.

Melun ja tärinän torjunnasta aiheutuneet kulut, 98 000 euroa, muodostuivat vuonna 2022 konsultti- ja meluselvityksistä ja henkilöstökustannuksista.

Melun ja tärinän torjuntaan investoitiin 34 000 euroa vuonna 2022.

Luonnonsuojelu ja maisemansuojelu

Kaupunki sai tuloja vuonna 2022 luonnonsuojelusta ja maisemansuojelusta 39 900 euroa ELY-keskuksen avustuksina Isosuon kunnostukseen.

Luonnonsuojelun ja maisemansuojelun kulut, runsaat 176 600 euroa, muodostuivat vuonna 2022 pääasiassa henkilökustannuksista ja luontoon liittyvistä konsulttiselvityksistä.

Vantaan kaupungin investoinnit luonnonsuojeluun ja maisemansuojeluun olivat 70 900 euroa, joista lähes kaikki käytettiin Isosuon reittien ja rakenteiden toteuttamiseen.

Ympäristönsuojelun viranomaistehtävät

Tähän ryhmään kuuluvia tuloja kertyi lähinnä ympäristönsuojelun viranomaistehtäviin liittyvistä lupamaksuista. Tulot olivat yhteensä lähes 35 800 euroa.

Ympäristönsuojelun viranomaistehtävien kulut olivat vuonna 2022 noin 3,9 miljoonaa euroa.

Investointeja ympäristönsuojelun viranomaistehtäviin ei ollut vuonna 2022.

Muut ympäristönsuojelutoimenpiteet

Muista ympäristönsuojelutoimista ei saatu tuloja vuonna 2022.

Ryhmän Muut ympäristönsuojelutoimenpiteet kulut koostuvat pääasiassa henkilöstökuluista sekä ympäristökoulutuksen, -kasvatuksen ja -neuvonnan sekä ympäristöjohtamisen ympäristökuluista. Muut ympäristönsuojelutoimenpiteet -ryhmään lasketuista 14,2 miljoonan euron kuluista suurin osa on kasvatuksen ja oppimisen toimialan henkilöstömenoja.

Investointeja muihin ympäristönsuojelun toimenpiteisiin vuonna 2022 oli yhteensä 33 000 euroa.

Ilmaston suojelu

Ilmastonsuojelun tulot olivat vuonna 2022 vajaat 2,8 miljoonaa euroa. Vantaa sai vuonna 2022 hankeavustuksia sekä investointiavustusta ratikkaan yhteensä 1,6 miljoonaa euroa. Suuren tuloerän muodosti myös tilakeskuksen ESCO-hankkeiden energiansäästötoimien tuomat tulot.

Ilmastonsuojelun kulut, runsaat 3,7 miljoonaa euroa, muodostuivat vuonna 2022 muun muassa konsulttiselvityksistä ratikkaa varten. Lisäksi kuluja aiheuttivat myös ilmastotyöhön ja hankkeisiin kuuluneiden henkilöiden palkkakustannukset ja sekä palvelumaksut. Myös uusiutuvasta dieselin ja biokaasun hankinnasta aiheutui lisäkustannuksia.

Ratikkaan investoitiin vuonna 2022 yhteensä 6 miljoonaa euroa. Toinen suuri investointi koski LED-valojen ja lämmitysjärjestelmien muutosta useissa kaupungin kiinteistöissä.

Ympäristöverot ja ympäristövastuut

Vuonna 2022 maksettiin ympäristöperusteisia polttoaine- ja sähköveroja yhteensä 2,4 miljoonaa euroa.

4.6 Henkilöstöä, tilintarkastajan palkkioita ja intressitapahtumia koskevat liitetiedot

Henkilöstön lukumäärä 31.12.	Vakinaiset		Määräaikaiset		Yhteensä		Muutos 2022 vs. 2021	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021	Määrä	%
Kaupunkistrategia ja johto	382	411	150	172	532	582	-50	-9 %
Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitos	455	432	81	82	536	514	22	4 %
Kaupunkikulttuuri	552	543	180	301	732	845	-113	-13 %
Kasvatus ja oppiminen	4 117	4 312	1 578	1 343	5 695	5 655	40	1 %
Sosiaali- ja terveystoimi	2 497	2 460	785	629	3 282	3 089	193	6 %
Suun terveydenhuollon liikelaitos	256	247	50	36	306	283	23	8 %
Kaupunkiympäristö	574	570	46	53	620	623	-3	-1 %
Yhteensä	**8 833**	**8 975**	**2 870**	**2 616**	**11 703**	**11 591**	**112**	**1 %**

Henkilöstön lukumäärään on laskettu vakituiset, määräaikaiset sekä työllistetyt.
Osa-aikainen henkilöstö on muutettu kokoaikaisiksi yleisohjeen mukaisesti.

Henkilöstökulut		
1 000 €	**2022**	**2021**
Henkilöstökulut tuloslaskelman mukaan	575 796	558 353
Henkilöstökuluja aktivoitu aineettomiin ja aineellisiin hyödykkeisiin	2 799	2 456
Henkilöstökulut yhteensä	**578 595**	**560 809**

Luottamushenkilön palkkioista perityt ja tilitetyt luottamushenkilömaksut		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kansallinen kokoomus Vantaa	83	69
Kansallinen Kokoomus Uusimaa	1	1
Suomen Keskusta Vantaa	13	13
Perussuomalaiset	40	20
Perussuomalaiset Uusimaa	0	1
Suomen Kristillisdemokraatit	10	13
Suomen Sosiaalidemokraattinen puolue Uusimaa	2	2
Suomen Sosiaalidemokraattinen puolue Vantaa	111	106
Suomen ruotsalainen kansanpuolue Vantaa	14	12
Vihreä liitto Vantaa	54	58
Vihreä Uusimaa ry	1	1
Vasemmistoliiton Vantaan Kunnallisjärjestö Ry	28	30
Liike Nyt	4	1
Tilitetyt luottamushenkilömaksut yhteensä	**362**	**328**

Tilintarkastajan palkkiot		
1 000 €	**2022**	**2021**
Tarkastusyhteisö KPMG Oy Ab		
Tilintarkastuspalkkiot	134	191
Muut palkkiot	40	18
Palkkiot yhteensä	**174**	**209**

Kunnan ja intressitahojen väliset liiketoimet

Liitetietona on esitetty tiedot kaupungin ja sen intressitahoihin kuuluvien välisistä liiketoimista, jos ne ovat olennaisia eikä niitä ole toteutettu tavanomaisin kaupallisin ehdoin. Liitetietona on esitetty myös tavanomaisin ehdoin intressitahojen kanssa toteutetuista toimista niiden osapuolet ja toimien arvot, jos ne ovat tarpeen oikean ja riittävän kuvan antamiseksi. Tietoja yksittäisistä liiketoimista on yhdistelty, ellei tietojen erillinen esittäminen ole välttämätöntä arvioitaessa liiketoimen vaikutusta kunnan taloudelliseen asemaan.

Taulukossa kuvataan Vantaan kaupungin liiketoimia konserniyhtiöidensä kanssa.

Kunnan ja intressitahojen väliset liiketoimet		
1 000 €	**2022**	**2021**
Kaupungin tavaroiden ja palveluiden myynti intressitahoille		
Myyntituotot	1 718	2 236
Palvelumaksutuotot	642	150
Vuokratuotot	2 760	3 355
Muut toimintatuotot	204	243
Kaupungin tavaroiden ja palveluiden ostot intressitahoilta		
Palvelujen ostot	59 012	68 559
Muut ostot	15 108	14 349
Maksetut vuokrat	39 017	35 670
Kaupungin korot ja osingot intressitahoilta		
Korkotuotot	1 609	1 457
Osinkotuotot	10 830	10 194
Muut rahoitustuotot	1 137	1 061
Kaupungin antamat lainat intressitahoille		
Lainoja yhteensä	65 968	69 099
Kaupunkikonsernissa on käytössä konsernitili		
Konsernitilisaamiset	0	1 328
Konsernitilivelat	30 086	41 331

VAV Yhtymä -konserni

Kaupunki omistaa VAV Yhtymä Oy:n koko osakekannan. VAV Yhtymä -konserniin kuuluu VAV Yhtymä Oy:n lisäksi sen tytäryhtiöt VAV Palvelukodit Oy, VAV Asunnot Oy ja VAV Hoiva-asunnot Oy.

Tilivuoden 2022 aikana kaupunki on maksanut VAV-konserniin kuuluville yhtiöille vuokria yhteensä noin 12,5 milj. euroa (ALV 0 %). Aikaisemmilla tilikausilla kaupungin asuntolainarahastosta VAV-konsernille sen harjoittamaa sosiaalista asuntotuotantoa varten myönnettyjen lainojen pääoma oli 31.12.2022 yhteensä noin 31,8 milj. euroa. Varoilla on toteutettu ARA:n tukemaa luovutus- ja käyttörajoitusten alaista asuntorakentamista. VAV Hoiva-asunnot Oy:lle vuonna 2021 myönnetyn lainan pääoma per 31.12.2022 oli 32,1 milj. euroa.

Keskeiset VAV-konserniin liittyvät kaupungin päätökset tilikaudella 2022:

- Rahoitusjohtaja päätti 28.4.2022 myöntää VAV Palvelukodit Oy:lle lyhytaikaista vakuudetonta lainaa 1 miljoonaa euroa. Laina erääntyi 15.8.2022, lainan viitekorko Euribor 3 kk (kuitenkin vähintään 0 %) ja korkomarginaali 0,4 %.

VTK Kiinteistöt -konserni

Kaupunki omistaa VTK Kiinteistöt Oy:n koko osakekannan. Yhtiö tarjoaa toimitilapalveluja kaupunkikonsernin käyttöön. Se on voimassa oleviin sopimuksiin liittyen laskuttanut kaupungilta tilivuoden 2022 aikana kaikkiaan 23,0 milj. euroa (alv 0 %) pääasiassa vuokrina.

Kaupungin asuntolainarahastosta aikaisemmilla tilikausilla VTK Kiinteistöt Oy:lle myönnetyn lainan pääoma oli 31.12.2022 1,4 milj. euroa. Lainasta peritään korkoa euribor 6 kk + 0,50 % sekä sen lisäksi vuotuista luottoprovisiota 0,50 % kulloisenkin kalenterivuoden 1. päivänä auki olevasta lainapääomasta.

Kaunialan Sairaala Oy

Kaupunki omisti Kaunialan Sairaala Oy:n koko osakekannan 1.6.2022 asti, jolloin yhtiön koko osakekanta sekä sairaalakiinteistö myytiin osana julkista hankintaa Attendo Oy:n ja Kiinteistö Oy Kaunialan Sairaalan muodostamalle ryhmittymälle.

Kaupunki osti Kaunialan Sairaala Oy:ltä terveys- ja sosiaalipalveluita 1.1.-31.5.2022 aikana yhteensä 5,8 milj. euron arvosta. Ostot perustuivat Sotainvalidien Veljesliitto ry:n ja Vantaan kaupungin väliseen 15.12.2006 allekirjoitettuun sopimukseen.

Yhtiö maksoi kiinteistöstä vuokraa 15.12.2006 allekirjoitetun sopimuksen ja myöhempien tarkistusten perusteella tilivuoden 2022 aikana kaikkiaan noin 0,3 milj. euroa.

Vantaan Energia Oy

Kaupunki omistaa Vantaan Energia Oy:n osakekannasta 60 %. Yhtiön toimialana on sähkö-, lämpö- ja maakaasuliiketoiminta sekä muu energianhuolto ja niihin liittyvä tuotteiden valmistus ja kauppa, energiapalvelut sekä alan muu liiketoiminta. Yhtiö on myynyt vuonna 2022 kaupungille sähköä ja kaukolämpöä 8,6 milj. euron arvosta. Vantaan Energia Oy:n kokonaan omistama tytäryhtiö Vantaan Energia Sähköverkot Oy on vuonna 2022 veloittanut kaupungilta sähkön verollista siirtomaksua 3,7 milj. euroa.

Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy

Kaupunki omistaa Vantaan Tilapalvelut Vantti Oy:n koko osakekannan. Yhtiö tarjoaa kaupunkikonsernille toimialansa mukaisia kiinteistönhoito-, puhtaus- ja ateriapalveluita.

Kaupunki on ostanut yhtiöltä palveluita tilivuoden 2022 aikana yhteensä 53,4 milj. euron arvosta, joka jakautuu ateriapalveluihin 23,3 milj. euroa, puhtauspalveluihin 14,9 milj. euroa ja kiinteistöpalveluihin (sisältäen vartiointipalvelut) 15,2 milj. euroa.

Oy Apotti Ab

Vantaan kaupunki omisti 31.12.2022 saakka Oy Apotti Ab:n osakekannasta 12,2 %. Yhtiön toimialana on tietojärjestelmäalan palvelutoiminta, ohjelmistojen ja laitteistojen hankinta, suunnittelu ja kehittäminen. Lisäksi yhtiö voi tarjota tietojärjestelmiin liittyvää konsultointia, koulutusta sekä tuki- ja käyttöpalveluita. Yhtiön toiminnan tarkoituksena on tuottaa omistajilleen sosiaali- ja terveydenhuollon asiakas- ja potilastietojärjestelmiin liittyviä palveluja omakustannushintaan. Yhtiön tarkoituksena ei ole tuottaa voittoa osakkeenomistajille eikä se jaa osakkeenomistajille osinkoa. Mahdollinen voitto on käytettävä yhtiön oman toiminnan tukemiseen ja kehittämiseen.

Yhtiö on veloittanut kaupungilta vuoden 2022 aikana 17,9 milj. euroa, jotka perustuvat osakassopimukseen. Summasta 1,1 milj. euroa on Vantaan osuus yhtiön toimintakuluista ja 5,0 milj. euroa yhtiön poistoista. Asiakas- ja potilastietojärjestelmän tuotannonaikaisia kustannuksia on laskutettu 10,6 milj. euroa ja muuta erillislaskutusta 0,2 milj. euroa. Lisäksi hyvinvointialueen valmisteluun liittyviä kustannuksia on laskutettu 1,0 milj. euroa.

Oy Apotti Ab:n osakkeet ja kaupungin yhtiölle myöntämät takaukset siirtyivät Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle 1.1.2023.

Vantaan Työterveys Oy

Kaupunki omisti 1.2.2022 asti Vantaan Työterveys Oy:n koko osakekannan. Yhtiö laskutti Vantaan kaupunkia työterveyspalveluiden tuottamisesta 1.1.-31.1.2022 yhteensä 0,2 milj. euroa.
Yhtiön koko osakekanta myytiin Terveystalo Healthcare Oy:lle 1.2.2022.

5 Eriytetyt tilinpäätökset

5.1 Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen tilinpäätös

5.1.1 Toimintakertomus

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos ehkäisee onnettomuuksia laatimalla riskinarvioita, toteuttamalla turvallisuusviestintää, antamalla asiantuntijapalveluita, tekemällä tarkastuksia ja valvontaa, laatimalla suunnitelmia sekä varautumalla. Pelastuslaitos tuottaa turvallisuutta ylläpitämällä toimintavalmiutta ja suorittamalla pelastus- ja ensihoitotehtäviä sekä varoittamalla, rajoittamalla, suojaamalla, evakuoimalla ja varautumalla. Turvallisuutta tuotetaan ja ylläpidetään yhteistyössä muiden viranomaisten ja laitosten, alueen kuntien, järjestöjen, yritysten sekä kuntalaisten kanssa.

Pelastustoimen alue muodostuu Hyvinkään, Järvenpään, Keravan ja Vantaan kaupungeista sekä Mäntsälän, Nurmijärven, Pornaisten ja Tuusulan kunnista. Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen liikelaitoksen hallinto järjestetään Vantaan kaupungin hallintosäännön määräyksin. Kaupungin organisaatiossa Keski-Uudenmaan pelastuslaitos kuului kaupunkistrategian ja johdon toimialaan. Liikelaitoksella on johtokunta, johon kuuluu 15 henkeä.

Olennaiset tapahtumat tilikaudelta ja sen päättymisen jälkeen

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos on kyennyt saavuttamaan seurantajaksolla toiminnan minimitavoitteet. Organisaation työmäärä on säilynyt edelleen suurena koronapandemian ja Ukrainan kriisin vaatimien suunnitelmien päivitysten ja muiden käynnissä olevien muutosten takia. Hyvinvointialuevalmistelu on jatkunut kiivaana ja uusia tietojärjestelmiä on otettu käyttöön loppuvuodesta 2022. Keväällä käyttöönotetussa palkkajärjestelmässä on ollut haasteita. Lisäksi organisaatiossa tapahtuneiden muutosten ja avainhenkilöiden pois siirtymisen takia on tehtäviä jouduttu jakamaan uudelleen. Tämän takia osa tunnistetuista kehittämiskohteista on edennyt hitaasti.

Tärkeä saavutus oli kahden hyvinvointialueen yhteistoimintasopimus, jolla turvataan Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen jatkaminen yhtenä laitoksena. Yhteistoimintasopimus hyväksyttiin molempien hyvinvointialueiden valtuustoissa ja allekirjoitettiin kesäkuussa. Myös uuden pelastuslautakunnan jäsenet on valittu ja ensimmäinen kokous pidettiin elokuussa ja syksyn aikana päätettiin hyvinvointialueen ensimmäinen talousarvioesitys sekä investointisuunnitelmaesitys aluehallitukselle.

Pelastuslaitoksen johtokunnan viimeinen kokous pidettiin joulukuussa ja siinä merkittiin tiedoksi Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen lakkauttaminen 31.12.2022. Vantaan kaupunki huolehtii yhdessä muiden kuntien kanssa tarvittavat toimet kuntien yhteistoimintasopimuksen lopettamiseksi vuoden 2023 aikana.

Koronapandemian helpottaessa olemme siirtyneet normaaliin toimintaan. Seurantajakson alkupuolella pelastuslaitos on kuitenkin edelleen jatkanut asiakirjavalvonnan sekä etäkoulutusten toteuttamista. Pelastustoiminnassa henkilöstöresurssihaasteet ovat kerryttäneet ylitöitä ja heijastuneet myös ensihoidon puolelle, jota kuormittaa erityisesti kiireettömien tehtävien kasvu.

Pelastuslaitos on kehittänyt työhyvinvointia ja yhdenvertaisuutta laitoksen toiminnassa esimerkiksi ottamalla vahvasti kantaa häirinnän ja syrjinnän nollatoleranssiin. Ratkaisuksi Mäntsälän paloaseman sisäilmaongelmiin otettiin elokuussa käyttöön väistötila, jota laajennetaan yhdellä uudella

Hallinto ja siinä tapahtuneet muutokset

Keski-Uudenmaan pelastuslaitosta johtaa pelastusjohtaja johtoryhmän avustuksella. Liikelaitoksen johtoryhmään kuuluu pelastusjohtaja, kaksi pelastuspäällikköä, riskienhallintapäällikkö, ensihoitopäällikkö ja viestintäpäällikkö sekä talouspäällikkö, jonka palvelut ostetaan Vantaan kaupungilta. Johtoryhmässä toimii myös työsuojeluvaltuutettu henkilöstön edustajana. Toimistossa työskentelee kaksi palvelusihteeriä ja talousassistentti.

Liikelaitoksen talous ja talousarvion toteutuminen

Pelastuslaitoksen johtokunnan hyväksymä talousarvio on tehty kahdelle eri toiminnalle, pelastustoimelle ja ensihoidolle.

Tuloslaskelman talousarviovertailu

Talousarviossa oli alun perin Vantaan valtuuston asettamana talousarvion sitovana tavoitteena oli liikeylijäämä 0 euroa. Vuonna 2022 pelastuslaitoksen liikealijäämä oli yhteensä -496 589,95 euroa. Lopulliseksi tilikauden alijäämäksi muodostui rahoitustuottojen ja poistoerokirjausten jälkeen -193 131,19 euroa. Liikealijäämään vaikutti muun muassa inflaatio, polttoaineiden hinnan nousu ja varautuminen Ukrainan tilanteen takia.

Vantaan valtuustossa 10.10.2022 § 6 hyväksyttiin lisäys talousarvioon henkilöstökuluihin TES-palkankorotusten vaikutuksena 332 900 euroa, tuottotavoitetta ei lisätty. Palkankorotusten takia muutetussa talousarviossa tavoiteliikealijäämäksi muodostuu -332 900 euroa. Huomioiden muutokset, pelastuslaitoksen liikealijäämä toteutui kokonaisuudessaan -163 689,88 euroa muutettua talousarviota huonompana.

Pelastustoimen liikevaihto oli 30,1 milj. euroa (30,4 milj. euroa vuonna 2021). Liike-vaihto ylitti talousarvion 0,1 milj. euroa. Toimintakulut olivat 29,3 milj. euroa (28,1 milj. euroa vuonna 2021). Pelastustoimen liikealijäämä oli -506 035,76 euroa.

Ensihoidon osalta liikevaihto oli 11,5 milj. euroa (11,3 milj. euroa vuonna 2021). Ensihoidossa kuljetustuloja kertyi tilikaudella 3,6 milj. euroa (3,7 milj. euroa vuonna 2021). Hyvinkään sairaanhoitoalueen osalta tulokertymä oli 1,8 milj. euroa (1,9 milj. euroa vuonna 2021). HYKS-Peijaksen sairaanhoitoalueen osalta tulokertymä oli 1,7 milj. euroa (1,8 milj. euroa vuonna 2021). Ensihoidon toimintakulut olivat 11,8 milj. euroa (11,3 milj. euroa vuonna 2021). Ensihoidon toimintakulut ylittivät talousarvion 0,1 milj. euroa. Ensihoidon tuloksen henkilöstökuluissa näkyy koronan takia ensihoitajille maksettava kertakorvaus.

Rahoitusosan talousarviovertailu

Varsinaisen toiminnan ja investointien rahavirta oli 661 392,04 euroa. Tilikauden rahavarojen muutos 416 584,35 euroa nostaa rahavarojen määrän 950 732,19 euroon.

Investointiosan talousarviovertailu

Vantaan valtuuston asettama sitova tavoite pelastuslaitoksen investoinneille vuodelle 2022 oli 2,5 milj. euroa. Kaupunginjohtajan ja pelastusjohtajan 8.4.2022 käymien neuvotteluiden perusteella vuoden 2022 investoinneista toteutetaan investointirahoituksella vain kesken olleet ajoneuvohankkeet ja muut hankkeet toteutetaan leasingrahoituksella. Investointirahoituksella toteutettavat hankkeisiin käytettiin 547 000 euroa (23 %). Leasingrahoituksella toteutettiin pelastustoimen ajoneuvohankkeita 1 593 000 eurolla.

Henkilöstö

Henkilöstön määrä vuoden 2022 lopussa oli 534, joista määräaikaisia 97. Henkilöstön määrä kasvoi 22 henkilöllä vuoteen 2021 verrattuna. Henkilöstökulut olivat vuonna 2022 yhteensä 28 164 150,42 euroa.

Selonteko sisäisen valvonnan järjestämisestä ja riskienhallinnasta

Pelastuslaitoksen tavoitteiden toteutumista, varojen käyttöä ja tuloksellisuutta valvotaan säännöllisellä raportoinnilla. Vantaan kaupungille ja muille kunnille raportoidaan osavuosikatsauksien yhteydessä. Palveluyksiköiden ja toimistojen tuloksia seurataan osavuosikatsauksien yhteydessä. Henkilökohtaisten tavoitteiden ja tuloksellisuudenvalvontaa suoritetaan pääosin kehityskeskusteluissa.

Pelastuslaitoksella ei ole tiedossa tilikaudella 2022 lakien ja säännösten sekä hyvän hallinto- ja johtamistavan vastaisia toimia, joista seuraisi merkittävä korvaus, kanne, muu vaatimus tai oikeusseuraamus.

Ensihoitopalvelua tehtiin Hyvinkään sairaanhoitoalueen ja HYKS-Peijas alueen kanssa solmittujen yhteistoimintasopimuksien mukaisesti.

Pelastuslaitos on vuokralla kuntien, yksityisten tai kiinteistöosakeyhtiöiden omistamissa kiinteistöissä.

Pelastuslaitoksen sisäisten riskien tunnistaminen on tehty pelastuslaitoksen oman valmiussuunnitelman yhteydessä, riskienhallinnan kartoituksessa sekä Vantaan kaupungin ohjeistuksen mukaisesti. Niissä on otettu huomioon sekä ulkoiset että sisäiset pelastuslaitoksen palvelukykyä uhkaavat riskit.

Riskien hallintaa ja sisäistä valvontaa on ohjeistettu pelastuslaitoksen toimintasäännössä. Palveluihin liittyvää riskienhallintaa kehitetään osana valtakunnallista pelastustoimen riskienhallintaa. Toimintasääntöä täsmennetään pelastusjohtajan päätöksillä hankinta- ja tilausoikeuksista sekä tarvittavalla ohjeistuksella.

Työturvallisuuteen liittyvä riskienhallinta on toteutettu työturvallisuuslain edellyttämällä tavalla käyttämällä pelastuslaitosten yhteistä PERA-ohjelmaa ja ensihoidossa lisäksi sairaanhoitopiirin ylläpitämää ohjelmaa.

Tietoturvassa ja tietosuojassa noudatetaan Vantaan kaupungin ohjeistusta sekä sisäministeriön turvallisuusverkon vaatimuksia.

Arvio tulevasta kehityksestä

Liikelaitos lakkautettiin 31.12.2022. Pelastustoimen järjestämisvastuu siirtyi hyvinvointialueelle 1.1.2023 alkaen.

Esitys tilikauden tuloksen käsittelystä

Keski-Uudenmaan pelastustoimen liikelaitoksen liikealijäämä oli yhteensä -496 589,95 euroa. Tilikaudelle poistoeron vähennykseksi kirjataan investointivaraukselle hankittuihin pysyviin vastaaviin kohdistuneet poistot 302 804,45 euroa.

Kaupunginjohtajan esitys tilikauden 2022 tuloksen käsittelystä kaupunginhallitukselle on seuraava:

Kaupunginhallitus esittää, että tilikauden alijäämä -193 131,19 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään.

5.1.2 Johtokunnan hyväksymä talousarvion toteutumisvertailu

Tuloslaskelma

Tuloslaskelman lyhennelmä 1000 €	Pelastus			Ensihoito Hyvinkää			Ensihoito HYKS Peijas		
	Talousarvio 2022	Toteuma	Poikkeama	Talousarvio 2022	Toteuma	Poikkeama	Talousarvio 2022	Toteuma	Poikkeama
Liikevaihto	30 229	30 113	-117	4 770	4 706	-64	6 893	6 784	-109
Liiketoiminnan muut tuotot	0	241	241	0	155	155	0	196	196
Materiaalit ja palvelut	-4 557	-5 707	-1 150	-534	-543	-10	-652	-712	-60
Henkilöstökulut	-19 068	-18 629	439	-3 775	-3 821	-46	-5 654	-5 715	-61
Poistot ja arvonalentumiset	-1 675	-1 595	80	-15	-21	-5	-15	-18	-3
Liiketoiminnan muut kulut	-5 232	-4 929	303	-462	-466	-4	-588	-536	51
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**-303**	**-506**	**-203**	**-15**	**10**	**25**	**-15**	**1**	**14**
Rahoitustuotot ja -kulut	0	1	1	0	0	0	0	0	0
Ylijäämä (alijäämä) ennen varauksia	**-303**	**-505**	**-203**	**-15**	**10**	**25**	**-15**	**1**	**14**
Poistoeron lisäys (-) tai vähennys (+)	0	303	303	0	0	0	0	0	0
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**-303**	**203**	**100**	**-15**	**10**	**25**	**-15**	**1**	**14**

Tuloslaskelman lyhennelmä 1000 €	Talousarvio 2022	Toteuma	Poikkeama
Liikevaihto	41 893	41 603	-289
Liiketoiminnan muut tuotot	0	592	592
Materiaalit ja palvelut	-5 743	-6 963	-1 220
Henkilöstökulut	-28 496	-28 164	332
Poistot ja arvonalentumiset	-1 705	-1 633	72
Liiketoiminnan muut kulut	-6 281	-5 932	349
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**-333**	**-497**	**-164**
Rahoitustuotot ja -kulut	0	1	1
Ylijäämä (alijäämä) ennen varauksia	**-333**	**-496**	**-163**
Poistoeron lisäys (-) tai vähennys (+)	0	303	303
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**-333**	**-193**	**140**

Rahoituslaskelma

Rahoituslaskelman lyhennelmä 1000 €	Talousarvio 2022	Toteuma	Poikkeama
Varsinaisen toiminnan rahavirta	1 372	1 012	-360
Investointien rahavirta	-2 500	-350	2 150
Muiden maksuvalmiuden muutosten rahavirta	0	-245	-245
Rahavarojen muutos	**-1 128**	**417**	**1 544**

Investoinnit

Investointien lyhennelmä 1000 €	Talousarvio 2022	Toteuma	Poikkeama
Pelastus- ja sammutusyksiköt, muu ajoneuvokalusto	-2 090	-547	1 543
Muu pelastus- ja huoltokalusto	-100	0	100
Asemakalusto	-120	0	120
Johtokeskukset	-100	0	100
Väestönsuojelujärjestelmät	-40	0	40
Tietojärjestelmät	-50	0	50
Investoinnit yhteensä	**-2 500**	**-547**	**1 953**
Valtionosuudet ja luovutustulot	0	71	71
Investoinnit netto	**-2 500**	**-475**	**2 025**

5.1.3 Tilinpäätöslaskelmat ja tunnusluvut

Keski-Uudenmaan Pelastuslaitoksen tuloslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Liikevaihto	41 603 315,84	41 602 494,55
Liiketoiminnan muut tuotot	592 304,83	751 682,42
Materiaalit ja palvelut		
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	- 3 196 389,99	- 2 209 150,59
Palvelujen ostot	- 3 766 838,22	- 3 413 653,43
	- 6 963 228,21	- 5 622 804,02
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	- 22 423 783,87	- 22 285 525,08
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	- 4 642 930,08	- 4 513 956,81
Muut henkilösivukulut	- 1 097 436,47	- 1 039 236,38
	- 28 164 150,42	- 27 838 718,27
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	- 1 632 816,28	- 1 495 906,84
Liiketoiminnan muut kulut	- 5 932 015,71	- 5 910 699,66
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**- 496 589,95**	**1 486 048,18**
Rahoitustuotot ja -kulut		
Muut rahoitustuotot	3 378,86	3 838,75
Muut rahoituskulut	- 2 724,55	- 725,50
	654,31	3 113,25
Ylijäämä (alijäämä) ennen varauksia	**- 495 935,64**	**1 489 161,43**
Poistoeron lisäys (-) tai vähennys (+)	302 804,45	302 804,45
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**- 193 131,19**	**1 791 965,88**

Tuloslaskelman tunnusluvut	2022	2021
Sijoitetun pääoman tuotto, %	-4,9	15,6
Kunnan sijoittaman pääoman tuotto, %	-4,9	15,6
Voitto, %	-1,2	3,6

Keski-Uudenmaan Pelastuslaitoksen rahoituslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Toiminnan rahavirta		
Liikeylijäämä (-alijäämä)	- 496 589,95	1 486 048,18
Poistot ja arvonalentumiset	1 632 816,28	1 495 906,84
Rahoitustuotot ja -kulut	654,31	3 113,25
Tulorahoituksen korjauserät	- 125 174,22	- 243 145,16
	1 011 706,42	2 741 923,11
Investointien rahavirta		
Investointimenot	- 546 814,38	- 2 300 504,50
Rahoitusosuudet investointimenoihin	64 000,00	120 000,00
Pysyvien vastaavien hyödykk. luovutustulot	132 500,00	243 145,16
	- 350 314,38	- 1 937 359,34
Toiminnan ja investointien rahavirta	**661 392,04**	**804 563,77**
Rahoituksen rahavirta		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Saamisten muutos kunnalta	974 943,94	- 2 271 443,27
Saamisten muutos muilta	454 556,91	- 1 107 806,57
Korottomien velkojen muutos kunnalta	6 310,75	- 7 141,86
Korottomien velkojen muutos muilta	- 1 680 619,29	715 403,93
Rahoituksen rahavirta	**- 244 807,69**	**- 2 670 987,77**
Rahavarojen muutos	**416 584,35**	**- 1 866 424,00**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat 31.12.	950 732,19	534 147,84
Rahavarat 1.1.	534 147,84	2 400 571,84
	416 584,35	- 1 866 424,00

Rahoituslaskelman tunnusluvut	2022	2021
Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä 5 v., €	1 316 024	1 650 258
Investointien tulorahoitus, %	235,5	136,9
Kassan riittävyys, pv	8,3	4,7
Quick ratio	1,4	1,2
Current ratio	1,4	1,2

Keski-Uudenmaan Pelastuslaitoksen tase	31.12.2022	31.12.2021
VASTAAVAA		
Pysyvät vastaavat	**7 331 315,35**	**8 488 643,03**
Aineettomat hyödykkeet		
Aineettomat oikeudet	82 728,86	178 211,28
Muut pitkävaikutteiset menot	0,00	9 807,50
	82 728,86	188 018,78
Aineelliset hyödykkeet		
Koneet ja kalusto	7 248 586,49	6 445 160,85
Ennakkomaksut ja keskener. hankinnat	0,00	1 855 463,40
	7 248 586,49	8 300 624,25
Vaihtuvat vastaavat	**9 179 624,48**	**10 192 540,98**
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	783 758,86	1 658 292,17
Saamiset kunnalta	6 850 752,25	7 825 696,19
Siirtosaamiset	594 381,18	174 404,78
	8 228 892,29	9 658 393,14
Rahat ja pankkisaamiset	950 732,19	534 147,84
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**16 510 939,83**	**18 681 184,01**
VASTATTAVAA		
Oma pääoma	**8 804 954,35**	**8 998 085,54**
Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)	8 998 085,54	7 206 119,66
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	- 193 131,19	1 791 965,88
Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset	**975 744,72**	**1 278 549,17**
Poistoero	975 744,72	1 278 549,17
Vieras pääoma	**6 730 240,76**	**8 404 549,30**
Lyhytaikainen		
Ostovelat	1 462 612,19	2 547 353,76
Korottomat velat kunnalta	11 038,20	4 727,45
Muut velat	1 170 824,21	1 048 159,34
Siirtovelat	4 085 766,16	4 804 308,75
	6 730 240,76	8 404 549,30
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**16 510 939,83**	**18 681 184,01**

Taseen tunnusluvut	2022	2021
Omavaraisuus, %	59,2	55,0
Suhteellinen velkaantuneisuus, %	16,0	19,8
Kertynyt ylijäämä (alijäämä), 1000 €	8 805,0	8 998,1
Lainat ja vuokravastuut, 31.12., 1000 €	45 001,1	44 676,9

5.1.4 Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen tilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

Arvostusperiaatteet ja –menetelmät sekä jaksotusperiaatteet sekä -menetelmät

Pysyvät vastaavat on merkitty taseeseen hankintamenoon vähennettynä suunnitelman mukaisilla poistoilla ja investointimenoihin saaduilla rahoitusosuuksilla. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu poistosuunnitelman mukaisesti. Poistosuunnitelman mukaiset suunnitelmapoistojen laskentaperusteet on esitetty tuloslaskelman liitetiedoissa kohdassa suunnitelman mukaisten poistojen perusteet.

Pysyviin vastaaviin ei ole kirjattu pieniä hankintoja, joiden hankintameno on alle 10 000 euroa, vaan ne on kirjattu tilikauden kuluksi. Saamiset on merkitty taseeseen nimellisarvoon tai sitä alempaan todennäköiseen arvoon.

Tuloslaskelmaa koskevat liitetiedot

Toimintatuotot tehtäväalueittain

1 000 €	2022	2021
Jäsenkuntien toimintaosuudet		
Pelastustoimi	29 413	29 337
Ensihoito	7 883	7 589
Myynti- ja maksutulot		
Ensihoitopalvelut	3 608	3 706
Yhteistoimintakorvaukset	116	421
Turvallisuuspalvelut (tarkastus- ja valvonta)	530	549
Liiketoiminnan muut tuotot (sis. valtionosuudet)	592	752
Toimintatuotot yhteensä	**42 142**	**42 354**

Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet

Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet			
	Poistomenetelmä	**Poistoaika** ennen 1.1.2013 hankitut	**Poistoaika** 1.1.2013 alkaen hankitut
Aineettomat hyödykkeet			
ATK-ohjelmistot	tasapoisto	3 vuotta	2 vuotta
Aineelliset hyödykkeet			
Muut kuljetusvälineet	tasapoisto	5 vuotta	4 vuotta
Muut raskaat koneet	tasapoisto	10 vuotta	10 vuotta
Muut kevyet koneet	tasapoisto	5 vuotta	5 vuotta
Muut laitteet ja kalusteet	tasapoisto	3 vuotta	3 vuotta
ATK-laitteet	tasapoisto	3 vuotta	3 vuotta
Keskeneräiset hankinnat	ei poistoa	-	-
Pysyvien vastaavien hankinnat, joiden hankintameno on alle 10 000 euroa, on kunnassa kirjattu vuosikuluksi			

Pysyvien vastaavien hyödykkeiden myyntivoitot ja -tappiot		
1 000 €	**2022**	**2021**
Muut toimintatuotot		
Irtaimen omaisuuden myyntivoitot	125	243
Myyntivoitot ja -tappiot yhteensä	**125**	**243**

Erittely poistoeron muutoksista		
1 000 €	**2022**	**2021**
Investointivaraukseen liittyvä poistoeron muutos	303	303
Poistoeron muutokset yhteensä	**303**	**303**

Tasetta koskevat liitetiedot

Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

Pysyvät vastaavat				
Aineettomat hyödykkeet				
1 000 €			Muut pitkävaikutteiset menot	Yhteensä
Poistamaton hankintameno 1.1.			188	188
Lisäykset tilikauden aikana			0	0
Rahoitusosuudet tilikaudella			0	0
Vähennykset tilikauden aikana			0	0
Siirrot erien välillä			-10	-10
Tilikauden poisto			-95	-95
Poistamaton hankintameno 31.12.			83	83
Aineelliset hyödykkeet				
1 000 €	Kuljetus-välineet	Muut koneet ja kalusto	Ennakkomaksut ja kesk.er. hankinnat	Yhteensä
Poistamaton hankintameno 1.1.	6 247	199	1 975	8 420
Lisäykset tilikauden aikana	-125	0	0	-125
Rahoitusosuudet tilikaudella	-184	0	0	-184
Vähennykset tilikauden aikana	-235	0	0	-235
Siirrot erien välillä	1 975	0	-1 975	0
Tilikauden poisto	-547	-83	0	-630
Poistamaton hankintameno 31.12.	7 131	116	0	7 247

Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

Oman pääoman erittely		
1 000 €	**2022**	**2021**
Edellisten tilikausien ylijäämä 1.1.	8 998	7 206
Edellisten tilikausien ylijäämä 31.12.	8 998	7 206
Tilikauden ylijäämä/ alijäämä	-193	1 792
Oma pääoma yhteensä	**8 805**	**8 998**

Erittely poistoerosta		
1 000 €	**2022**	**2021**
Investointivaraukseen liittyvä poistoero	976	1 279
Poistoero yhteensä	**976**	**1 279**

Vieras pääoma		
1 000 €	**2022 Lyhytaikainen**	**2021 Lyhytaikainen**
Velat tytäryhteisöille		
Ostovelat	7	6
Velat kuntayhtymille, joissa kunta on jäsenenä		
Ostovelat	6	7
Vieras pääoma yhteensä	**13**	**13**

Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät		
1 000 €	**2022**	**2021**
Lyhytaikaiset siirtovelat		
Palkkojen ja henkilösivukulujen jaksotukset	4 001	4 700
Muut tilinpäätösjaksotukset	84	104
Siirtovelat yhteensä	**4 086**	**4 804**

Vakuudet ja vastuusitoumukset

Vuokravastuut		
1 000 €	**2022**	**2021**
Vuokravastuut		
Seuraavalla tilikaudella maksettava osuus	2 325	2 502
Myöhemmin maksettavat	39 953	39 953
Vuokravastuut yhteensä	42 278	42 454
Leasingvastuut		
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	821	744
Myöhemmin maksettavat	1 902	1 479
Leasingvastuut yhteensä	2 723	2 223
Yhteensä	**45 001**	**44 677**

Vuokravastuut ilmoitetttu ilman arvonlisäveroa.

Muut taseen ulkopuoliset järjestelyt		
1 000 €	**2022**	**2021**
Muut sopimukset		
Seuraavan tilikauden sopimuspalokuntasopimukset	544	622
Sopimusvastuut yhteensä	**544**	**622**

Henkilöstöä koskevat liitetiedot

Henkilöstön lukumäärä 31.12.		
	2022	**2021**
Virka- ja työsuhteisia	437	430
Määräaikaisia	97	82
Yhteensä	**534**	**512**

Luottamushenkilömaksut		
1 000 €	**2022**	**2021**
Keskustapuolue Uusimaa	0,2	0,2
Kokoomus Uusimaa	1,1	1,2
Perussuomalaiset Uusimaa	0,3	0,3
Suomen Sos.Dem. puolue Uusimaa	1,2	1,8
Vasemmistoliitto Uusimaa	0,3	0,1
Vihreä Uusimaa ry	0,5	0,9
Yhteensä	**3,6**	**4,4**

5.1.5 Tilinpäätöksen allekirjoitukset

KESKI-UUDENMAAN PELASTUSTOIMEN LIIKELAITOS

Tilinpäätöksen allekirjoitukset

Vantaalla 27.3.2023

Vantaan kaupunginhallitus

Sari Multala

Mika Niikko

Ville Karinen

Ulla Kaukola

~~Pirjo Luokkala~~ Nina Nummela

Anitta Orpana

~~Tuukka Saimen~~ Niilo Kärki

Hanna Valtanen

Ritva Viljanen

Kaupunginjohtaja

Säde Tahvanainen

Faysal Abdi

Mika Kasonen

Kai-Ari Lundell

Vaula Norrena

~~Sakari Rokkanen~~ Susanna Kaiju

Visa Tammi

Tilinpäätösmerkintä

Olemme antaneet suorittamastamme tilintarkastuksesta tänään kertomuksen.

Helsinki 3 5 2023

KPMG Oy Ab
tilintarkastusyhteisö

Juha Huuskonen
KHT, JHT

5.2 Suun terveydenhuollon liikelaitoksen tilinpäätös

5.2.1 Toimintakertomus

Suun terveydenhuollon liikelaitos on kunnallinen liikelaitos, jonka toiminnallisena tavoitteena on tuottaa suun terveydenhuollon palveluja Vantaan väestölle. Suun terveydenhuollon liikelaitoksen tehtävänä on vastata kansanterveyslaissa ja muussa lainsäädännössä tarkoitetusta kaupungin järjestämisvastuulle kuuluvista suun terveydenhuollon palveluista palvelusopimuksen mukaisesti. Suun terveydenhuollon liikelaitos toimii asiantuntijana suun terveydenhuoltoon liittyvissä asioissa yhteistyössä eri viranomaisten ja asiantuntijaorganisaatioiden kanssa.

Suun terveydenhuollon palvelujen tehtävänä on edistää kuntalaisten suun terveyttä ja hyvinvointia ennalta ehkäisemällä ja sairauksia hoitamalla sekä toimintakykyä parantavilla kuntoutustoimenpiteillä. Työnjako on oleellinen osa kustannustehokasta suun terveydenhuollon toimintaa. Toiminnan järjestämisessä tukeudumme tutkittuun tietoon ja keskitymme asiakaslähtöiseen vaikuttavaan ja laadukkaaseen toimintaan.

Toimitusjohtajan katsaus

Suun terveydenhuollon palvelujen tarpeeseen vastaaminen asiakaslähtöisesti, taloudellisesti tasapainoisella tavalla sekä henkilöstön hyvinvoinnista huolehtien olivat keskeiset tavoitteet toimintakaudella.

Vuoden aikana annettiin palveluja 72 491 asiakkaalle. Asiakkaiden määrä pysyi samana edelliseen vuoteen verrattuna. Vantaalaisten hammaslääkärissä käyvien osuus väestöstä nousi hieman edellisestä vuodesta. Vuonna 2022 kävijöitä oli 19,24 % väestöstä ja 2021 18,4 %. Potilaskohtaisten käyntien määrä laski edellisestä vuodesta. Vuonna 2022 määrä oli 2,59 käyntiä/potilas (vuonna 2021 2,86 käyntiä/potilas).

Suun terveydenhuollossa toteutui 119 076 hammaslääkärikäyntiä (vuonna 2021 käyntejä oli 124 869), laskua edelliseen vuoteen oli 4,9 %. Suuhygienistikäyntejä oli 44 938 (vuonna 2021 käyntejä oli 47 787), laskua edelliseen vuoteen 6,0 %. Hammashoitajakäyntejä oli 6 380 (vuonna 2021 käyntejä oli 7 579), laskua edelliseen vuoteen oli 15,8 %.

Suun terveydenhuollon kiireelliseen ensiapuun pääsi saman päivän aikana. Ensiapukäyntejä oli vähemmän kuin edellisenä vuonna. Vuonna 2022 käyntejä oli 15 995 ja vuonna 2021 käyntejä oli 18 536.

Peruuttamattomien poisjääntien käyntimäärä kasvoi hieman (5,0 %) edelliseen vuoteen verrattuna. Vuonna 2022 käyntien määrä oli 10 375 ja vuonna 2021 määrä oli 9 881. Peruuttamattomien poisjääntien kliinisten tuntien määrä kasvoi 0,9 % edelliseen vuoteen (vuonna 2022 5 873 ja vuonna 2021 5 822 tuntia.

Terveyteen liittyviä tunnuslukuja ei ole tällä hetkellä vielä saatavilla, sillä Apotti-järjestelmä ei mahdollista väestön terveyttä mittaavien indeksien seuraamista. Jatkuvaa asiakastyytyväisyysmittaria ei ollut liikelaitoksessa käytössä vuonna 2022. Henkilöstön hyvinvointia seurattiin Työterveyslaitoksen järjestelmällä Kunta10-tutkimuksella syksyllä 2022. Tutkimuksen mukaan liikelaitoksen henkilökunnan työhyvinvointi oli parantunut edelliseen vuonna 2020 tehtyyn tutkimukseen verrattuna sekä myös suhteessa muihin tutkimuksessa mukana olleisiin organisaatioihin.

Toimintaan heijastui edelleen koronan aiheuttaman toiminnan keskeyttämisen ja toimintavolyymin vähenemisen vuoksi muodostunut hoitotakuujono. Lisäksi pandemiatilanteen vaihdellessa vuoden aikana henkilökunnan lyhyitä poissaoloja oli paljon ja asiakkaat peruivat runsaasti aikojaan. Tammi-helmikuussa 2022 oli hoitajahenkilökuntaa siirretty vanhus- ja vammaispalveluiden hoivakoteihin auttamaan kriisiytyneessä tilanteessa. Keväällä 2022 terveydenhoitoalan lakot vaikuttivat myös liikelaitoksen toimintaan.

Vuonna 2020 kiireettömän hoidon keskeytyksen vuoksi muodostuneessa hoitotakuujonossa olevien asiakkaiden määrä vaihteli siten, että elokuussa 2022 jonossa oli suurimmillaan n. 1 700 henkilöä. Vuoden 2022 loppuun mennessä hoitotakuujono saatiin lähes kokonaan purettua. Hoitoaikojen siirtämisen vuoksi 6 kk:n hoitotakuu ylittyi 1 045 asiakkaalla. Tästä annettiin selvitys AVI:lle elokuussa 2022. Kiireettömään hoitoon pääsi 5 kk:n sisällä. Kesäkuussa 2022 otettiin käyttöön palveluseteli. Palveluseteli voidaan antaa kiireellisen hoidon jatkohoitoon, tutkimuskäynnillä todettuun hoidontarpeeseen perustuvaan hoitoon sekä lohjenneitten hampaiden korjaamiseen. Syyskuun alusta yksityinen toimija aloitti 1 000 potilaan jononpurun Vantaan toimitiloissa. Vuokratyövoiman käyttö oli vähäistä ja painottui Luona oy:n Vantaan suun terveydenhuollolta hankkiman turvapaikan hakijoiden kiireellisen hoidon järjestämiseen.

Erikoishammashoito tuotettiin omana toimintana erikoishammashoidon yksikössä. Erikoishammashoidon palveluita myytiin Porvoon, Loviisan, Sipoon ja Siuntion kunnille.

Liikelaitos teki yhteistyötä sosiaali- ja terveydenhuollon sekä muiden toimialojen ja kolmannen sektorin kanssa. Suusairauksien hoidon lisäksi panostettiin ennaltaehkäiseviin palveluihin ja palveluiden integraatioon yhdessä muiden toimijoiden kanssa kuntalaisten elämänkaaren eri vaiheissa.

Vuoden 2022 aikana jatkettiin kaiken ikäisten kuntalaisten yksilöllistä suun hoitoa sovittujen toimintamallien mukaisesti. Palveluja tarjottiin monimuotoisesti myös etävastaanottoina kohdennetuille asiakasryhmille.

Neuvola, kouluja- ja opiskeluterveydenhuollon asetuksen mukaiset määräaikaiset terveystarkastukset toteutuivat suunnitellusti. Yhteistyötä lasten suun terveyden edistämiseksi tehtiin sosiaali- ja terveystoimen toimialan sisällä säännöllisissä yhteistyötapaamisissa äitiys- ja lastenneuvolan kanssa. Varhaiskasvatuksen kanssa jatkettiin yhteistyötä ja toimitettiin materiaalia Hymyhammas-terveystuokioiden pitämiseen esiopetuksessa. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan kanssa jatkettiin yhteistyötä koululaisten hyvinvointiyhteistyön merkeissä. Koululaisten määräaikaistarkastukset toteutuivat suunnitellusti.

Ikääntyneiden suun terveyttä tuettiin jatkamalla aiempia toimintamalleja. Lisäksi OTE-hankeella kohdistettiin erityistoimia huonon suuhygienia aiheuttaman sairastumisriskin pienentämiseen korkean riskin potilailla. Hankkeen puitteissa järjestettiin lisätukea ja suun terveystarkastuksia ikääntyneiden palveluasumisen ja kotihoidon piirissä oleville. Suuhygienistin tarkastusten ohella lisättiin tietoa autettavan henkilön suun hoidosta hoivalle henkilökunnalle ja hyödynnettiin digitaalisia välineitä, mm. etäkonsultaatiota hoidon tarpeen arvioinnin tukena.

Integroiduttiin MEK-hankkeessa edelleen avoimiin kohtaamispaikkoihin ja muihin matalan kynnyksen toimintapaikoihin. Jatkettiin sekä kehitettiin edelleen hyväksi koettuja toimintamalleja. Tavoitettiin lukuisa määrä eri ikäisiä kuntalaisia ryhmä- ja yksilötilaisuuksissa. Toteutettiin vaihtoehtoisia kohtaamistapoja, Teams ja Zoom, sekä verkostoiduttiin eri toimijoiden ja sidostyhmien kanssa.

Osallistuttiin vakiintuneilla toimintamalleilla muihin erilaisiin jalkautuviin, matalan kynnyksen, yhteisöllisiin tapahtumiin suun terveysaiheisilla teemoilla: puolustusvoimien kutsunnat, kesäruokailu-, terkkari ja -olkkari, Varian hyvinvointiviikot, Asunnottomien yö, Yhteinen pöytä. Jatkettiin yhteistyökäytäntöjä päihdekuntoutujien asumisyksikkö Koisonrannan kanssa. Lisäksi jatkettiin yhteistyötä terveyspalveluiden asiakasvastaavahoitajien kanssa (asva), paljon palveluita käyttävien ja tarvitsevien hyvinvoinnin ja terveyden edistämiseksi. Lastensuojelun ja suun terveydenhuollon yhteistyökäytäntöjä jatkettiin sovitusti. Lähisuhdeväkivallan ehkäisytyötä jatkettiin palvelualueen nimettyjen avainhenkilöiden tuella.

Jatkettiin yhteistyötä toimialan osallisuusverkostossa ja edistettiin palvelualueena kuntalaisten osallistumis-, -vuorovaikutus- ja vaikuttamismahdollisuuksia: vahvistettiin viestinnällisillä toimilla tieto-osallisuutta jakamalla suun terveys -aiheisia infoja some-kanavien kautta, Facebook ja Instagram. Tuotettiin monikielisiä videoita ja muuta materiaalia kuntalaisten käyttöön verkkosivuille sekä some-kanaville. Tuettiin kuntalaisten mahdollisuutta kysyä matalalla kynnyksellä suun terveyteen liittyvistä asioista

jalkautumalla avoimiin kohtaamispaikkoihin yhteisötaloille ja kirjastoihin. Hyödynnettiin Oma-Vantaa kanavaa asiakaspalautekanavana. Tehtiin yhteistyötä kokemusasiantuntijoiden kanssa. Vahvistettiin potilaan osallistumista ja vastuunottoa oman terveyden ylläpitämisessä ja hyvien valintojen tekemisessä jatkamalla suun terveysvalmennus-osiota osana Vantaan Hyvinvointimentorointi-ohjelmaa.

Jatkettiin Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle siirtymiseen valmistautumista ja tulevaisuuden palveluiden kehittämiseen osallistumista asiakkaan näkökulmasta. Osallistuttiin monialaisen tiimimallin pilotointiin, osatyökykyisten työllistymistä tukeviin suunterveystarkastuksiin (TEOT-hanke) sekä jatkettiin diabetespotilaiden palvelupolun kehittämistä terveysasemalla. Aloitettiin Lean-valmennuskokonaisuus osana palveluiden ja toiminnan kehittämistä.

Tunnusluvut

Terveydenhuollon palvelut
Suun terveydenhuolto

	2017	2018	2019	2020	2021	2022
suun terveydenhuollon asiakkaat	74 987	77 159	74 375	60 348	72 354	72 491
tutkitut	36 871	36 021	34 209	26 516	28 282	29 898
käynnit yhteensä	203 435	204 152	193 802	136 442	180 235	170 394
kliiniset tunnit (kaikki suorittajat	122 617	124 480	121 720	93 532	123 112	104 288
käynnit hammaslääkärillä	149 550	137 227	130 412	93 842	124 869	119 076
käynnit suuhygienistilla	48 514	51 092	52 280	35 122	47 787	44 938
käynnit hammashoitajalla	11 212	11 276	8 103	3 923	7 579	6 380
peruuttamattomat poisjäännit	9 245	9 261	10 548	10 172	9 881	10 375
peruuttamattomien poisjääntien kliiniset tunnit	5 420	5 401	6 266	6 065	5 822	5 873
kiireettömän hoidon jonossa	0	0	0	3 389	710	214
kiireetön hoitoonpääsy, T3	0	0	0	120	120	120
hammaslääkärissäkävijöiden osuus väestöstä (peittävyys)	26,76	27,57	24,21	18,25	18,40	19,24
hammaslääkärissäkäynti/ potilas (toistuvuus)	2,55	2,23	2,36	2,20	2,86	2,59
Suun terveydenhuollon kustannukset						
kokonaiskustannukset (1000 €)	23 235	23 468	24 192	23 456	24 208	25 373
euroa/ tutkittu	630	652	707	885	856	849
Asiakasmaksutulot (1 000 €)	6 045	6 198	5 876	4 388	5 286	5 265

Sosiaali- ja terveydenhuoltoa ja pelastustoimea koskevan uudistuksen toimeenpanosta ja sitä koskevan lainsäädännön mukaan sosiaali- ja terveydenhuollon järjestäminen sekä pelastustoimen järjestämisen vastuu siirtyy kunnilta ja kuntayhtymiltä hyvinvointialueille 1. päivänä tammikuuta 2023 (soteuudistus). Terveydenhoidon järjestämisvastuun siirtyessä kaupungilta Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle, ei Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitokselle ole enää perustamisensa mukaista tarkoitusta. Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen lakkauttamisesta 31.12.2022 tehtiin päätös Kaupunginvaltuuston kokouksessa 19.12.2022 (§ 9). Kunnan liikelaitoksen lakkauttamisesta päätettiin perustamista vastaavalla tavalla.

Suun terveydenhuollon liikelaitoksen talous, investoinnit ja rahoitus

Liikelaitosta sitova taloudellinen tavoite on pääoman tuottovaatimus. Laitos täytti sille asetetun vaatimuksen ja tuloutti kaupungille korvausta peruspääomasta 68 210,04 euroa ja korkoa kaupungin lainasta 159 158,04 euroa.

Liikevaihto oli 25 253 428,04 euroa (vuonna 2021 24 019 826,90 euroa), muutos edelliseen vuoteen oli +4,9 %. Liiketoiminnan muut tuotot olivat 650 938,96 euroa (vuonna 2021 660 849,84 euroa).

Asiakasmaksuasetuksen mukaiset tuotot jäivät hieman edellisestä vuodesta. Vuonna 2022 tuotot olivat 5 264 744,55 euroa ja vuonna 2021 5 285 760,37 euroa. Palvelutuotot palvelusopimukseen perustuen olivat 19 498 375 euroa (vuonna 2021 18 225 000 euroa). Palvelusopimusta korotettiin vuoden aikana miljoonalla eurolla. Korotuksella katettiin ostopalveluna hankittu palveluseteli (300 000 euroa), yksityiseltä palveluntuottajalta hankittu hammashoito (400 000 euroa) sekä alkuvuoden alhaisempi painotettujen toimenpiteiden määrän ja asiakaskäyntien negatiivinen vaikutus ulkoisiin asiakasmaksutuottoihin (300 000 euroa). Asiakasmaksujen kertymiseen vaikutti myös se, että suun terveydenhuollon asiakasmaksut lasketaan vuoden 2022 alusta mukaan terveydenhuollon maksukattoon.

Painotettujen toimenpiteiden määrä oli 355 539 kappaletta (vuonna 2021 määrä oli 379 105), mikä alitti palvelusopimuksen tavoitteen 456 750 painotettua toimenpidettä. Pandemia-avustusta liikelaitokselle suoritettiin 625 000,00 euroa (liiketoiminnan muut tuotot) erityisesti menetettyjen asiakasmaksutuottojen korvaamiseksi.

Operatiiviset kulut (kokonaiskulut ilman rahoituksen eriä) olivat yhteensä 25 432 100,31 euroa. Nousua edelliseen vuoteen oli 5,9 % (vuonna 2021 24 009 935,65 euroa). Materiaali- ja palveluostoja oli 7 503 009,09 euroa (vuonna 2021 6 225 468,94 euroa). Aine- ja tarvikehankinnoissa jäätiin alle viime vuoden toteuman (muutos -126 764,60 euroa). Palvelujen ostot nousivat edellisestä vuodesta 35,9 % (1 404 304,75 euroa). Palvelujen ostoja nosti palvelusetelihankinta (199 084,68 euroa), palvelujen ostot yksityiseltä (301 451,15 euroa), välinehuollon palveluiden siirtyminen vuonna 2021 ja ekstraoraalirönтgenkuvauksen siirtyminen toukokuussa 2022 omasta toiminnasta HUS:n tuottamaksi (ero vuoteen 2021 oli 248 868,01 euroa), laboratoriopalveluiden ostot muilta (ero vuoteen 2021 oli 370 280,75 euroa) sekä yleiset hinnan korotukset.

Henkilöstökulut olivat 16 039 870,42 euroa (vuonna 2021 oli 15 824 792,20 euroa). Vuodelle 2022 budjetoitu kahden hammaslääkärin ja kahden hammashoitajan rekrytointi mahdollistui vasta elokuussa 2022 rekrytointihaasteiden vuoksi. Maaliskuusta 2022 HR-järjestelmänä oli käytössä HUS Asvia. Järjestelmässä oli runsaasti haasteita, jotka heijastuivat toimintaan siihen, että uusien vakanssien perustaminen ja työsopimusten tekeminen hidastui merkittävästi. Tämä puolestaan vaikeutti ja hidastutti uusien työntekijöiden töiden aloittamista.

Liiketoiminnan muut kulut olivat 1 889 220,80 euroa (vuonna 2021 oli 1 948 270,55 euroa). Operatiiviset kulut olivat yhtä painotettua toimenpidettä kohden 71,53 euroa (vastaava luku vuonna 2021 oli 63,33 euroa).

Liikelaitoksella ei ollut vuonna 2022 suunnitelman mukaisia poistoja (vuonna 2021 poistot olivat 11 403,96 euroa).

Rahoituserät olivat asetettujen raamien mukaiset. Korkokulut kunnalle olivat 159 158,04 euroa (korko 7,00 %) ja korvaus peruspääomasta 68 210,04 euroa.

Liikelaitoksen ylijäämä oli 271 120,30 euroa (vuonna 2021 ylijäämä oli 470 068,11 euroa).

Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen investoinnit rahoitettiin leasingsopimusjärjestelyllä eikä investointeja kirjattu taseeseen, sama peruste on ollut voimassa myös edellisinä vuosina.

Liikelaitoksen pysyvät vastaavat (koneet ja kalusto) olivat vuoden 2022 lopussa nolla euroa (vuonna 2021 0,00 euroa). Vaihtuvat vastaavat vuoden 2022 lopussa olivat 7 544 620,22 euroa (vuonna 2021 7 086 298,83 euroa). Yhdystileillä olevat rahat (=saamiset kunnalta) olivat vuoden 2022 lopussa 6 640 908,97 euroa (vuonna 2021 oli 6 296 402,06 euroa). Liikelaitoksen pankkisaamiset vuoden 2022 lopulla 21 703,80 euroa (vuonna 2021 83 157,63 euroa).

Liikelaitoksen oma pääoma vuoden 2022 lopussa oli 1 263 732,49 euroa (vuoden 2021 lopussa 992 612,19 euroa). Liikelaitoksen peruspääoman ylijäämä on 289 297,49 euroa.

Toiminta vuonna 2022

Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitos on kuntalain 10 a luvun mukaisesti 1.6.2010 perustettu kunnallinen liikelaitos, jonka hallinto järjestetään liikelaitoksen johtosäännön sekä Vantaan kaupungin johtosääntöjen ja hallintosäännön määräyksin. Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunta huolehtii kaupunginvaltuuston asettamien toiminnallisten ja taloudellisten tavoitteiden mukaisesti tehtäväalueensa toiminnan tuloksellisuudesta. Johtokunta kokoontui vuoden 2022 aikana yhdeksän kertaa.

Liikelaitoksen johtokunta kaudella 2021–2022:

Varsinaiset jäsenet:	Varajäsenet:
Matti Lepistö, puheenjohtaja	Henna-Maria Vihavainen
Eeva Pitkänen	Sanna Huuskonen
Anneli Karhunen	Vesa Männistö
Minna Heikkinen	Kati Paajanen
Heikki Hölttä	Tuukka Rämö

Kaupungin organisaatiossa Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitos kuului sosiaali- ja terveydenhuollon toimialaan. Liikelaitosta johti suun terveydenhuollon johtaja, joka toimi liikelaitoksen toimitusjohtajana.

Vuoden 2022 alusta liikelaitos oli järjestäytynyt uuden linjaorganisaatiorakenteen mukaisesti. Liikelaitoksessa muodostui viidestä operatiiviseen toimintaan keskittyvästä palveluyksiköstä: Itä-Vantaan ja Länsi-Vantaan palveluyksikkö, hoitotyön palveluyksikkö, erikoishoidon palveluyksikkö sekä palveluohjauksen ja kiireellisen hoidon palveluyksikkö. Näiden lisäksi oli hallinnon palveluyksikkö. Organisaatiouudistuksen tavoitteena oli palveluiden tuotannon ja sen johtamisen selkeyttämiseksi, palveluiden kehittämisen ja talouden seurannan kehittämiseksi. Toimipisteitä on 24 sekä yksi liikkuva yksikkö.

Henkilöstö

Henkilökuntaa oli vuoden 2022 lopussa yhteensä 319 henkilöä (vuonna 2021 oli 300 henkilöä), joista määräaikaisia oli 58 (vuonna 2021 38).

Selonteko sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä

Toiminnassa noudatetaan hyvän johtamis- ja hallintotavan periaatteita. Toimintaohjeistusta on kehitetty ohjaamaan sisäistä valvontaa tulosyksiköissä esimiestyön kautta. Säännöllisesti pidettävillä yhteisillä kokouksilla taataan yhteinen käytäntö. Suun terveydenhuollon ammattilaisten ja asiantuntijoiden sekä esimiesten järjestelmällisellä koulutuksella taataan yhteinen näkemys.

Liikelaitoksen varojen käyttöä valvoo toimitusjohtaja. Tavoitteiden toteutumisesta ja taloudesta raportoidaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen johtokunnalle säännöllisesti pidettävien kokousten yhteydessä. Vantaan kaupungille raportointi tapahtuu kolmannes vuosittain.

Rahoitus- ja korkoriskien hallinta Vantaan kaupunkikonsernissa on keskitetty rahoituksen tulosalueelle. Vahinko- ja vastuuriskit on rajattu vakuuttamalla. Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen vakuutukset on hoidettu osana kaupungin vakuutuksia. Tämä varmistaa kattavan vakuutusturvan ja ajantasaisuuden.

Suun terveydenhuollon toimintaan on kohdistunut normaaleina pidettäviä potilasvalituksia. Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksella ei ole tiedossa tilikaudella 2022 lakien ja säännösten sekä hyvän hallinto- ja johtamistavan vastaisia toimia, joista seuraisi merkittävä korvaus, kanne tai muu vaatimus tai oikeusseuraamus.

Tilikauden aikana ekstaroraali (ptg- ja KKTT-rtg-kuvat) kuvantaminen siirtyi kokonaan HUS:n tuottamaksi. Tässä yhteydessä liikelaitoksen hallussa ollut ekstraoraalikuvantamislaite myytiin HUS:lle. Kyseinen laite oli leasing-sopimuksella eikä sillä ole jäännösarvoa taseessa. Näin ollen tilikauden aikana ei ole todettu omaisuuden hankinnassa, luovutuksessa tai käyttöarvossa menetyksiä tai arvonalennuksia.

Hankintasopimuksissa käytetään kaupungin yleisiä sopimusehtoja. Erityissopimusten laadinnassa ja tulkinnassa käytetään mm. kaupungin sosiaali- ja terveystoimen hankintayksikön erityisasiantuntija- ja lakimiespalveluja.

Esitys tilikauden tuloksen käsittelystä

Vantaan Suun terveydenhuollon liikelaitoksen tilikauden ylijäämä on 271 120,30 euroa, mikä siirretään taseen oman pääoman eräksi. Liikelaitoksen oma pääoma on ylijäämäinen.

Liikelaitos jää Vantaan kaupungille kirjanpidolliseksi merkinnäksi, kunnes erillistilinpäätös on hyväksytty kuntalain mukaisessa järjestyksessä. Liikelaitoksen ylijäämä yhdistetään kaupungin taseeseen eräkohtaisesti niin, että sisäiset erät eliminoituvat.

Kaupunginjohtajan esitys tilikauden 2022 tuloksen käsittelystä kaupunginhallitukselle on seuraava:

Kaupunginhallitus esittää, että tilikauden ylijäämä 271 120,30 euroa siirretään taseen oman pääoman edellisten tilikausien ylijäämään.

5.2.2 Johtokunnan hyväksymä talousarvion toteutumisvertailu

Tuloslaskelma

Tuloslaskelman lyhennelmä 1000 €	Talousarvio 2022	Toteuma	Poikkeama
Liikevaihto	24 968	25 253	285
Liiketoiminnan muut tuotot	625	651	26
Materiaalit ja palvelut	- 6 092	- 7 503	- 1 411
Henkilöstökulut	- 16 770	- 16 040	730
Liiketoiminnan muut kulut	- 2 250	- 1 889	361
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**481**	**472**	**- 9**
Muut rahoitustuotot ja -kulut	17	26	9
Kunnalle maksetut korkokulut	- 159	- 159	0
Korvaus peruspääomasta	- 68	- 68	0
Rahoitustuotot ja -kulut	- 210	- 201	9
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**271**	**271**	**0**

Rahoituslaskelma

Rahoituslaskelman lyhennelmä 1000 €	Talousarvio 2022	Toteuma	Poikkeama
Toiminnan ja investointien rahavirta	84	271	187
Rahoituksen rahavirta	0	- 333	- 333
Rahavarojen muutos	**84**	**- 62**	**- 146**

5.2.3 Tilinpäätöslaskelmat ja tunnusluvut

Vantaan Suun terveydenhuollon liikelaitoksen tuloslaskelma		1.1. - 31.12.2022		1.1. - 31.12.2021
Liikevaihto		25 253 428,04		24 019 826,90
Liiketoiminnan muut tuotot		650 938,96		660 849,84
Materiaalit ja palvelut				
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	-	2 185 777,55	-	2 312 542,15
Palveluiden ostot	-	5 317 231,54	-	3 912 926,79
	-	7 503 009,09	-	6 225 468,94
Henkilöstökulut				
Palkat ja palkkiot	-	12 876 081,39	-	12 741 202,75
Henkilösivukulut				
Eläkekulut	-	2 655 365,74	-	2 599 452,25
Muut henkilösivukulut	-	508 423,29	-	484 137,20
	-	16 039 870,42	-	15 824 792,20
Poistot ja arvonalentumiset				
Suunnitelman mukaiset poistot		0,00	-	11 403,96
Liiketoiminnan muut kulut	-	1 889 220,80	-	1 948 270,55
Liikeylijäämä (-alijäämä)		**472 266,69**		**670 741,09**
Rahoitustuotot ja -kulut				
Korkotuotot		27 586,06		28 154,13
Kunnalle maksetut korkokulut	-	159 158,04	-	159 158,04
Korvaus peruspääomasta	-	68 210,04	-	68 210,04
Muut rahoituskulut	-	1 364,37	-	1 459,03
	-	201 146,39	-	200 672,98
Tilikauden ylijäämä (alijäämä) ennen varauksia		**271 120,30**		**470 068,11**
Varausten lisäys (-) tai vähennys (+)		0,00		0,00
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)		**271 120,30**		**470 068,11**

Tuloslaskelman tunnusluvut	2022	2021
Sijoitetun pääoman tuotto, %	14,1	21,4
Kunnan sijoittaman pääoman tuotto, %	14,1	21,4
Voitto, %	1,1	2,0

Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen rahoituslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Toiminnan rahavirta		
Liikeylijäämä (-alijäämä)	472 266,69	670 741,09
Poistot ja arvonalentumiset	0,00	11 403,96
Rahoitustuotot ja -kulut	- 201 146,39	- 200 672,98
Tulorahoituksen korjauserät	0,00	- 918,60
	271 120,30	480 553,47
Investointien rahavirta		
Pysyvien vastaavien hyödykk. luovutustulot	0,00	0,04
Toiminnan ja investointien rahavirta	**271 120,30**	**480 553,51**
Rahoituksen rahavirta		
Oman pääoman muutokset	0,00	139 456,30
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Toimeksiantojen varojen ja pääomien muutos	- 61 571,76	64 487,94
Saamisten muutos kunnalta	- 344 506,91	- 340 705,89
Saamisten muutos muilta	- 175 268,31	- 49 760,64
Korottomien velkojen muutos kunnalta	- 420,00	420,00
Korottomien velkojen muutos muilta	249 192,85	- 309 100,90
Rahoituksen rahavirta	**- 332 574,13**	**- 495 203,19**
Rahavarojen muutos	**- 61 453,83**	**- 14 649,68**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat 31.12.	21 703,80	83 157,63
Rahavarat 1.1.	83 157,63	97 807,31
	- 61 453,83	- 14 649,68

Rahoituslaskelman tunnusluvut	2022	2021
Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä 5 v., €	1 397 958	1 126 838
Investointien tulorahoitus, %	-	-
Lainanhoitokate	2,7	4,0
Laskennallinen lainanhoitokate	1,4	1,9
Kassan riittävyys, pv	0,3	1,3
Quick ratio	1,9	1,9
Current ratio	1,9	1,9

Vantaan suun terveydenhuollon liikelaitoksen tase	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
VASTAAVAA		
Vaihtuvat vastaavat	**7 544 620,22**	**7 086 298,83**
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	876 662,11	706 739,14
Saamiset kunnalta	6 640 908,97	6 296 402,06
Siirtosaamiset	5 345,34	0,00
	7 522 916,42	7 003 141,20
Rahat ja pankkisaamiset	21 703,80	83 157,63
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**7 544 620,22**	**7 086 298,83**
VASTATTAVAA		
Oma pääoma	**1 263 732,49**	**992 612,19**
Peruspääoma	974 435,00	974 435,00
Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä)	18 177,19	- 451 890,92
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	271 120,30	470 068,11
Toimeksiantojen pääomat	**2 916,18**	**64 487,94**
Lahjoitusrahastojen pääomat	2 916,18	64 487,94
Vieras pääoma	**6 277 971,55**	**6 029 198,70**
Pitkäaikainen		
Lainat kunnalta	2 273 680,16	2 273 680,16
Lyhytaikainen		
Ostovelat	718 068,50	571 317,01
Korottomat velat kunnalta	0,00	420,00
Muut velat	850 961,69	721 751,66
Siirtovelat	2 435 261,20	2 462 029,87
	4 004 291,39	3 755 518,54
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**7 544 620,22**	**7 086 298,83**

Taseen tunnusluvut	2022	2021
Omavaraisuus, %	16,8	14,0
Suhteellinen velkaantuneisuus, %	24,2	24,4
Kertynyt ylijäämä (alijäämä), 1000 €	289,3	18,2
Lainakanta 31.12., 1000 €	2 273,7	2 273,7
Lainat ja vuokravastuut, 31.12., 1000 €	1 748,1	1 746,3
Lainat ja vuokravastuut, €/asukas	7,2	7,3
Asukasmäärä	242 819	239 206

5.2.4 Suun terveydenhuollon liikelaitoksen tilinpäätöksen liitetiedot

Tilinpäätöksen laatimista koskevat liitetiedot

Arvostusperiaatteet ja -menetelmät sekä jaksotusperiaatteet sekä -menetelmät

Pysyvät vastaavat on merkitty taseeseen hankintamenoon vähennettynä suunnitelman mukaisilla poistoilla. Suunnitelman mukaiset poistot on laskettu poistosuunnitelman mukaisesti. Poistosuunnitelmanmukaiset suunnitelmapoistojen laskentaperusteet on esitetty tuloslaskelman liitetiedoissa kohdassa suunnitelman mukaisten poistojen perusteet.

Pysyviin vastaaviin ei ole kirjattu pieniä hankintoja, joiden hankintameno on alle 10 000 euroa, vaan ne on kirjattu tilikauden kuluksi. Saamiset on merkitty taseeseen nimellisarvoon tai sitä alempaan todennäköiseen arvoon.

Tuloslaskelmaa koskevat liitetiedot

Toimintatuotot tehtäväalueittain

1 000 €	2022	2021
Liikelaitoksen tuotot alueittain		
Korvaukset valtiolta	66	63
Myyntituotot kunnilta ja kuntayhtymiltä	319	222
Myyntituotot muilta	5 324	5 399
Palvelusopimukseen perustuvat tuotot	19 544	18 335
Liiketoiminnan muut tuotot	651	661
Toimintatuotot yhteensä	**25 904**	**24 680**

Suunnitelman mukaisten poistojen perusteet

	Poistomenetelmä	Poistoaika ennen 1.1.2013 hankitut	Poistoaika 1.1.2013 alkaen hankitut
Aineelliset hyödykkeet			
Sairaala- ja terveydenhuoltolaitteet	tasapoisto	5 vuotta	5 vuotta
Muut laitteet ja kalusteet	tasapoisto	3 vuotta	3 vuotta

Tasetta koskevat liitetiedot

Taseen vastaavia koskevat liitetiedot

Pysyvät vastaavat		
Aineelliset hyödykkeet	Koneet ja kalusto	
1 000 €	**2022**	**2021**
Poistamaton hankintameno 1.1.	0	11
Tilikauden poisto	0	-11
Poistamaton hankintameno 31.12.	0	0

Taseen vastattavia koskevat liitetiedot

Oman pääoman erittely		
1 000 €	**2022**	**2021**
Peruspääoma 1.1.	974	974
Peruspääoma 31.12.	974	974
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä 1.1.	18	-591
Edellisten tilikausien yli-/alijäämä 31.12.	18	-452
Tilikauden ylijäämä/alijäämä	271	470
Oma pääoma yhteensä	**1 263**	**992**

Toimeksiantojen pääomat		
1 000 €	**2022**	**2021**
Lahjoitusrahastojen pääomat	3	64
Toimeksiantojen pääomat yhteensä	**3**	**64**

Vieras pääoma		
1 000 €	**2022 Lyhytaikainen**	**2021 Lyhytaikainen**
Velat tytäryhteisöille		
Ostovelat	44	33
Yhteensä	**44**	**33**
Velat kuntayhtymille, joissa kunta on jäsenenä		
Ostovelat	162	203
Yhteensä	**162**	**203**
Vieras pääoma yhteensä	**206**	**236**

Siirtovelkoihin sisältyvät olennaiset erät		
1 000 €	**2022**	**2021**
Lyhytaikaiset siirtovelat		
Palkkojen ja henkilökulujen jaksotukset	2 435	2 460
Muut tilinpäätösjaksotukset	0	2
Siirtovelat yhteensä	**2 435**	**2 462**

Vakuudet ja vastuusitoumukset

Vuokravastuut		
1 000 €	**2022**	**2021**
Seuraavalla tilikaudella maksettavat	148	185
Myöhemmin maksettavat	377	342
Vuokravastuut yhteensä	**525**	**527**

Vuokravastuut ilmoitetttu ilman arvonlisäveroa.

Henkilöstöä koskevat liitetiedot

Henkilöstön lukumäärä 31.12.		
	2022	**2021**
Virka- ja työsuhteisia	261	260
Määräaikaisia	58	38
Työllistetyt	0	2
Yhteensä	**319**	**300**

Luottamushenkilön palkkioista perityt ja tilitetyt luottamushenkilömaksut		
	2022	**2021**
Kansallinen kokoomus Vantaa	1 180	1 700
Suomen Kristillisdemokraatit	0	180
Perussuomalaiset	270	180
Suomen Sosiaalidemokraattinen puolue Vantaa	648	486
Vihreä liitto Vantaa	300	600
Tilitetyt luottamushenkilömaksut yhteensä	**2 398**	**3 146**

5.2.5 Tilinpäätöksen allekirjoitukset

SUUN TERVEYDENHUOLLON LIIKELAITOS

Tilinpäätöksen allekirjoitukset

Vantaalla 27.3.2023

Vantaan kaupunginhallitus

Sari Multala

Mika Niikko

Ville Karinen

Ulla Kaukola

~~Pirjo Luokkala~~ Nina Nummela

Anitta Orpana

~~Tuukka Saimen~~

Hanna Valtanen

Ritva Viljanen
Kaupunginjohtaja

Säde Tahvanainen

Faysal Abdi

Mika Kasonen

Kai-Ari Lundell

Vaula Norrena

~~Sakari Rokkanen~~ Susanna Kaiju

Visa Tammi

Tilinpäätösmerkintä

Olemme antaneet suorittamastamme tilintarkastuksesta tänään kertomuksen.

Helsinki 3 5 2023

KPMG Oy Ab
tilintarkastusyhteisö

Juha Huuskonen
KHT, JHT

5.3 Liikelaitosten vaikutus kaupungin talouteen

	Tuloslaskelman toteumat milj. €			Sisäisten erien eliminoinnit milj. €			Kokonais-tarkastelu milj. €
	Kaupunki	Liike-laitokset	Rahastot	Kaupunki	Liike-laitokset	Rahastot	Tuloslaskelma yhteensä
Toimintatuotot							
Myyntituotot, ulkoiset	49,84	26,39	0,00				76,23
Myyntituotot, sisäiset	5,75	31,00	0,00	-5,75	-31,00	0,00	0,00
Maksutuotot, ulkoiset	65,78	6,43	0,00				72,20
Maksutuotot, sisäiset	0,40	0,03	0,03	-0,40	-0,03	-0,03	0,00
Tuet ja avustukset, ulkoiset	57,69	3,07	0,00				60,76
Tuet ja avustukset, sisäiset	0,02	0,63	0,00	-0,02	-0,63	0,00	0,00
Muut toimintatuotot, ulkoiset	76,05	0,55	0,00				76,60
Muut toimintatuotot, sisäiset	187,14	0,00	0,48	-187,14	0,00	-0,48	0,00
Toimintakulut							
Henkilöstökulut	-531,59	-44,20	0,00				-575,80
Palvelujen ostot, ulkoiset	-880,59	-7,27	-0,86				-888,72
Palvelujen ostot, sisäiset	-36,02	-1,81	0,00	36,02	1,81	0,00	0,00
Aineet, tarvikkeet ja tavarat, ulk.	-57,93	-5,38	-0,01				-63,33
Aineet, tarvikkeet ja tavarat, sis.	-0,02	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00
Avustukset, ulkoiset	-73,36	-0,02	-0,02				-73,39
Avustukset, sisäiset	-0,65	0,00	0,00	0,65			0,00
Muut toimintakulut, ulkoiset	-74,61	-3,98	0,00				-78,59
Muut toimintakulut, sisäiset	-183,16	-3,82	0,00	183,16	3,82	0,00	0,00
Toimintakate	**-1 395,26**	**1,61**	**-0,38**	**26,53**	**-26,02**	**-0,51**	**-1 394,03**
Verotulot	1 203,66						1 203,66
Valtionosuudet	287,60						287,60
Rahoitustuotot ja -kulut							
Korkotuotot, ulkoiset	12,24	0,03	1,57				13,84
Korkotuotot, sisäiset	0,16	0,00	0,00	-0,16			0,00
Muut rahoitustuotot, ulkoiset	15,13	0,00	0,04				15,17
Muut rahoitustuotot, sisäiset	0,07	0,00	0,00	-0,07			0,00
Korkokulut, ulkoiset	-2,53	0,00	0,00				-2,53
Korkokulut, sisäiset	0,00	-0,16	0,00	0,00	0,16		0,00
Muut rahoituskulut, ulkoiset	-0,10	0,00	-0,02				-0,12
Muut rahoituskulut, sisäiset	0,00	-0,07	0,00	0,00	0,07		0,00
Vuosikate	**120,96**	**1,41**	**1,21**	**26,31**	**-25,79**	**-0,51**	**123,58**
Poistot ja arvonalentumiset							
Suunnitelman mukaiset poistot	-105,75	-1,63	0,00				-107,38
Kertaluonteiset poistot	-1,36	0,00	0,00				-1,36
Arvonalentumiset	-1,88	0,00	0,00				-1,88
Satunnaiset tuotot							
Satunnaiset tuotot	0,05	0,00	0,00				0,05
Tilikauden tulos	**12,02**	**-0,22**	**1,21**	**26,31**	**-25,79**	**-0,51**	**13,00**
Varausten ja rahastojen lisäys (-) tai vähennys (+)		0,30	-1,21				-0,91
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**12,02**	**0,08**	**0,00**	**26,31**	**-25,79**	**-0,51**	**12,09**

	Rahoituslaskelman toteumat milj. €			Sisäisten erien eliminoinnit milj. €			Kokonais-tarkastelu milj. €
	Kaupunki	Liike-laitokset	Rahastot	Kaupunki	Liike-laitokset	Rahastot	Rahoitus-laskelma yhteensä
Toiminnan rahavirta							
Vuosikate	120,96	1,41	1,21	26,31	-25,79	-0,51	123,58
Satunnaiset erät	0,05						0,05
Tulorahoituksen korjauserät	-46,23	-0,13					-46,35
Investointien rahavirta							
Investointimenot	-139,78	-0,55	0,33				-140,00
Rahoitusosuudet investointeihin	8,63	0,06					8,70
Pysyvien vastaavien hyödykkeiden luovutustulot	62,04	0,13					62,17
Toiminnan ja investointien rahavirta	**5,69**	**0,93**	**1,54**	**26,31**	**-25,79**	**-0,51**	**8,15**
Rahoituksen rahavirta							
Antolainauksen muutokset							
Antolainasaamisten lisäykset	-0,12		0,00				-0,12
Antolainasaamisten vähennykset	2,98		3,27				6,25
Lainakannan muutokset							
Pitkäaikaisten lainojen vähennys	-71,71						-71,71
Lyhytaikaisten lainojen muutos	-11,24						-11,24
Oman pääoman muutokset	18,92		-18,94				-0,03
Muut maksuvalmiuden muutokset							
Toimeksiantojen varojen ja pääomien muutokset	-1,18	-0,06					-1,24
Vaihto-omaisuuden muutos	0,07						0,07
Saamisten muutos	19,36	0,90	-4,44	-0,21	-0,62	4,84	19,83
Korottomien velkojen muutos	45,91	-1,43	-0,12	-4,01	-0,01		40,35
Rahoituksen rahavirta	**2,97**	**-0,59**	**-20,24**	**-4,22**	**-0,63**	**4,84**	**-17,85**
Rahavarojen muutos	**8,66**	**0,35**	**-18,70**	**22,09**	**-26,42**	**4,33**	**-9,70**

5.4 Muiden eriytettyjen yksiköiden tilinpäätökset

5.4.1 Vantaan kaupungin asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston tilinpäätöslaskelmat

Vantaan kaupungin asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston tuloslaskelma		1.1. - 31.12.2022		1.1. - 31.12.2021
Liikevaihto		506,00		556,00
Materiaalit ja palvelut				
Palvelujen ostot	-	69,23	-	49,45
Liiketoiminnan muut kulut	-	18 830,00		0,00
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**-**	**18 393,23**		**506,55**
Rahoitustuotot ja -kulut				
Korkotuotot		1 555 880,85		1 475 074,86
Muut rahoitustuotot		16 784,11		18 434,79
		1 572 664,96		1 493 509,65
Ylijäämä (alijäämä) ennen rahastosiirtoja		**1 554 271,73**		**1 494 016,20**
Rahaston lisäys (-) tai vähennys (+)	-	1 554 271,73	-	1 494 016,20
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)		**0,00**		**0,00**

Vantaan kaupungin asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston rahoituslaskelma		1.1. - 31.12.2022		1.1. - 31.12.2021
Toiminnan rahavirta				
Liikeylijäämä (-alijäämä)	-	18 393,23		506,55
Rahoitustuotot ja -kulut		1 572 664,96		1 493 509,65
Toiminnan rahavirta		**1 554 271,73**		**1 494 016,20**
Rahoituksen rahavirta				
Antolainauksen muutokset				
Antolainasaamisten lisäys muilta		0,00	-	34 165 758,64
Antolainasaamisten vähennys muilta		3 267 428,82		5 284 308,37
Muut maksuvalmiuden muutokset				
Saamisten muutos kunnalta	-	4 844 347,22		27 558 422,96
Saamisten muutos muilta		3 816,67	-	20 988,89
Korottomien velkojen muutos muilta		18 830,00	-	150 000,00
Rahoituksen rahavirta	**-**	**1 554 271,73**	**-**	**1 494 016,20**
Rahavarojen muutos		**0,00**		**0,00**
Rahavarojen muutos				
Rahavarat 31.12.		0,00		0,00
Rahavarat 1.1.		0,00		0,00
		0,00		0,00

Vantaan kaupungin asuntolaina-, kiinteistö- ja rakentamisrahaston tase	31.12.2022	31.12.2021
VASTAAVAA		
Pysyvät vastaavat	**68 852 182,86**	**72 119 611,68**
Sijoitukset		
Muut lainasaamiset	68 852 182,86	72 119 611,68
Vaihtuvat vastaavat	**31 371 110,75**	**26 530 580,20**
Pitkäaikaiset saamiset		
Saamiset kunnalta	31 243 900,98	26 399 553,76
Lyhytaikaiset saamiset		
Siirtosaamiset	127 209,77	131 026,44
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**100 223 293,61**	**98 650 191,88**
VASTATTAVAA		
Oma pääoma	**100 204 463,61**	**98 650 191,88**
Muut omat rahastot	100 204 463,61	98 650 191,88
Vieras pääoma	**18 830,00**	**0,00**
Lyhytaikainen		
Siirtovelat	18 830,00	0,00
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**100 223 293,61**	**98 650 191,88**

5.4.2 Sosiaalisen luototuksen rahaston tilinpäätöslaskelmat

Sosiaalisen luototuksen rahaston tuloslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Liiketoiminnan muut tuotot	749,93	496,15
Materiaalit ja palvelut		
Palvelujen ostot	- 2 905,95	- 1 993,90
Rahoitustuotot ja -kulut		
Korkotuotot	14 144,59	10 414,49
Muut rahoitustuotot	18 391,82	15 874,39
Muut rahoituskulut	- 19 090,08	- 4 973,64
Ylijäämä (alijäämä) ennen rahastosiirtoja	**11 290,31**	**19 817,49**
Rahaston lisäys (-) tai vähennys (+)	- 11 290,31	- 19 817,49
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**0,00**	**0,00**

Sosiaalisen luototuksen rahaston rahoituslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Toiminnan rahavirta		
Liikeylijäämä (-alijäämä)	- 2 156,02	- 1 497,75
Rahoitustuotot ja -kulut	13 446,33	21 315,24
Toiminnan rahavirta	**11 290,31**	**19 817,49**
Rahoituksen rahavirta		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Saamisten muutos kunnalta	745,85	- 964,47
Saamisten muutos muilta	- 6 526,43	- 26 207,58
Rahoituksen rahavirta	**- 5 780,58**	**- 27 172,05**
Rahavarojen muutos	**5 509,73**	**- 7 354,56**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat 31.12.	413 090,04	407 580,31
Rahavarat 1.1.	407 580,31	414 934,87
	5 509,73	- 7 354,56

Sosiaalisen luototuksen rahaston tase	31.12.2022	31.12.2021
VASTAAVAA		
Vaihtuvat vastaavat	**1 836 598,05**	**1 825 307,74**
Pitkäaikaiset saamiset		
Lainasaamiset	263 242,62	226 764,74
Saamiset kunnalta	893 820,83	894 566,68
Lyhytaikaiset saamiset		
Myyntisaamiset	67 178,50	90 291,02
Lainasaamiset	199 266,06	206 104,99
Rahat ja pankkisaamiset	413 090,04	407 580,31
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**1 836 598,05**	**1 825 307,74**
VASTATTAVAA		
Oma pääoma	**1 836 598,05**	**1 825 307,74**
Muut omat rahastot	1 836 598,05	1 825 307,74
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**1 836 598,05**	**1 825 307,74**

5.4.3 Vahinkorahaston tilinpäätöslaskelmat

Vahinkorahaston tuloslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Liikevaihto	30 000,00	30 000,00
Liiketoiminnan muut tuotot	483 595,82	462 025,39
Materiaalit ja palvelut		
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	- 10 120,60	- 1 318,35
Palvelujen ostot	- 858 887,02	- 604 045,33
	- 869 007,62	- 605 363,68
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**- 355 411,80**	**- 113 338,29**
Rahaston lisäys (-) tai vähennys (+)	355 411,80	113 338,29
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**0,00**	**0,00**

Vahinkorahaston rahoituslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Toiminnan rahavirta		
Liikeylijäämä (-alijäämä)	- 355 411,80	- 113 338,29
Toiminnan rahavirta	**- 355 411,80**	**- 113 338,29**
Rahoituksen rahavirta		
Muut maksuvalmiuden muutokset		
Saamisten muutos kunnalta	- 56 648,94	149 511,05
Saamisten muutos muilta	407 588,00	- 407 588,00
Korottomien velkojen muutos muilta	4 472,74	371 415,24
Rahoituksen rahavirta	**355 411,80**	**113 338,29**
Rahavarojen muutos	**0,00**	**0,00**
Rahavarojen muutos		
Rahavarat 31.12.	0,00	0,00
Rahavarat 1.1.	0,00	0,00
	0,00	0,00

Vahinkorahaston tase	31.12.2022	31.12.2021
VASTAAVAA		
Vaihtuvat vastaavat	**7 953 056,17**	**8 303 995,23**
Pitkäaikaiset saamiset		
Saamiset kunnalta	7 953 056,17	7 896 407,23
Lyhytaikaiset saamiset		
Muut siirtosaamiset	0,00	407 588,00
VASTAAVAA YHTEENSÄ	**7 953 056,17**	**8 303 995,23**
VASTATTAVAA		
Oma pääoma	**7 948 583,43**	**8 303 995,23**
Muut omat rahastot	7 948 583,43	8 303 995,23
Vieras pääoma	**4 472,74**	**0,00**
Lyhytaikainen		
Ostovelat	4 472,74	0,00
VASTATTAVAA YHTEENSÄ	**7 953 056,17**	**8 303 995,23**

5.5 Muut eriytetyt laskelmat

Tilinpäätöksessä esitetään kilpailulain 30 d §:n mukaiset eriyttämislaskelmat kilpailullisesta toiminnasta. Eriytettävät tuloslaskelmat esitetään Kaupunkistrategian ja johdon toimialan sekä Kaupunkiympäristön toimialan osalta.

Kaupunkistrategian ja johdon toimialalla on eriytetty tukipalvelujen myynti kaupungin tytäryhteisöille. Myytävät tukipalvelut koostuvat hankinnan, talouspalvelujen sekä tietohallinnon palvelujen myynnistä. Vertailuvuoden 2021 luvut sisältävät myös henkilöstöpalveluiden myyntiä. Tukipalvelujen myynti perustuu kaupungin ja tytäryhtiön välisiin palvelusopimuksiin ja palveluista veloitetaan voimassa olevan hinnaston mukaisesti.

Eriyttäminen on tehty yksiköiden kirjanpidossa erillisillä tulosyksiköillä, joille kohdistuvat tukipalvelujen myynnistä saatavat tuotot sekä toiminnan suorat kustannukset. Suoria kustannuksia ovat palvelua tuottavien henkilöiden henkilöstökulut sekä suoraan palvelun tuottamiseen kohdistuvat palvelujen ja materiaalien ostot. Tietohallinnon osalta eriytetylle tulosyksikölle kohdentuvat myös tietojärjestelmien poistot. Eriytettävän toiminnan tuloslaskelmalle on kohdistettu lisäksi kyseiseen toimintaan kuuluva osuus yksikön yhteisistä kustannuksista, kuten vuokrakuluista sekä muista henkilösidonnaisista yhteisistä kustannuksista, kuten tietoliikenteen, palkanlaskennan ja työterveyshuollon kustannuksista. Esimiestyötä on allokoitu eriytettävään toimintaan henkilömäärän suhteessa.

Kaupunkiympäristön toimialalla on eriytetty ulkoinen tilavuokraus. Ulkoinen tilavuokraus käsittää toimitilojen vuokrauksen muille kuin Vantaan kaupungin sisäisille yksiköille sekä palvelussuhdeasuntojen vuokrauksen. Erityisryhmille vuokrattavat asunnot (esimerkiksi palveluasunnot) ovat osa kunnan lakisääteistä toimintaa ja ne on jätetty eriyttämisen ulkopuolelle. Vuokrat laskutetaan vuokrasopimukseen perustuen.

Asuntojen vuokrauksen tuotot sekä asuntoihin liittyvät suorat kustannukset kirjataan omille kustannuspaikoilleen. Lisäksi asuntovuokraukseen kohdistuu kunnan omistamien kiinteistöjen osalta poistot. Ulkoisen toimitilavuokrauksen osalta kiinteistöjen suorat tuotot ja kulut kirjataan kiinteistöittäin kirjanpitoon. Sekä rakennusten ylläpitokustannukset että poistot on eriytetty kunkin rakennuksen osalta erikseen ulosvuokrattujen neliöiden suhteessa. Kiinteistönhoidon osalta ne kustannukset, joita ei kirjanpidossa kohdisteta suoraan rakennuksille, on eriytetty ulosvuokrattujen neliöiden suhteessa kaupungin omistamien kiinteistöjen kokonaisneliömäärästä. Samassa suhteessa on kohdistettu myös yksikön henkilöstökulut ja muut yhteiset kustannukset sekä toimialahallinnon ja kaupungin sisäisten tukipalvelujen vyörytettävät kustannukset.

Kaupunkistrategian ja johdon toimialan eriytetty tuloslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Liikevaihto	1 654 773,07	1 780 556,31
Liiketoiminnan muut tuotot	41 614,00	65 970,52
Materiaalit ja palvelut		
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	- 316,45	- 4 263,93
Palvelujen ostot	- 1 180 440,78	- 1 061 812,79
	- 1 180 757,23	- 1 066 076,72
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	- 377 469,93	- 503 191,63
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	- 53 944,61	- 100 593,04
Muut henkilösivukulut	- 9 984,68	- 20 484,76
	- 441 399,22	- 624 269,43
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	- 146,81	- 76 073,97
Liiketoiminnan muut kulut	- 186 641,61	- 139 242,85
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**- 112 557,80**	**- 59 136,14**
Rahoitustuotot ja -kulut		
Muut rahoituskulut	- 0,79	- 64,59
	- 0,79	- 64,59
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**- 112 558,59**	**- 59 200,73**

Kaupunkiympäristön toimialan eriytetty tuloslaskelma	1.1. - 31.12.2022	1.1. - 31.12.2021
Liikevaihto	7 454 374,43	7 953 900,98
Liiketoiminnan muut tuotot	34 947,90	405 222,02
Materiaalit ja palvelut		
Aineet, tarvikkeet ja tavarat	- 218 042,51	- 434 068,20
Palvelujen ostot	- 1 581 567,88	- 2 228 329,94
	- 1 799 610,39	- 2 662 398,14
Henkilöstökulut		
Palkat ja palkkiot	- 114 217,07	- 112 706,08
Henkilösivukulut		
Eläkekulut	- 23 665,75	- 22 609,60
Muut henkilösivukulut	- 4 510,81	- 4 648,90
	- 142 393,63	- 139 964,58
Poistot ja arvonalentumiset		
Suunnitelman mukaiset poistot	- 932 461,67	- 950 195,07
Liiketoiminnan muut kulut	- 3 823 262,54	- 3 733 182,87
Liikeylijäämä (-alijäämä)	**791 594,10**	**873 382,34**
Rahoitustuotot ja -kulut		
Muut rahoituskulut	- 445,37	- 778,50
	- 445,37	- 778,50
Tilikauden ylijäämä (alijäämä)	**791 148,73**	**872 603,84**

6 Luettelot ja selvitykset

6.1 Käytetyt kirjanpitokirjat ja selvitys kirjanpidon säilytyksestä

Tasekirja on Arkistolaitoksen päätöksen 3.9.2001 KA 158/43/2001 mukaan säilytettävä pysyvästi.

Kirjanpitolain 2:10 §:n mukaan tilikauden tositteet, liiketapahtumia koskeva kirjeenvaihto sekä muukin mahdollinen liiketapahtumia varmentava kirjanpitoaineisto on säilytettävä vähintään 6 vuotta sen vuoden lopusta lukien, jonka aikana tilikausi on päättynyt. Poikkeuksina kirjanpitolain 2:10 §:ään ovat muun muassa EU-hankkeiden kirjanpitoasiakirjat (10 vuotta) sekä kiinteistöinvestointiin liittyvät laskut, tositteet ja selvitykset (13 vuotta). Arkistoinnista vastaa tositteita käyttänyt toimiala.

Tilinpäätösasiakirjojen arkistointi

Tase- ja tuloslaskelmat	SAP -järjestelmässä
Rahoituslaskelmat	SAP -järjestelmässä
Tilikauden tapahtumat seurantakohteittain	SAP -järjestelmässä
Pysyvien vastaavien kohdeluettelo	SAP -järjestelmässä
Pysyvien vastaavien koontiluettelot	SAP -järjestelmässä
Päiväkirja	Asta-arkistointijärjestelmässä
Pääkirja	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 172000 Myyntisaamiset tytäryhteisöiltä	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 172500 Myyntisaamiset jäsenkuntayhtymiltä	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 173000 Myyntisaamiset, omistusyhteisöiltä, lyhytaikaiset	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 173500 Myyntisaamiset, kunnan sisäiset	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 174000 Myyntisaamiset muilta	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 254500 Ostovelat tytäryhteisöille	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 254600 Ostovelat jäsenkuntayhtymille	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 254700 Ostovelat osakkuusyhteisöille, lyhytaikaiset	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 254800 Ostovelat sisäiset, lyhytaikaiset	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tilin 254900 Ostovelat muille	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tositelajit ja numerosarjat 2022	Asta-arkistointijärjestelmässä
Tililuettelo vuodelta 2022	Asta-arkistointijärjestelmässä
Varastokirjanpidot	
Varikko	usb
Hoitotarvikevarasto	usb
Tasekirja	erikseen sidottuna
Tase-erittelyt	usb

Muilta osin kirjanpitoaineisto arkistoidaan paperille tulostetussa muodossa.

6.2 Luettelo tositelajeista

SAP -tositelajiluettelo 2022

Tositelaji	Numerosarja	Tositenumerot		Toimiala/tulosalue
02	A1	13803001 - 13803999	Verkkomaksu	Verkkomaksujen tositelaji
14	B3	13818001 - 13818999	Verkkokauppa	Verkkokaupan yhteinen tositelaji
15	B4	13819001 - 13819999	Palvelukassa	Palvelukassojen yhteinen tositelaji
AA	01	10000000 - 12999999	Käyttöom.kirjaus	Talouspalvelut
AB	99	990000000 - 999999999	Kirjanpitotosite	Talouspalvelut
AF	03	30000000 - 38999999	Poistokirjaukset	Talouspalvelut
AZ	02	20000000 - 23999999	Investointien purku	Talouspalvelut
BA	06	60000000 - 60999999	Konekielinen tiliote	Talouspalvelut
BM	24	240000000 - 249999999	Ostomaksu,autom.	Rahoitustoimi
D5	54	540000000 - 549999999	Saku/Merlot Medi	KuPeLa /1211
DA	15	150000000 - 159999999	Asiakastosite	Talouspalvelut
DG	16	160000000 - 169999999	Asiakkaat-hyvitys	Talouspalvelut
DL	31	310000000 - 319999999	Luottotappio	Talouspalvelut
DP	08	80000000 - 89999999	Perintätoim.rahatil.	Talouspalvelut
DT	19	190000000 - 199999999	Asiakkaat - tasaus	Talouspalvelut
DV	14	140000000 - 149999999	Myyntisuor.autom.	Talouspalvelut
DZ	14	140000000 - 149999999	Myyntisuor.manuaal.	Talouspalvelut
K1	25	250000000 - 259999999	Konekeskus Kuljetus	Kuntatekniikan keskus
K2	26	260000000 - 269999999	Varikko Polttoaineet	Kuntatekniikan keskus
K6	34	340000000 - 349999999	Apotti-maksut	Sosiaali- ja terveystoimi
K7	36	360000000 - 369999999	Apotti-maksusitoumus	Sosiaali- ja terveystoimi
KH	20	200000000 - 209999999	Toimittajat-vel.	Talouspalvelut
KM	27	270000000 - 279999999	Toimittajat-matkust.	Talouspalvelut
KR	21	210000000 - 219999999	Toimittajat - lasku	Talouspalvelut
KS	23	230000000 - 239999999	Sisäiset maksut	Talouspalvelut
KT	24	240000000 - 249999999	Toimittajat -tasaus	Talouspalvelut
KX	28	280000000 - 289999999	Sisäiset ostolaskut	Talouspalvelut
L1	L1	66400001 - 66499999	Konekeskus, uusi	Kuntatekniikan keskus
L2	L2	66500001 - 66599999	Varikko, uusi	Kuntatekniikan keskus
LJ	LJ	42300001 - 42399999	Sisäiset vuokrat/koki	Tilakeskus
LR	LR	52000000 - 52999999	Apollo rahoitusvienti	Rahoitustoimi
PA	PA	17110001 - 17119999	Tuntipalkat	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PC	PC	18110001 - 18119999	Kuukausipalkat	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PD	PD	18140001 - 18149999	Kuukausipalkat	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PF	PF	18150001 - 18159999	Kuukausipalkat	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PG	PG	18160001 - 18169999	Kuukausipalkat	Hus Asvia, palkanlask.
PH	PH	18170001 - 18179999	Kuukausipalkat	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PK	PK	18190001 - 18199999	Kuukausipalkat	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PL	PL	19110001 - 19119999	Palkkiot	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PM	PM	19120001 - 19129999	Palkkiot	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PP	PP	19140001 - 19149999	Palkkiot	Hus Asvia, palkanlask.
PQ	PQ	39100001 - 39199999	Palkat	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
PR	42	420000000 - 429999999	Hinnanmuutos	Keskusvarasto
PY	PY	18200001 - 18299999	Ennak.kirjaus lomapalk	Henkilöstöpalvelut, palkanlask.
RE	44	440000000 - 449999999	Lasku - brutto(MM)	Keskusvarasto
RV	00	1000000000 - 9899999999	Myyntilasku(SD)	Talouspalvelut
RX	93	930000000 - 939999999	Sisäinen laskutus	Talouspalvelut

Tositelaji	Numerosarja	Tositenumerot		Toimiala/tulosalue
SA	11	110000000 - 118999999	Pääkirjatilitosite	Talouspalvelut
SB	12	120000000 - 129999999	Rondo FI tosite	Talouspalvelut
ST	39	390000000 - 399999999	Pk-tilit - tasaus	Talouspalvelut
SU	SU	119000000 - 119999999	Alv-jälkikirjaustos.	Talouspalvelut
UO	57	570000000 - 579999999	Ulosottotilitykset	Talouspalvelut
WA	45	450000000 - 459999999	Tavaranluovutus	Keskusvarasto
WE	46	460000000 - 469999999	Tavaranvastaanotto	Keskusvarasto
WI	47	470000000 - 479999999	Inventointitosite	Keskusvarasto
X2	D6	14800001 - 14899999	Kaupunkikortti	Ateriapalvelut

Liitetietojen tositelajiluettelo 2022

Tositelaji	Numerosarja	Tositenumerot		Toimiala/tulosalue
LT		1 - 999	Liitetiedot	Talouspalvelut

6.3 Tunnuslukujen laskentakaavat

Tuloslaskelman tunnusluvut

Toimintatuotot prosenttia toimintakuluista
= 100 * Toimintatuotot / (Toimintakulut – Valmistus omaan käyttöön)

Vuosikate prosenttia poistoista
= 100 * Vuosikate / Poistot ja arvonalentumiset

Vuosikate euroa/ asukas
= Vuosikate / Asukasmäärä 31.12.

Rahoituslaskelman tunnusluvut

Toiminnan ja investointien rahavirran kertymä 5 vuodelta, euroa
= Toiminnan ja investointien rahavirta -välituloksen tilinpäätösvuoden ja neljän edellisen vuoden kertymä

(Kunta ja konserni) Investointien tulorahoitus, %
= 100 * Vuosikate / Investointien omahankintameno

(Liikelaitos) Investointien tulorahoitus, %
= 100 * (Yli-/ alijäämä ennen satunnaisia eriä + Poistot ja arvonalentumiset - Tuloverot)
/ Investointien omahankintameno

(Kunta ja konserni) Lainanhoitokate
= (Vuosikate + Korkokulut) / (Korkokulut + Lainanlyhennykset)

Jos lainakannasta enemmän kuin 20 % on kertalyhenteisiä lainoja, otetaan lyhennyksen määräksi tunnuslukua laskettaessa laskennallinen vuosilyhennys, joka saadaan jakamalla lainakanta 31.12. kahdeksalla.

(Liikelaitos) Lainanhoitokate
= (Yli-/ alijäämä ennen satunnaisia eriä + Poistot ja arvonalentumiset + Korkokulut
- Tuloverot) / (Korkokulut + Lainanlyhennykset)

Laskennallinen lainanhoitokate
= (Vuosikate + Korkokulut) / (Korkokulut + Laskennalliset lainanlyhennykset)

Kassan riittävyys (pv)
= 365 pv * Rahavarat 31.12. / Kassasta maksut tilikaudella

Taseen tunnusluvut

(Kunta ja liikelaitos) Omavaraisuusaste, %
= 100 * (Oma pääoma + Poistoero ja vapaaehtoiset varaukset) / (Koko pääoma -
Saadut ennakot)

(Konserni) Omavaraisuusaste, %
= 100 * (Oma pääoma + Vähemmistöosuus + Konsernireservi) / (Koko pääoma - Saadut ennakot)

Suhteellinen velkaantuneisuus, %
= 100 * (Vieras pääoma - Saadut ennakot) / Käyttötulot

Kertynyt ylijäämä (alijäämä)
= Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä) + Tilikauden ylijäämä (alijäämä)

Kertynyt ylijäämä (alijäämä) euroa/ asukas
= [Edellisten tilikausien ylijäämä (alijäämä) + Tilikauden ylijäämä (alijäämä)]/ Asukasmäärä 31.12.

(Kunta ja konserni) Lainakanta 31.12.
= Vieras pääoma - (Saadut ennakot + Ostovelat + Siirtovelat + Muut velat)

(Liikelaitos) Lainakanta 31.12.
= Vieras pääoma - (Saadut ennakot + Ostovelat + Siirtovelat + Muut velat + Korottomat velat kunnalta/kuntayhtymältä)

Lainakanta euroa/ asukas
= Lainakanta / Asukasmäärä 31.12.

Lainat ja vuokravastuut 31.12.
= Vieras pääoma – (Saadut ennakot + Ostovelat + Siirtovelat + Muut velat) + Vuokravastuut

Lainat ja vuokravastuut, euroa/ asukas
= [Vieras pääoma – (Saadut ennakot + Ostovelat + Siirtovelat + Muut velat) + Vuokravastuut] / Asukasmäärä 31.12.

Lainasaamiset 31.12.
= Sijoituksiin merkityt jvk -lainasaamiset ja muut lainasaamiset

7 Allekirjoitukset ja tilinpäätösmerkintä

VANTAAN KAUPUNKI

Tilinpäätöksen allekirjoitukset

Vantaalla 27.3.2023

Vantaan kaupunginhallitus

Sari Multala

Mika Niikko

Ville Karinen

Ulla Kaukola

~~Pirjo Luokkala~~ Niina Alummela

Anitta Orpana

~~Tuukka Saimen~~ Niilo Karki

Hanna Valtanen

Ritva Viljanen

Kaupunginjohtaja

Säde Tahvanainen

Faysal Abdi

Mika Kasonen

Kai-Ari Lundell

Vaula Norrena

~~Sakari Rokkanen~~ Susanna Kaiju

Visa Tammi

Tilinpäätösmerkintä

Olemme antaneet suorittamastamme tilintarkastuksesta tänään kertomuksen.

Helsinki 3 5 2023

KPMG Oy Ab
tilintarkastusyhteisö

Juha Huuskonen
KHT, JHT

Vantaa

Vantaan kaupunki
p. 839 11 (vaihde)
Asematie 7, 01300 Vantaa

KPMG Oy Ab
Töölönlahdenkatu 3 A
PL 1037
00101 HELSINKI

Puhelin 020 760 3000
www.kpmg.fi

Tilintarkastuskertomus 2022

Vantaan kaupungin kaupunginvaltuustolle

Olemme tarkastaneet Vantaan kaupungin hallinnon, kirjanpidon ja tilinpäätöksen tilikaudelta 1.1.–31.12.2022. Tilinpäätös sisältää kaupungin taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja niiden liitetiedot sekä talousarvion toteutumisvertailun ja toimintakertomuksen. Lisäksi tilinpäätös sisältää kaupungin liikelaitosten erillistilinpäätökset. Tilinpäätökseen kuuluva konsernitilinpäätös sisältää konsernin taseen, tuloslaskelman, rahoituslaskelman ja niiden liitetiedot.

Kaupunginhallituksen ja muiden tilivelvollisten velvollisuudet

Kaupunginhallitus ja muut tilivelvolliset ovat vastuussa kaupungin hallinnosta ja taloudenhoidosta tilikaudella. Kaupunginhallitus ja muu konsernijohto vastaavat kaupunkikonsernin ohjauksesta ja konsernivalvonnan järjestämisestä. Kaupunginhallitus ja kaupunginjohtaja vastaavat tilinpäätöksen laatimisesta ja siitä, että tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan kaupungin tuloksesta, taloudellisesta asemasta, rahoituksesta ja toiminnasta tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Kaupunginhallitus ja kaupunginjohtaja ovat toimintakertomuksessa tehneet selkoa kaupungin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan sekä konsernivalvonnan järjestämisestä.

Kaupunginhallitus ja kaupunginjohtaja vastaavat myös sisäisen valvonnan järjestämisestä ja sellaisesta sisäisestä valvonnasta, jonka ne katsovat tarpeelliseksi voidakseen laatia tilinpäätöksen, jossa ei ole väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Tilintarkastajan velvollisuudet

Olemme tarkastaneet tilikauden hallinnon, kirjanpidon ja tilinpäätöksen julkishallinnon hyvän tilintarkastustavan mukaisesti olennaisten virheellisyyksien havaitsemiseksi ja raportoimiseksi tarkastuksen tuloksina. Hallinnon tarkastuksessa olemme selvittäneet toimielinten jäsenten ja tehtäväalueiden johtavien viranhaltijoiden toiminnan lainmukaisuutta. Kaupungin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan sekä konsernivalvonnan järjestämisen asianmukaisuutta olemme tarkastaneet ottaen huomioon toimintakertomuksessa niistä esitetyt selonteot. Muodostamme käsityksen tilintarkastuksen kannalta relevantista sisäisestä valvonnasta pystyäksemme suunnittelemaan asianmukaiset tilintarkastustoimenpiteet ja voidaksemme lausua sisäisen valvonnan järjestämisestä mutta emme siinä tarkoituksessa, että pystyisimme antamaan lausunnon kaupungin sisäisen valvonnan tehokkuudesta. Lisäksi olemme tarkastaneet valtionosuuksien perusteista annettujen tietojen oikeellisuutta.

Olemme tehneet tarkastuksen kohtuullisen varmuuden saamiseksi siitä, onko hallintoa hoidettu lain ja valtuuston päätösten mukaisesti. Kirjanpitoa sekä tilinpäätöksen laatimisperiaatteita, sisältöä ja esittämistapaa olemme tarkastaneet riittävässä laajuudessa sen toteamiseksi, ettei tilinpäätös sisällä väärinkäytöksestä tai virheestä johtuvaa olennaista virheellisyyttä.

Tarkastuksen tulokset

Kaupungin hallintoa on hoidettu lain ja valtuuston päätösten mukaisesti.

Kaupungin sisäinen valvonta ja riskienhallinta sekä konsernivalvonta on järjestetty asianmukaisesti.

Valtionosuuksien perusteista annetut tiedot ovat oikeita.

Kaupungin tilinpäätös ja siihen kuuluva konsernitilinpäätös on laadittu tilinpäätöksen laatimista koskevien säännösten ja määräysten mukaisesti. Tilinpäätös antaa oikean ja riittävän kuvan tilikauden tuloksesta, taloudellisesta asemasta, rahoituksesta ja toiminnasta.

KPMG Oy Ab, a Finnish limited liability company and a member firm of the KPMG global organization of independent member firms affiliated with KPMG International Limited, a private English company limited by guarantee.

Y-tunnus 1805485-9
Kotipaikka Helsinki

Lausunnot tilinpäätöksen hyväksymisestä ja vastuuvapauden myöntämisestä

Esitämme tilinpäätöksen hyväksymistä.

Esitämme vastuuvapauden myöntämistä tilivelvollisille tarkastamaltamme tilikaudelta.

Helsingissä 3. toukokuuta 2023

KPMG Oy Ab

Juha Huuskonen
JHT, KHT

5 § **Vantaan ratikan rakentaminen**

VD/8690/08.00.00.03/2018

RV/TeA/HW/THu/EJ

Ehdotus Vantaan ratikan hankesuunnitelmaksi on valmistunut. Vantaan ratikka on noin 19 kilometriä pitkä raitiotielinja, jonka on suunniteltu kulkevan lentoasemalta Jumbon ja Tikkurilan kautta Hakunilaan ja siitä Länsimäen kautta Mellunmäen metroasemalle. Ratikan rakentamisen yhteydessä parannetaan koko katualueen laatutasoa ”seinästä seinään”. Ratikka kehittää kaupunkiympäristöä ja houkuttelee rakentamisinvestointeja linjan varrelle. Ratikan rakentamisen on arvioitu maksavan Vantaalle 414 miljoonaa euroa. Lopullisen päätöksen raitiotien toteuttamisesta tekee kaupunginvaltuusto kaupunginhallituksen esityksestä.

Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Vantaan kaupunkistrategian 2022–2025 painopisteet ovat mm. taloudellisesti kasvava ja elinvoimainen kaupunki, eriarvoistumisen estäminen, resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa sekä kukoistavat kaupunkikeskukset. Kaupungin kärkihanke Vantaan ratikka toteuttaa kaikkia näitä tavoitteita. Vantaan ratikka ohjaa Vantaan maankäytön kehittämissuuntia seuraaviksi vuosikymmeniksi yhdessä uuden yleiskaavan kanssa vastaavasti kuin Kehärata 2010-luvulta alkaen. Lisäksi ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi hyväksytyn resurssiviisauden tiekartan toimenpiteistä.

Vantaan ratikasta tulee toteutuessaan merkittävä ja ensimmäinen osa seudullista raitiotieverkostoa. Puoli kilometriä Vantaan ratikasta sijaitsee Helsingin puolella Mellunmäessä. Helsingin yleiskaavan raitiotievaraukset jatkuvat Vihdintien kautta Myyrmäkeen, Tuusulanväylän kautta Tammistoon ja Viikki-Malmi -raitiotien kautta Hakunilaan. Nämä varaukset on otettu huomioon myös Vantaan uudessa yleiskaavassa. Vantaan uudessa yleiskaavassa varaudutaan myös ratikan jatkamiseen Vantaan Aviapoliksesta Länsi-Vantaalle. HKL:n yhtiöittämisen seurauksena syntynyt Kaupunkiliikenne Oy, jonka tytäryhtiöön RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn Vantaa on liittynyt osakkaaksi, mahdollistaa raitotiekaluston ja varikon hankinnat, ylläpidon ja kehittämisen seudullisesti.

Yleiskaava 2020
Vantaan ratikka on yhtenä perustana koko kaupungin uudelle 11.1.2023 voimaan tulleelle yleiskaavalle. Yleiskaava linjaa tulevasta kaupunkikehityksestä kahden tärkeän ratkaisun kautta: tuleva kasvu ohjataan nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen ja hyviin joukkoliikenneyhteyksiin tukeutuen. Kasvu on yleiskaavassa sijoitettu erityisesti keskustoihin ja Vantaan ratikan tuottaman laadukkaan joukkoliikennepalvelun varteen. Vuonna 2050 ratikan varressa on arvioitu olevan 124 000 asukasta ja 83 000 työpaikkaa.

Vantaan ratikka toteuttaa useita muitakin yleiskaavan tavoitteita. Saavutettavuuden ja vetovoiman parantuessa ratikan pysäkkien ympärille syntyy uutta kaupunkirakennetta, jossa monipuoliset lähipalvelut ovat helposti ja lihasvoimin liikkuen saavutettavissa. Lisääntyvä kiinnostus kiinteistökehitykseen myös Itä-Vantaalla tukee keskusten tasapainoista kehittämistä ja estää

eriytymistä. Saavutettavuuden kasvu vahvistaa kaupunkikeskuksia, tukee palveluverkon kehittymistä ja lisää työvoiman saavutettavuutta.

Hiilineutraaliustavoitteet
Kaupungin tiivistyminen joukkoliikenteen varteen on ehdoton edellytys Vantaan hiilineutraaliustavoitteen 2030 saavuttamiselle. Sujuva joukkoliikenne vähentää autoilun tarvetta ja viihtyisä katutila kannustaa liikkumaan lihasvoimalla. Pysäkkien ympäristöt kehittyvät ja tiivistyvät, eikä henkilöauto ole välttämätön useimpien päivittäisten palveluiden saavuttamisessa. Joukkoliikenteen kehittäminen myös vähentää painetta autoliikenteen kasvuun, ja säästää näin tilaa katuverkolla.

Vantaan ratikan tavoitteet
Vantaan ratikalle on asetettu tavoitteet teknisessä lautakunnassa (6.11.2018 §10) ja kaupunginhallituksessa (12.11.2018 §19) hyväksyttyjen tavoitteiden pohjalta. Päätavoitteina ovat Vantaan vetovoiman ja kaupunkiympäristön kehittäminen, liikkumisen helppous ja saavutettavuus, alueellinen hyvinvointi ja työllisyys sekä ympäristöystävällisyys ja hiilineutraali kaupunki.

Suunnittelu- ja päätöshistoria
Vantaan ratikan ensimmäinen esiselvitys valmistui 1990-luvun alussa ja yleiskaavaan raitiotielinjaus merkittiin 2007. Merkintä käynnisti tarpeen useisiin alueellisiin selvityksiin sekä tilavarauksiin reitin varren asemakaavoissa. Vuonna 2018 valmistuneessa ratikan alustavassa yleissuunnitelmassa määriteltiin ratikan tarkennettu linjaus ja hahmoteltiin pysäkkien määrää ja paikkoja. Vuonna 2019 valmistuneessa yleissuunnitelmassa tarkennettiin linjausta Tikkurilassa, sekä vietiin suunnittelu ja vaikutusten arvioinnit huomattavasti tarkemmalle tasolle.

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti (16.12.2019 § 7), että Vantaan ratikan teknistä suunnittelua jatketaan yleissuunnitelman pohjalta. Lisäksi päätettiin, että raitiotien toteutusta valmistellaan asemakaavoituksella, katusuunnittelulla ja toteutussuunnittelulla. Raitiotien toteutuksesta todettiin päätettävän vuonna 2023. Vantaan kaupunki edellytti päätöksessään valtion osallistumista hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella. Lisäksi päätettiin laatia ratikkakäytävän maankäytöstä kaavarunko niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aikavälillä Vantaan maksuosuuden osalta rahoitettavissa ratikan aikaansaamilla ja kaavarungon mahdollistamilla kiinteistötaloudellisilla hyödyillä.

Helsingin kaupunginvaltuusto hyväksyi osaltaan 27.11.2019 Vantaan ratikan yleissuunnitelman jatkosuunnittelun pohjaksi.

Vantaan kaupunginhallitus päätti 16.4.2021 § 18, että Tikkurilassa ratikan asemakaavoitus ja katusuunnitelma laaditaan Ratakujan linjauksen mukaisesti.

Ratikan kaavarunko
Ratikan kaavarungon laadinta käynnistyi loppuvuodesta 2020 rinnakkain yleiskaavan viimeistelyn kanssa. Suunnitelma kattaa noin 800 m säteelle ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarungon tehtäviksi määriteltiin visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, sen mitoituksesta ja kehittämisen vaikutuksista. Kaavarunko toimi ratikan hankesuunnitelman ja siihen liittyvien vaikutusten arviointien pohjana.

2021 kaavarunkoluonnoksen pohjalta laadittiin vaikutusten arvioinnit ja käytiin laaja vuorovaikutus suunnitelman sisällöstä. Suunnitelma viimeisteltiin syksyllä 2022 hyväksyttäväksi saadun palautteen ja arviointien pohjalta. Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 12 päätti esittää kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Viestintä ja vuorovaikutus
Ratikan jatkosuunnitteluvaiheen viestintä ja vuorovaikutus alkoi vuonna 2020 ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella. Tavoitteena on ollut tarjota vantaalaisille asukkaille ja toimijoille sekä muille hankkeen sidosryhmille tietoa ratikan suunnittelun etenemisestä ja vaikutuksista kaupungin alueilla sekä kertoa miten suunnitteluun voi osallistua ja vaikuttaa. Suunnitteluun on voinut osallistua jo varhaisessa vaiheessa: katu- ja puistosuunnitelmien osalta kantaa on voinut ottaa jo luonnoksiin, ja asemakaavojen osalta valmisteluaineistoihin, minkä jälkeen vuorovaikutus on uudelleen ollut mahdollista suunnitelmien edetessä nähtäville.

Suunnitelma-aineistoja on havainnollistettu videoin. Ratikka-aiheiset videot ovat saavuttaneet 214 000 katselukertaa. Mielipiteitä suunnitelmiin on saatu yhteensä 8250 kpl. Ratikan viestintää ja vuorovaikutusta on tehty monikanavaisesti: vantaa.fi/ratikka -verkkosivut ovat toimineet kaiken tiedon kotipesänä. Osallistumismahdollisuudet on koottu Osallistuvavantaa.fi -palveluun. Ratikalla on omia viestintäkanavia sosiaalisen median palveluissa, tilattava uutiskirje sekä päivittyvä suunnittelukartta verkossa: gis.vantaa.fi/ratikka. Suunnittelun etenemisestä on viestitty myös tiedotusvälineille sekä joka kotiin Vantaalla jaettavassa Asukaslehdessä. Ratikka-aiheisia asukastilaisuuksia on järjestetty niin lähi-, etä- kuin hybriditilaisuuksinakin. Tilaisuuksissa on ollut yhteensä 1800 osallistujaa.

Vantaan ratikan suunnitteluvaihe
Suunnitteluvaiheessa vuosina 2020–2023 on tehty kaavarunko ratikan varren maankäytöstä, asemakaavat, katusuunnitelmat sekä laajaa vaikutusten arviointia. Suurin suunnitteluvaiheen työ on ollut MRL:n mukaisten asemakaavojen sekä katusuunnitelmien ja alustavien rakennussuunnitelmien laatiminen rinnakkain toistensa kanssa. Katusuunnitelmat sisältävät koko kadun poikkileikkauksen suunnittelun ajokaistoineen, pyöräteineen ja puukaistoineen. Katusuunnitelmat hyväksytään kukin erikseen kaupunkitilalautakunnassa. Suunnittelu on tehty tiiviissä yhteistyössä kaupunkiympäristön toimialan kaikkien palvelualueiden kesken keskittyen ratkaisujen toimivuuteen, laatuun ja visioon tulevaisuuden kaupungista. Erityistä huomiota on kiinnitetty toteutettavuuteen, kustannusarvion hallintaan ja riskiarviointiin. Sekä kustannuksia että riskejä on hallittu erillisissä moniammatillisissa asiantuntijaryhmissä.

Vantaan ratikan hankesuunnitelma kokoaa yhteen kaikki suunnitteluaikana tehdyt selvitykset, suunnitelmat ja vaikutustenarvioinnit. Katusuunnitelmista hankesuunnitelmaan on koottu suunnitelmaratkaisut ja niiden kustannusarviot. Lisäksi raporttiin on koottu kaikki hankkeen arvioidut vaikutukset verrattuna bussivaihtoehtoon, sekä kuvailtu bussivaihtoehdon ominaisuudet. Hankesuunnitelma sisältää myös tulokset koko hankkeen taloudellisesta arvioinnista, jota on tarkemmin kuvattu kaupunkitaloudellisten vaikutusten raportissa.

Superbussiselvitys
Vantaan ratikan hankesuunnitelmassa ratikkaa on verrattu liikennöintiin yksinivelisellä sähköbussilla (”perusbussivaihtoehto”). Tämän lisäksi on laadittu erillinen superbussiselvitys, jossa ratikkaa on

verrattu erittäin korkealaatuiseen bussijärjestelmään. Ns. superbussi liikennöisi kaksinivelisellä sähköbussilla, johon mahtuisi 130 matkustajaa (noin 70 % ratikan kapasiteetista). Omia kaistoja joudutaan rakentamaan lähes samalla laajuudella kuin ratikalle, mutta koska superbussikalusto on ratikkakalustoa leveämpi, esimerkiksi katupuita jouduttaisiin karsimaan. Selvityksen tuloksena investointikustannukset olisivat Vantaan osalta superbussille 426 miljoonaa euroa. Nousijoita on vuonna 2050 arvioitu olevan noin 32 000 vuorokaudessa, mikä on noin 70 % ratikan matkustajamääristä.

Selvityksen perusteella superbussi olisi ratikkaa hieman edullisempi toteuttaa sekä operoida. Superbussilla liikenteellisten häiriöiden sietokyky on korkeampi, ja reitti olisi tarvittaessa muutettavissa. Haittapuolena bussijärjestelmästä ei ole mahdollista rakentaa yhtä esteetöntä kuin ratikasta. Ratikan myönteisistä vaikutuksista kaupungin vetovoimaan ja kiinteistökehitykseen on enemmän näyttöä ja kokemusta, minkä lisäksi ratikka houkuttelee kyytiin enemmän matkustajia. Superbussilinjasta muodostuisi Vantaan oma, erillinen joukkoliikennejärjestelmä, jota varten pitää mm. hankkia ja ylläpitää oma erillinen kalusto. Ratikka kalustoineen sen sijaan on osa seudullista yhteensopivaa raidejärjestelmää, joka on siten helposti jatkettavissa ja laajennettavissa esim. Helsingin suuntaan.

Valtio ei ole aiemmin tukenut MAL-sopimuksissa mitään bussijärjestelmiä, joten valtion 30 % osuus rakentamiskustannuksista superbussille olisi äärimmäisen epätodennäköinen. Mikäli valtio päättäisi olla osallistumatta lainkaan superbussin kustannuksiin, muodostuisi superbussivaihtoehdon Vantaan kustannusosuudesta noin 12 miljoonaa euroa suurempi kuin ratikkainvestoinnin. Vastaavasti HSL:n talousyhtälön kannalta infrakorvaukset kattavat kaiken raitiotien infran, mutta bussijärjestelmistä infrasopimuksen mukainen korvaus kattaa ainoastaan terminaalit, tunnelit, sillat ja joukkoliikennekadut. Siten superbussi saisi todennäköisesti HSL:n infrakorvausta vain rajallisesta kokonaisinvestoinnin osasta, ja loppuosa jäisi kokonaan kaupungin vastuulle.

Vaikutustenarviointi
Hankesuunnitelmassa on arvioitu laajasti ratikan teknisiä, taloudellisia ja kaupunkirakenteellisia vaikutuksia. Suurimmat hyödyt syntyvät pitkällä aikavälillä kaupungin ja sen vetovoiman myönteisestä kehityksestä. Tiiviin ja kiinnostavan ratikkakaupungin rakentaminen vetää puoleensa miljardien arvosta yksityisiä investointeja, synnyttää uusia eläviä työpaikkakeskittymiä ja houkuttelee uusia asukkaita ympäryskunnista. Yhdessä tämä voi käynnistää vuosikymmenien mittaisen myönteisen kehityksen kierteen.

Ratikka luo pysyvän, laadukkaan ja esteettömän joukkoliikennepalvelun, joka parantaa merkittävästi Itä- ja Keski-Vantaan saavutettavuutta. Ratikka kulkee pääosin omilla kaistoillaan, joten sen kulku ei hidastu kaupungin väkiluvun kasvaessa. Ratikalla tehtävät matkat ovat tyypillisesti melko lyhyitä, ja suuri osa vaihtaa ratikasta esimerkiksi junaan tai metroon. Ratikan aiheuttama saavutettavuuden kasvu alueella on huomattava. Yritykset hyötyvät työntekijöiden saavutettavuuden kasvusta, ja toisaalta asukkaat saavuttavat paremmin alueita, joissa työpaikat palvelut sijaitsevat.

Ratikan vaikutukset luontoon, ympäristöön, meluun ja tärinään on arvioitu pieniksi. CO2-päästöjen on arvioitu olevan vuoden 2050 tilanteessa 1 220 tonnia vuodessa perusbussivaihtoehtoa pienemmät, vaikka asukasmäärä on 35 000 ja työpaikkamäärä 8 000 vertailuvaihtoehtoa suurempi. Ratikan pohja- ja pintarakenteiden rakentamisen CO2-päästöiksi on arvioitu yhteensä 150 000 tonnia. Myös perusbussivaihtoehdon katujen peruskorjaukset aiheuttavat merkittävän määrän CO2-päästöjä, arviolta

45 000 tonnia. Bussivaihtoehdon kokonaisvaikutusta on kuitenkin vaikea suhteuttaa ratikkaan, sillä uusien asukkaiden ja työpaikkojen jonnekin muualle sijoittamista ei ole suunniteltu eikä siitä aiheutuvia päästöjä siten arvioitu.

Vantaan ratikasta on laskettu hyöty-kustannussuhde (H/K) Väyläviraston liikennehankkeiden vertailuun käytetyn arvioinnin mukaisesti. Arvo jää negatiiviseksi, joten varsinaista H/K-suhdetta ei pystytä ilmoittamaan. Väyläviraston laskentamalli ei ota huomioon esimerkiksi kiinteistötaloudellisia tuloja eikä muitakaan kaupungille koituvia hyötyjä. Laskelman hyödyt koostuvat suurelta osin matkustajien palvelutaso- ja aikahyödyistä, sekä kulkutapajakauman muutoksen aiheuttamista hyödyistä. Tämä tarkoittaa autoliikenteen vähenemisestä aiheutuvia hyötyjä eli esimerkiksi pienempiä onnettomuus- ja päästömääriä sekä lyhyempää matka-aikaa autoilijoille. Etenkin uuden liikenne-ennustemallin sekä arviointiohjeessa pienennetyn joukkoliikennematkustajien ajan arvon myötä kaikki joukkoliikennehankkeet saavat tällä arviointitavalla nykyisin heikkoja tuloksia.

Kaupunkitaloudellinen arviointi
Ratikan toteuttamisen kaupunkitaloudelliset vaikutukset 40 vuoden ajalle on arvioitu kaupunkitaloudellisten vaikutusten raportissa. Kaupunkitalouteen vaikuttavat:

- kiinteistötalous,
- infrainvestointi, kunnossapitokustannukset sekä rahoituskulut,
- valtion osallistuminen investointikustannuksiin,
- rakentamisesta palautuvat verotulot,
- uusien asukkaiden ja työpaikkojen verotulot sekä nettokäyttökustannukset,
- sekä HSL:n kuntaosuudet ja infrakorvaukset (sisältäen joukkoliikenteen lipputulot ja liikennöintikustannukset, eli myös varikon ja vaunujen kustannukset).

Ratikkavyöhykkeen kiinteistötaloudelliset kokonaishyödyt Vantaalle ovat arviolta 794 miljoonaa euroa, josta pelkän bussivaihtoehdon kokonaishyödyt ovat arviolta 371 miljoonaa euroa ja ratikan tuottama lisähyöty 423 miljoonaa euroa. Ratikan tuomaa maankäytön lisäkehitystä on arvioitu alue kerrallaan, perustuen esimerkiksi alueen nykyiseen vetovoimaan. Rahallisia hyötyjä kaupungille tuovat maanmyynti- ja maankäyttösopimustulot.

Vantaan ratikan investointikustannuksiksi on katusuunnitelmien kustannuslaskennan perusteella arvioitu 606 miljoonaa euroa. Tästä 53 miljoonaa euroa on suoraan HSY:lle kohdistuvia kustannuksia, ja 15 miljoonaa euroa Helsingin kaupungin osuus. Investointikustannuksista vain osa on raitiotien infraa, ja loput esimerkiksi koko katutilan laatutason parannusta, putki- ja johtosiirtoja, pyöräilyn laatukäytäviä sekä katuvihreää ja valaistusta. Hankkeen kustannusnoususta huomattava osa on johtunut maanrakennuskustannusten ja sitä kuvaavan MAKU-indeksin noususta (+21 % 2018–2022). Tällä hetkellä näyttää siltä, että kustannusnousu on kuitenkin taittunut, mutta toisaalta viisi vuotta kestävän rakentamisjakson aikana voidaan olettaa yleisen kustannustason nousevan jonkin verran.

Rakentamiskustannus sisältää arviolta 177 miljoonan euron edestä esimerkiksi katujen ja muun kunnallistekniikan perusparannushankkeita, jotka on katsottu välttämättömiksi toteuttaa infran korjausvelan kasvun taittamiseksi. Nämä kustannukset sisältyvät myös bussivaihtoehtoon, jonka kokonaiskustannus Vantaalle olisi 180 miljoonaa euroa. Ratikan myötä kasvavat kunnossapitokustannukset on arvioitu muiden Suomen raitiotiehankkeiden pohjalta.

Kunnossapitokustannusten on arvioitu kasvavan noin 3,9 miljoonaa euroa vuodessa, eli 156 miljoonaa 40 vuoden aikana.

Ratikan rahoitus hoidetaan osana Vantaan kaupungin pitkäaikaista varainhankintaa, joka on tutkituista vaihtoehdoista edullisin. Kaupunki voi mahdollisesti hankkeen rahoituksessa hyödyntää erityisluottolaitoksia kuten mm. Euroopan Investointipankkia. Raideinfran rakentaminen ja siten hankkeen rahoitus on kokonaistaloudellisesti edullisinta ja riskienhallinnan näkökulmasta järkevintä hoitaa kaupungin taseen kautta. Myös erilaisia EU-rahoitusmahdollisuuksia selvitetään aktiivisesti. Rahoituskustannuksiksi on arvioitu yhteensä 222 miljoonaa euroa. Rahoitus perustuu 25 vuoden laina-aikaan 3,5 prosentin korolla.

Koska hanke on MAL-suunnitelman mukainen, Vantaan kaupunki edellyttää valtion osallistuvan Vantaan ratikan rakentamiskustannuksiin vähintään 30 prosentilla eli 177 miljoonalla eurolla. MAL-sopimus allekirjoitetaan vuonna 2023, ja sen jälkeen tehdään vielä erillinen päätös ja sopimus valtion kustannuksiin osallistumisesta. Vantaan ratikan rakentamiskustannus Vantaan kaupungille on HSY:n, Helsingin ja valtion osuuksien jälkeen 414 miljoonaa euroa.

Verotulovaikutukset sisältävät tuloina asukkaiden maksamat kunnallisverot, kiinteistöverot, valtionosuudet, yhteisöverot sekä menoina kasvun myötä kunnalle kohdistuvat nettokäyttökustannukset. Arviot maankäytön kasvun myötä kehittyvistä verotuloista sisältävät epävarmuuksia etenkin uusien asukkaiden osalta. Verotulovaikutuksiksi arvioidaan -1,5 miljoonaa vuoteen 2050 mennessä. Siten uusien asukkaiden ja työpaikkojen tuottamat tulot kattavat kokonaisuudessaan palveluihin ja kaupungin toimintaan käytettävät kustannukset. Valtion verotulot ovat moninkertaiset kohteeseen osoitettuun valtion tukeen (30 % investointikustannuksista) verrattuna. Rakentamisen työllisyysvaikutuksista arvioidaan palautuvan Vantaan kaupungille noin 44 miljoonaa euroa.

HSL maksaa joukkoliikenneinvestointeja tekevälle kunnalle infrakorvausta. Kunnat taas maksavat HSL:lle kuntaosuutta, jolla katetaan joukkoliikenteen kuluja. Kustannuksista vähennetään ensin saadut lipputulot, jonka jälkeen jaetaan investointikustannuksia 40 vuoden aikana myös muiden kuntien maksettavaksi matkustajien kuntalaisuuden perusteella.

Vantaan kuntaosuuden on arvioitu ratikan myötä kasvavan noin 414 miljoonalla eurolla 40 vuoden aikana verrattuna perusbussivaihtoehtoon. Kuntaosuus sisältää myös liikennöintikustannukset sekä varikon ja vaunujen investoinnin. Toisaalta HSL:n Vantaalle ratikasta maksamien infrakorvausten määrä kasvaisi 383 miljoonalla eurolla perusbussiin verrattuna.

Vantaan ratikan tulot kattavat elinkaarensa aikana menot. Reaaliarvoilla ratikkainvestointi jää kaikkinensa noin 10 miljoonaa euroa plussalle. Nykyarvoilla eli diskontatuilla arvoilla loppusumma on noin 177 miljoonaa euroa plussalla.

Vaikutukset Vantaan talouteen
Vaikutukset Vantaan talouteen vuosittain on arvioitu erillisessä raportissa (Capex Oy). Arvioinnissa on huomioitu rakentamiskustannusten kattaminen lainalla, sekä kaikkien kustannusten ja tulojen ajoittuminen eri vuosille. Lopputuloksena Vantaan ratikan vaikutus kaupungin kassavirtaan on

positiivinen (+ 6 … + 15 miljoonaa euroa tuloja per vuosi) noin 2040-luvulle saakka. Tämän jälkeen kiinteistötaloudellisten tulojen on arvioitu olevan pienempiä, jolloin vaikutus kassavirtaan laskee lainan maksun loppuvuosina negatiiviseksi (- 2 … - 24 miljoonaa euroa menoja per vuosi). Kokonaisuutena raitiotiehankkeen tulot ovat suuremmat kuin menot.

Toteutusmalli
Kaupunki on selvittänyt hankkeen toteutusmallia useassa vaiheessa. Selvitysten yhteydessä on haastateltu sekä yhteistyökumppaneiden, suurimpien infraurakoitsijoiden että suunnittelukonsulttitoimistojen edustajia, jotta markkinoiden näkemys ratikan infratöiden hankintaan saadaan selvitettyä riittävän aikaisessa vaiheessa.

Toteutusmalliksi on päädytty esittämään ratikan toteuttamista kahdella allianssimuotoisella urakalla, joilla on yhteiset tavoitteet. Allianssien kehitysvaihe tarkentaa hankesuunnitelman ratkaisuja. Toteutusmallista tehdään erillinen päätös.

Jatkotoimenpiteet
Jos Vantaan ratikka päätetään toteuttaa, jatkotoimenpiteenä on mm. hankintakonsultin, allianssien sekä osittain vielä tarvittavan rakennus- ja työnaikaisen suunnittelun kilpailuttaminen sekä hankkeen tilaajaorganisaation valmistelu ennen valtion päätöstä MAL-avustuksesta. Asemakaavojen vahvistuttua ratikkareitin katualueet hankitaan kokonaisuudessaan kaupungin omistukseen ja hallintaan, suoritetaan niistä korvaukset sekä tehdään niihin liittyvät sopimukset.

Rahoituksen osalta seuraava askel mahdollisen rakentamispäätöksen jälkeen ovat neuvottelut Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Valtiovarainministeriön kanssa, jotta valtion rahoitus hankkeelle saadaan varmistettua. Lisäksi aloitetaan neuvottelut lainoituksesta rahoituslaitosten kanssa. Myös kaikkia EU-rahoitusmahdollisuuksia seurataan aktiivisesti.

Vantaan kaupunki on tällä hetkellä pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki ostaa Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita. Kauppahinta on v. 2021 tehdyn arvion mukaan noin 2,9 milj. euroa, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista. Tämän jälkeen RV Kalusto ja Varikko Oy toteuttaa Vaaralan varikon hankesuunnitelman mukaisesti ja käynnistää kaluston hankinnan. Vantaan kaupunki vastaa rahoituksen takaamisesta.

Viestinnän osalta jatkotoimenpiteenä on viestintäsuunnitelman laatiminen rakentamisen ajalle. Etenkin ratikan varren asukkaille ja yrittäjille tulee tiedottaa työmaista ja niiden aiheuttamista muutoksista ajoissa ja selkeästi koko rakennustöiden ajan. Tämänhetkisen käsityksen mukaan Vantaan ratikan rakentaminen alkaisi aikaisintaan vuonna 2024 ja raitiotien liikennöinti vuonna 2029.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n kohdan 31 mukaan kaupunginhallitus päättää useampaa kuin yhtä toimialaa koskevien ja kaupunkitasoista linjausta vaativien investointihankkeiden hankesuunnitelmien (tavoitehintoineen) ja kustannusarvioiden hyväksymisestä lukuun ottamatta

teknisten perusparannusten tai alle 1 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien hankkeiden hankesuunnitelmia. Koska Vantaan ratikan toteuttamisessa on kyse merkittävästä Vantaan kaupungin strategiaan ja toimintaan vaikuttavasta päätöksestä, päätösvalta Vantaan ratikan toteuttamisesta kuuluu kaupunginvaltuustolle.

Kaupunkitilalautakunta 19.4.2023 § 5

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Vantaan ratikan hankesuunnitelma,
b) esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle Vantaan ratikkaa toteutettavaksi hankesuunnitelman pääperiaatteiden mukaisesti,
c) esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että ratikan rakentaminen voidaan aloittaa sitten, kun tulevan MAL-sopimuksen mukainen valtion investointirahoitus on varmistunut, ja
d) todeta, että Vantaan ratikan rakentaminen edellyttää määrärahojen osalta valtuuston hyväksyntää seuraavan talousarvion yhteydessä.

Käsittely:
Kaupunkitilalautakunnan jäsen Minna Heikkinen esitti asian jättämistä pöydälle.
Kaupunkitilalautakunnan jäsenet Antti Lind ja Jussi Vähäkangas kannattivat esitystä.

Kaupunkitilalautakunnan jäsen Emmi Pajunen kannatti asian käsittelyn jatkamista.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu pöydällepanoesitys, josta joudutaan äänestämään. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat asian jättämistä pöydälle, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Hummastenniemi, Hynninen, Kiljunen, Kivimäki, Liutu, Oja, Pajunen, Puha, Toivonen, Viilo, Villagracia-Pasquariello) ja 3 ei-ääntä (Heikkinen, Lind, Vähäkangas). Puheenjohtaja totesi esityksen pöydällepanosta tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin apulaiskaupunginjohtajan esitys.

Merkittiin, että kaupunkitilalautakunnan jäsenet Minna Heikkinen ja Antti Lind jättivät asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:
”Perusteltavaa pöydällepanoa ei sallita kohdassa 5.”

Lisäksi merkittiin, että vasemmistoliiton lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kokoomuksen, sosialidemokraattien, keskustan ja vihreiden lautakuntaryhmät yhtyivät:
” Vasemmistoliitto esittää seuraavia lausumia ratikan rakentamista ohjaaviksi periaatteiksi:

- Hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa.

- Ratikan rakentaminen ei talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita.
- Rakentamisen kaikissa vaiheissa jatketaan hankkeen avointa, oikea-aikaista sekä moni- ja selkokielistä viestintää.
- Rakennusaikaiset haitat ympäristön asukkaille ja muulle liikenteelle minimoidaan.
- Ratikan reitille toteutettavassa taiteessa huomioidaan erityisesti nuoret vantaalaiset taiteilijat.
- Rakentamisen aikaiset haittavaikutukset erityisesti pienyritysten toimintaan, kuten liikkeisiin pääsyn vaikeutuminen, on minimoitava.
- Huolehditaan raitiotien esteettömyydestä koko sen reitin osalta.”

___

Kaupunginhallitus 8.5.2023 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä Vantaan ratikan hankesuunnitelma,
b) esittää kaupunginvaltuustolle Vantaan ratikkaa toteutettavaksi hankesuunnitelman pääperiaatteiden mukaisesti,
c) esittää kaupunginvaltuustolle, että ratikan rakentaminen voidaan aloittaa sitten, kun tulevan MAL-sopimuksen mukainen valtion investointirahoitus on varmistunut, ja
d) todeta, että Vantaan ratikan rakentaminen edellyttää määrärahojen osalta valtuuston hyväksyntää seuraavan talousarvion yhteydessä.

Käsittely:
Kaupunginhallituksen jäsen Pirjo Luokkala esitti jäsen Kai-Ari Lundell kannattamana asian jättämistä pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään, ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Pirjo Luokkalan esittämää pöytäämisesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 9 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kaukola, Orpana, Tammi, Valtanen, Seppänen) ja 6 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Kärki, Luokkala, Kasonen, Kaiju), joten puheenjohtaja totesi asian käsittelyn jatkuvan.

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti jäsen Pirjo Luokkalan kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian hyväksymistä esityksen mukaan, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esittämää hylkäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 9 jaa-ääntä (Multala, Tahvanainen, Abdi, Karinen, Kaukola, Orpana, Tammi, Valtanen, Seppänen) ja 6 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Kärki, Luokkala, Kasonen, Kaiju), joten puheenjohtaja totesi hylkäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

1. Raitiotiehankkeen kannattavuus perustuu täysin Newsec Advisory Finland Oy:n tekemiin laskelmiin. Haluamme selvityksen siitä, miten kiinteistötaloudellisten laskelmien tekijän kilpailutus on hoidettu?
2. Newsec toteaa itse tekemässään kiinteistötaloudellisessa selvityksessään sivulla 1. seuraavaa: ”Työ ei täytä laajuudeltaan, tarkkuudeltaan eikä tietojen tarkistusvelvollisuuden miltään osilta auktorisoidun AKA-arvion vaatimuksia”.
Oliko kaupunki tietoinen tilatessaan selvitystä, että kyseinen yhtiö ei pysty riittäviä laatuvaatimuksia noudattamaan?
3. Onko kaupunki maksanut jo puutteellisista selvityksistä? Jos on, niin kuinka paljon?
4. Miksi apulaiskaupunginjohtaja perustelleessaan ratikan kannattavuutta viittaa Newsecin selvitykseen, vaikka on tietoinen, että selvitys ei täytä riittäviä laatuvaatimuksia?
5. Kuka on hyväksynyt kiinteistötaloudellisten laskelmien selvityksen?
6. Vantaan tilalautakunnan puheenjohtaja Otso Kivimäki on Newsec Advisory Finlandin johtaja ja osakas. Haluamme selvityksen kaupunkitilalautakunnan puheenjohtajan esteellisyydestä käsittelyssä oleviin raitiotiehankkeeseen liittyviin kohtiin 7,24,25,26,27.
Haluamme myös esteellisyysselvityksen aikaisempiin raitiotiehankkeeseen liittyviin päätöksiin, mitä kaupunkitilalautakunnassa on päätetty valtuustokauden v. 2021–2023 aikana.
Selvityksessä on syytä ottaa huomioon Otso Kivimäen kohdalla mahdollisesti toteutunut palvelussuhde- ja toimeksiantosuhdejääviys, intressijääviys, edustusjääviys vai onko tilalautakunnan puheenjohtaja ollut esteellinen jollakin muulla tavalla, joka on vaarantanut puolueettomuuden jostain muusta erityisestä syystä?
7. Vantaan kaupunginhallituksen jäsen Sakari Rokkanen on ollut Suomen Vuokranantajien ekonomistina valtuustokauden aikana v. 2021–2023.
Yhdistyksen tarkoituksena on toimia jäsentensä yhteisiä etuja edistävänä kattojärjestönä. Yhdistys toimii viranomaisten ja kiinteistöjen edustajien yhdyssiteenä ja lobbaa jäsentensä etuja.
Haluamme selvityksen hallituksen jäsen Sakari Rokkasen esteellisyydestä raitiotiehankkeeseen liittyviin päätöksiin, mitä kaupunginhallituksessa on päätetty v. 2021-2023 aikana.
Onko Sakari Rokkasen kohdalla toteutunut palvelussuhde- ja toimeksiantosuhdejääviys, intressijääviys, edustusjääviys vai onko hallituksen jäsen ollut esteellinen jollakin muulla tavalla, joka on vaarantanut puolueettomuuden jostain muusta erityisestä syystä?
Lisätietoa:
Newsec on kansainvälinen kiinteistöyhtiö, jonka omistamien kiinteistöjen arvo on 188 miljardia. Suomessa toimintaa harjoittaa mm. Newsec Advisory Finland Oy. Newsec on Suomen vuokranantajien jäsen ja yhtiönä merkittävä vallankäyttäjä.
Vantaalla yhtiö omistaa ja hallinnoi kymmeniä eri vuokra-asuntokiinteistöjä, joista toistakymmentä sijaitsee Vantaan ratikkareitin varrella. Yhtiön hallinnoimia kiinteistöjä on markkinoitu jo vuosia asiakkaille ”ratikka slouganeilla”. Yhtiöllä ja heidän yhteistyökumppaneillaan on myös suunnitteilla useita kiinteistöjä mahdollisen ratikkareitin varrelle.

Merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Ville Karinen jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

Vasemmistoliitto esittää seuraavia lausumia ratikan rakentamista ohjaaviksi periaatteiksi:

1. Hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa.
2. Ratikan rakentaminen ei talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita.
3. Rakentamisen kaikissa vaiheissa jatketaan hankkeen avointa, oikea-aikaista sekä moni- ja selkokielistä viestintää.
4. Rakennusaikaiset haitat ympäristön asukkaille ja muulle liikenteelle minimoidaan.
5. Ratikan reitille toteutettavassa taiteessa huomioidaan erityisesti nuoret vantaalaiset taiteilijat.
6. Rakentamisen aikaiset haittavaikutukset erityisesti pienyritysten toimintaan, kuten liikkeisiin pääsyn vaikeutuminen, on minimoitava.
7. Huolehditaan raitiotien esteettömyydestä koko sen reitin osalta.

Lisäksi merkittiin, että kaupunginhallituksen jäsen Pirjo Luokkala jätti asiaan liitteen mukaisen eriävän mielipiteen.

_____

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 5

Kaupunginhallituksen esitys:
Päätetään

a) toteuttaa Vantaan ratikka hankesuunnitelman pääperiaatteiden mukaisesti,
b) että ratikan rakentaminen voidaan aloittaa sitten, kun tulevan MAL-sopimuksen mukainen valtion investointirahoitus on varmistunut, ja
c) todeta, että Vantaan ratikan rakentaminen edellyttää määrärahojen osalta valtuuston hyväksyntää seuraavan talousarvion yhteydessä.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kuultiin seuraavat ryhmäpuheenvuorot:

Sakari Rokkanen	Kokoomuksen valtuustoryhmä
Minna Räsänen	Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Niilo Kärki	Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Mikko Viilo	Vihreä valtuustoryhmä
Antero Eerola	Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
Pirjo Luokkala	Keskustan valtuustoryhmä
Jouko Jääskeläinen	Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
Nina Nummela	Liike Nyt
Patrik Karlsson	Ruotsalaisen Kansanpuolueen valtuustoryhmä
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Asian käsittelyn aikana kaupunginvaltuuston jäsen Niilo Kärki esitti Jouko Jääskeläinen kannattamana asian palauttamista valmisteluun.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 41 jaa-ääntä ja 26 ei-ääntä, joten puheenjohtaja totesi asian käsittelyn jatkuvan.

Asian käsittelyn aikana kaupunginvaltuuston jäsen Pekka Virkamäki esitti Kai-Ari Lundellin kannattamana seuraavaa lisäystä kaupunginhallituksen esityksen kohtaan b) (lisäys *kursiivilla*) :
b) että ratikan rakentaminen voidaan aloittaa sitten, kun tulevan MAL-sopimuksen mukainen valtion investointirahoitus on varmistunut, ja *että valtion investointirahoituksen perusteena oleva kokonaishinta ei allianssi tai muissa urakkatarjouksissa ylity*.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen pohjaesitystä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginvaltuuston jäsen Virkamäen lisäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 41 jaa-ääntä ja 17 ei-ääntä yhdeksän valtuutetun äänestäessä tyhjää, joten puheenjohtaja totesi lisäysesityksen tulleen hylätyksi.

Asian käsittelyn aikana kaupunginvaltuuston jäsen Pirjo Luokkala esitti Paula Lehmuskallion kannattamana päätöksen hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian hyväksymistä esityksen mukaan, äänestävät jaa, ja he, jotka kaupunginvaltuuston jäsen Pirjo Luokkalan esittämää hylkäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 41 jaa-ääntä ja 26 ei-ääntä, joten puheenjohtaja totesi hylkäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunginhallituksen esitys.

Merkittiin, että kaupunginvaltuuston jäsen Pirjo Luokkala jätti asiaan liitteen mukaisen eriävän mielipiteen, johon valtuutetut Jouko Jääskeläinen, Niilo Kärki, Eeva Tikkanen, Tiina Tuomela, Nina Nummela, Marjo Vacker, Juha Järä, Juha Suoniemi, Suvi Karhu, Janne Hartikainen, Tanja Aidanjuuri, Erika Veltheim, Pekka Virkamäki, Kai-Ari Lundell, Markku Weckman, Mika Niikko, Mika Kasonen, Maarit Raja-aho, Lauri Kaira, Paula Lehmuskallio, Lasse Norres, Susanna Kaiju, Katja Siniketo-Pietilä, Stefan Åstrand ja Milad Dehghan yhtyivät.

Merkittiin, että kristillisdemokraattien kaupunginvaltuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon yhtyivät perussuomalaisten, keskustan ja liike nytin kaupunginvaltuustoryhmät sekä kaupunginvaltuutettu Paula Lehmuskallio:

”Ratikkahankkeen aiottu toteutusaikataulu sisältää riskejä mm. hankkeen pääomittamisen, korkokehityksen ja asuntorakentamisen volyymitarpeen kannalta. Se vaatisi rinnalleen myös varsin

monipuolisen ja tulevia asukkaita kiehtovan kaavoitus- ja asumisrakenteen, jonka kehittäminen vaatii oman aikansa. Sähköbussit riittävät pitkään kattamaan nähtävillä olevan tarpeen.

Liika kiirehtiminen ei nyt ole hyväksi. Siksi kaupunginhallituksen tulee aktiivisesti seurata ratikan rakentamisen aloittamisen ja toteutuksen aikataulutusta ja tarvittaessa tuoda asia kaupunginvaltuuston käsittelyyn. ”

Merkittiin, että vihreiden kaupunginvaltuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Vantaan ratikka on kaupungin kestävän kasvun ja joukkoliikenteen suuri hanke ja tärkeä edistäjä. Hankkeen toteutus edellyttää kuitenkin vastuullista päätöksentekoa ja järjestelmällistä riskienhallintaa. Riskien todennäköisyyttä ja niiden vaikutuksia tulee arvioida systemaattisesti kaikissa hankkeen vaiheissa. Lisäksi riskeille on määritettävä selkeät riskienhallintatoimenpiteet, joilla tähdätään riskien minimoimiseen sekä hankkeen toteutuksen viivästymisen ja kustannusten ylityksen välttämiseen.

Rakentamispäätöksen jälkeen Vantaan on laadittava suunnitelma rakentamisvaiheen hiilipäästöjen minimoimiseksi ja kompensoimiseksi. Ratikan tarkemman katusuunnittelun yhteydessä tulee kiinnittää erityistä huomiota ilmastonmuutokseen sopeutumiseen, esimerkiksi runsaiden hulevesien osalta. Lopullisissa katusuunnitelmissa tulee suosia vähäpäästöisiä materiaaleja, kuten kierrätysmateriaaleja ja varmistaa riittävä kasvillisuus, jotta resurssiviisauden tiekartan tavoitteisiin päästään.
Ratikka ei yksin ratkaise segregaatiota vaan sen lisäksi on panostettava myös monimuotoiseen asumiseen, palveluihin ja hyvinvointiin.”

Merkittiin myös, että vasemmistoliiton kaupunginvaltuustoryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Vasemmistoliitto esittää seuraavia lausumia ratikan rakentamista ohjaaviksi periaatteiksi:

- Hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa.
- Ratikan rakentaminen ei talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita.
- Rakentamisen kaikissa vaiheissa jatketaan hankkeen avointa, oikea-aikaista sekä moni- ja selkokielistä viestintää.
- Rakennusaikaiset haitat ympäristön asukkaille ja muulle liikenteelle minimoidaan.
- Rakentamisen aikaiset haittavaikutukset erityisesti pienyritysten toimintaan, kuten liikkeisiin pääsyn vaikeutuminen, on minimoitava.
- Ratikan reitille toteutettavassa taiteessa huomioidaan erityisesti nuoret vantaalaiset taiteilijat.
- Huolehditaan raitiotien esteettömyydestä koko sen reitin osalta.”

Liitteet:

- Vantaan ratikan hankesuunnitelma
- Vantaan ratikan rakentaminen, ryhmäpuheenvuorot kv 22.5.2023 § 5
- Pirjo Luokkala eriävä mielipide kv 22.5.2023 § 5
- Äänestysraportit kv 22.5.2023 § 5

Muutoksenhakuohje: a) ja b) kohdissa 1. Valitusosoitus
c) kohdassa 2.1. Valituskielto

Lisätiedot:
hankejohtaja Tiina Hulkko, puh. 050 304 4146,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

VANTAAN
RATIKKA

Vantaan ratikka
Hankesuunnitelma

Luonnos 3.4.2023

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

ESIPUHE

Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varteen. Vantaan ratikka tukee tätä tavoitetta, ja kasvavan saavutettavuuden myötä houkuttelee varrelleen lisää asukkaita ja työpaikkoja. Vantaan ratikalla on keskeinen rooli Vantaan yleiskaavassa 2020 sekä Vantaan kaupunkistrategiassa 2022-2025. Yleiskaavan yhtenä keihäänkärkenä on ”Vantaan ratikka vahvin uusi kasvukäytävä”. Ratikka edistää myös yleiskaavan toista keihäänkärkeä, eli elävöittää nykyisiä kaupunginosia uusien lähiöiden muodostamisen sijaan. Vantaan kaupunkistrategia vuosille 2022-2025 korostaa ennen kaikkea kestävyyttä. Strategisina painopisteinä ovat muun muassa resurssiviisaus ja hiilineutraalius, kukoistavat kaupunkikeskukset sekä eriarvoistumisen estäminen. Vantaan ratikka toteuttaa osaltaan kaikkia näitä tavoitteita. Lisäksi ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on nostettu strategian yhdeksi kärkihankkeeksi, jonka edistäminen jatkuu yli strategiakauden.

Vantaan ratikka on osa MAL-suunnitelmia. MAL on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi pitkällä aikavälillä kehittää. Vantaan ratikka on osa vuoden 2019 suunnitelmaa ja valtion ja kuntien välistä sopimusta, jossa valtio osallistuu ratikan suunnittelun rahoitukseen 30 % osuudella. Vantaan ratikka on mukana myös vuoden 2023 MAL-suunnitelmassa, jonka mukaan valtio osallistuisi ratikan rakentamisen rahoitukseen 30 % osuudella. MAL 2023 -suunnitelmaa ei ole vielä hyväksytty.

Ensimmäinen esisuunnitelma Vantaan ratikasta valmistui 1990-luvun alussa. Yleiskaavaan ratikka tuli vuonna 2007. Alustava yleissuunnitelma ratikasta laadittiin vuosina 2017-2018 ja varsinainen yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Merkittävimmät tähänastiset päätökset Vantaan ratikasta tehtiin Vantaan kaupunginvaltuustossa 16.12.2019 ja Helsingin kaupunginvaltuustossa 27.11.2019, joissa päätettiin siirtyä yleissuunnitelman pohjalta toteutussuunnitteluvaiheeseen ja asemakaavoitukseen.

Tähän hankesuunnitelmaan on pyritty kokoamaan kaikki olennainen tieto Vantaan ratikan suunnitteluun liittyen. Katu- ja rakennussuunnittelua sekä asemakaavoitusta on ohjannut Vantaan kaupungin ratikkatiimi, johon ovat kuuluneet Tiina Hulkko, Sauli Hakkarainen, Jussi Hiltunen, Justiina Nieminen, Petra Linnasaari, Anna Sarikaya ja Hannakaisa Markkanen (31.1.2023 saakka). Suunnitteluun on osallistunut useita satoja suunnittelijoita lukuisista yrityksistä. Katusuunnitelmia ja alustavia rakennussuunnitelmia ovat laatineet AFRY Finland Oy, Finnmap Infra Oy, Ramboll Finland Oy, Ratatek Oy, Sitowise Oy, Sweco Finland Oy, Traficon Oy ja WSP Finland Oy. Ratikan kaavarungon vaikutuksia on arvioinut Ramboll, liikenne-, liikennöinti ja liikkumisvaikutuksia WSP, luontovaikutuksia Faunatica Oy, meluvaikutuksia Sitowise, kiinteistötaloudellisia vaikutuksia Newsec Advisory Finland Oy, verotulovaikutuksia ja vaikutuksia kaupungin vetovoimaan FCG Finnish Consulting Group Oy, vaikutuksia väestörakenteeseen ja segregaatioon Aluekehittämisen konsulttitoimisto MDI, hankkeen riskejä Sweco, kunnossapitoa Proxion Plan Oy ja rahoituskustannuksia CAPEX Advisors Oy.

Hankesuunnitelman laadintaa on ohjannut seuraava ohjausryhmä:

Henry Westlin, pj.	Vantaan kaupunki
Tiina Hulkko	Vantaan kaupunki
Laura Muukka	Vantaan kaupunki
Jari Viinanen	Vantaan kaupunki
Emmi Pasanen	Vantaan kaupunki
Ilkka Laine	Vantaan kaupunki
Mari Siivola	Vantaan kaupunki
Tomi Henriksson	Vantaan kaupunki
Armi Vähä-Piikkiö	Vantaan kaupunki
Mika Ahonen	Vantaan kaupunki (27.1.2023 asti)
Jussi Hiltunen	Vantaan kaupunki
Anna Sarikaya	Vantaan kaupunki
Hannakaisa Markkanen	Vantaan kaupunki (31.1.2023 asti)
Milla Hamari	Vantaan kaupunki (alkaen 1.2.2023)
Tuomas Autere	Uudenmaan ELY-keskus
Salla-Mari Rintala	Uudenmaan ELY-keskus (28.6.2022 asti)
Eeva Kopposela	Uudenmaan ELY-keskus (alkaen 13.12.2022)
Johanna Wallin	HSL
Saara Rimpelä	HSL
Anton Silvo	Helsingin kaupunki
Juha Saarikoski	Kaupunkiliikenne Oy (31.12.2022 asti)
Artturi Lähdetie	Kaupunkiliikenne Oy (1.1.2023 alkaen)
Hanna Strömmer	Traficom
Jouni Karhunen	Traficom

Hankesuunnitelman kokoamisesta ovat vastanneet Tiina Hulkko ja Joonas Stenroth Vantaan kaupungilta sekä Juhani Bäckström, Henri Miettinen, Atte Supponen, Samuli Kyytsönen, Jyrki Paavilainen ja Ilari Jounila WSP:stä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

SISÄLTÖ

Esipuhe 2
Tiivistelmä 4

1. Tavoitteet 7

2. Lähtökohdat 9

2.1 Aiemmat suunnitteluvaiheet ja päätökset 9
2.2 Yleiskaava 2020 ja kaupunkistrategia 2022-2025 11
2.3 Mal 2019 ja MAL 2023 13
2.4 viestintä ja Vuorovaikutus 14

3. Eurooppalaiset ratikat 17

3.1 Ratikoiden renessanssi 17
3.2 Kokemuksia ratikan vaikutuksista kaupunkikehitykseen Pohjoismaissa 19

4. Hankkeen kuvaus 22

4.1 Suunnitteluperiaatteet 22
4.2 Design manual 23
4.3 Pysäkkien liikkumispalvelut 25
4.4 Taide 26
4.5 Linjaus 27
4.6 Voimalinjat 38
4.7 Varikko 39
4.8 Liikennöinti 40
4.9 Kalusto, kaluston hankinta 42
4.10 Bussilinjasto 43
4.11 Resurssiviisaat ratkaisut 44

5. Runkobussivaihtoehdon kuvaus (Ve0+) 45

5.1 Runkobussivaihtoehdon linjasto 45
5.2 Runkobussivaihtoehdon investointikustannukset 47
5.3 Runkobussivaihtoehdon liikennöintikustannukset 49

6. Ratikan vaikutukset 50

6.1 Kaupunkikehitys 50
6.2 Liikkuminen ja liikenne 62
6.3 Ympäristö 74
6.4 Rakentamisen aikaiset vaikutukset 80
6.5 Vantaan ratikan tavoitteiden toteutuminen 81

7. Ratikan talousvaikutukset 84

7.1 Ratikan Investointikustannukset 84
7.2 Varikon Investointikustannukset 87
7.3 Radan kunnossapitokustannukset ja varikon käyttökustannukset 88
7.4 Liikennöintikustannukset 89
7.5 Kaupunkitaloudelliset vaikutukset 91
7.6 Vaikutukset HSL:n talouteen 95
7.7 Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus 96

8. Riskien hallinta 98

9. Jatkotoimenpiteet 99

Lähdeluettelo 100

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

TIIVISTELMÄ

Vantaan ratikka on suunniteltu pikaraitiotieyhteys lentoasemalta Aviapoliksen ja Tikkurilan kautta Hakunilaan, ja siitä Länsimäkeen ja Helsingin Mellunmäkeen. Vantaan ratikan vaikutuksia verrataan tässä hankesuunnitelmassa runkobussivaihtoehtoon. Vantaan ratikan tavoitteita on päivitetty yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen vastaamaan entistä paremmin Vantaan laajempia strategisia tavoitteita. Tavoitteiksi ovat muodostuneet seuraavien asioiden edistäminen

- Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa. Tämä tavoite toteutuu ratikkavaihtoehdossa paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.
- Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat. Tämä tavoite toteutuu ratikkavaihtoehdossa paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.
- Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen. Ratikkavaihtoehdolla on sekä tavoitetta edistäviä vaikutuksia että tavoitettava heikentäviä vaikutuksia runkobussivaihtoehtoon verrattuna.
- Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät. Tämä tavoite toteutuu ratikkavaihtoehdossa paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.

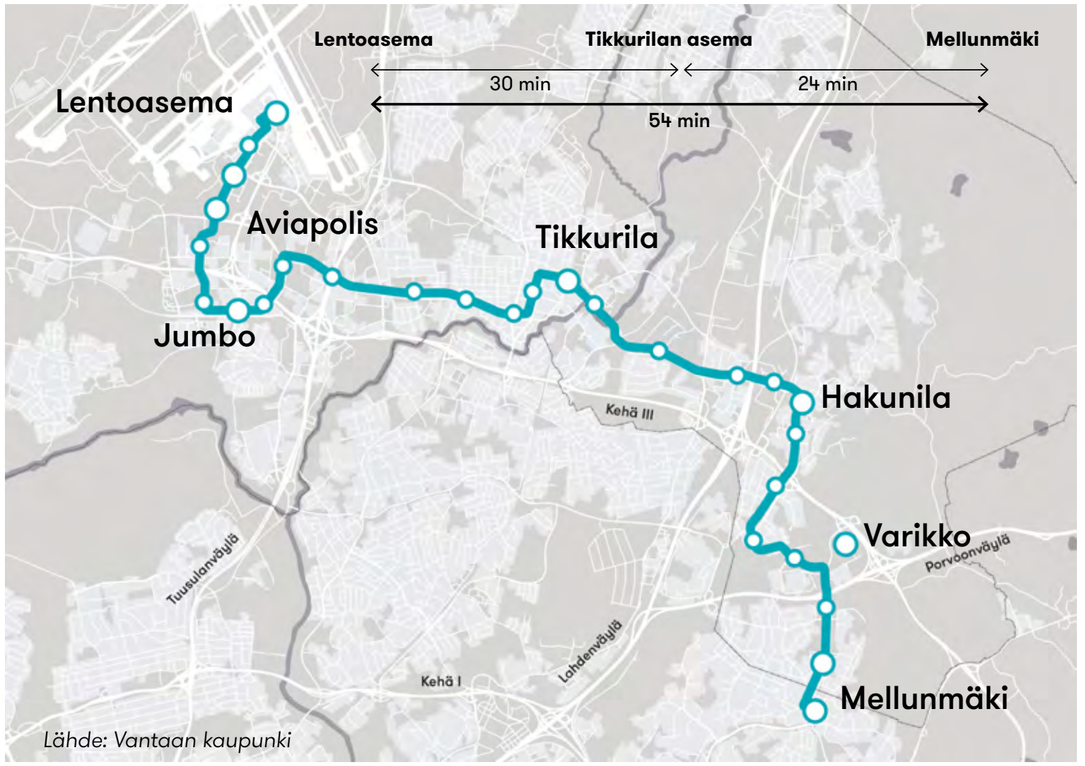
Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa

Ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy yleiskaavan ja kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikka varmistaa asuntojen ja työpaikkojen toteutumista pitkällä aikavälillä runkobussivaihtoehtoa paremmin. Ratikan kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen arviolta noin 124 000 asukkaaseen vuonna 2050. Työpaikkojen määrä kasvaa noin 83 000 työpaikkaan. Vastaavat luvut runkobussivaihtoehdossa ovat noin 89 000 asukasta ja 68 000 työpaikkaa. Ratikka vaikuttaa asuinrakentamiseen koko ratikkakäytävällä, mutta erityisesti kaupunkikeskustojen välillä kuten Kyytitien varrella, Vaaralassa, Pakkalassa ja Veromiehen alueella. Työpaikkamäärien kehittymiseen ratikka vaikuttaa runkobussivaihtoehtoa enemmän erityisesti Aviapoliksessa, Pakkalassa ja Tikkurilan itäpuoleisilla alueilla.

Ratikka lisää runkobussia paremmin kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla asukkaita, yrityksiä, matkailijoita ja investointeja. Ratikka on runkobussiin verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä. Ratikka nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Sen tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin.

Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat

Saavutettavuus paranee ratikkavaihtoehdossa runkobussivaihtoehtoon verrattuna kahdella tavalla. Ensimmäiseksi maankäytön tiivistyminen tarjoaa asukkaille ja



Lähde: Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKAN TUNNUSLUKUJA

Radan pituus 19,3 km
- 17,5 km omalla ajoradalla
- 0,4 km joukkoliikennekaistalla- tai kadulla
- 1,4 km sekaliikennekaistalla

Pysäkkipareja 27 kappaletta (keskimääräinen pysäkkiväli 740 m)

Nopeus noin 22 km/h (sisältää pysäkkipysähdykset)

Vuoroväli arkena
- Ruuhkassa 7,5 minuuttia
- Päivällä 10 minuuttia
- Varhainen aamu, myöhäinen ilta 15-30 minuuttia

Vuonna 2050 asukkaita noin 35 000 ja työpaikkoja noin 15 000 enemmän kuin runkobussivaihtoehdossa (800 metrin säteellä pysäkeistä)

Nousuja ratikkaan tehdään vuonna 2050 noin 47 000 arkivuorokaudessa

työntekijöille palveluja lähietäisyydellä. Toiseksi ratikka parantaa joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä ja palvelutasoa, jolloin matkustaminen eri sijaintien välillä helpottuu. Yhteyksien parantumiseen vaikuttavat muun muassa matka-aika, matka-ajan luotettavuus ja matkustusmukavuus. Ratikkavaihtoehdossa joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa enemmän kuin runkobussivaihtoehdossa palvelutason parantuessa. Myös kävelyn ja pyöräilyn osuus tehdyistä matkoista kasvaa maankäytön tiivistyessä.

Pitkällä aikavälillä ratikan matkustajamäärät ovat noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa ja runkobussin noin 19 000 matkustajaa. Runkobussin kapasiteetti ei ole arvioiduilla runkobussivaihtoehdon asukas- ja työpaikkamäärillä vaarassa ylittyä edes pitkällä aikavälillä, mutta toisaalta runkobussin kapasiteetti ei riitä palvelemaan ratikan matkustajamäärää.

Ratikka parantaa liikkumisen esteettömyyttä, kun pysäkit ja niiden läheisyydessä olevat suojatiet rakennetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Liikuntarajoitteisille ja esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkeville ratikkaan siirtyminen ja ratikasta poistuminen on helpompaa kuin bussiin. Ratikka pysähtyy aivan reunakiven viereen, jolloin siihen on aidosti esteetön kulku. Bussi jää helposti kauemmas pysäkistä, jolloin bussiin nouseminen ja poistuminen on hankalampaa. Ratikan kulku on myös bussia tasaisempaa, jolloin matkustaminen seisten on helpompaa ja esimerkiksi liikennevälineessä kaatumisen riski on pienempi. Ratikka siis edistää useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä edistäen kaupunkilaisten yhdenvertaisia liikkumismahdollisuuksia.

Ratikan liikennejärjestelyjen muutoksilla on pieniä heikentäviä vaikutuksia autolla ajamiseen Vantaalla runkobussivaihtoehtoon verrattuna. Ratikan reitti on kuitenkin suunniteltu pääsääntöisesti omille kaistoilleen, jolloin autot ja ratikat kulkevat toisistaan erillään, eivätkä autolla ajavat joudu odottamaan pysäkille pysähtyneen raitiovaunun takana.

Ratikan rakentaminen aiheuttaa enemmän haittoja liikenteelle ja liikkumiselle kuin runkobussivaihtoehdon rakennustyöt.

Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen

Tavoitetta edistävät muun muassa liikkumisen painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen, mikä vähentää pidempimatkaista liikkumistarvetta. Raidealueet on suunniteltu ensisijaisesti nurmipintaisina ja ratikan varteen on suunniteltu puurivit aina, kun se on ollut mahdollista. Katuvihreällä saadaan katuympäristöstä miellyttävämpää etenkin kesähelteillä ja samalla lisättyä mahdollisuuksia hulevesien hallintaan.

Tavoitetta heikentää erityisesti rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys. Uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen käytöllä voidaan kuitenkin rakentamisen päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Lisäksi vuoden 2030 loppuun mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 prosenttia toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä. Runkobussivaihtoehdossa katujen peruskorjaus aiheuttaa myös huomattavan määrän päästöjä, mutta selkeästi ratikkavaihtoehtoa vähemmän.

Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät

Ratikkavaihtoehto luo runkobussivaihtoehtoa paremmat edellytykset alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle. Vaikka yksittäisten alueiden eriytyminen ei kokonaan käänny Vantaan ratikkahankkeen seurauksena, voidaan kehitystä hidastaa. Ratikkaa voidaankin pitää yhtenä tärkeänä osana pitkäaikaista alueiden kehittämistä, joilla on merkityksellinen vaikutus alueellisten erojen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen.

Ratikan pysäkkiympäristöt kehittyvät entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien jalankulkukaupungiksi. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Ratikka muuttaa myös katuympäristöä huomattavasti enemmän kuin runkobussivaihtoehto. Liikkumisen viihtyisyys paranee lisääntyvällä katuvihreän määrällä. Viihtyisyyden lisääminen huomioidaan myös pysäkkien ja pylväiden muotoilulla sekä valaistuksella ja kalustevalinnoilla. Pysäkeille ja reitin varrelle on suunniteltu myös viihtyisyyttä lisäävää julkista taidetta.

Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta, työllisyyttä ja sitä kautta edelleen kaupungin vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana. Ratikka houkuttelee ratikkareitin varren nykyisille ja kehittyville keskusta- ja työpaikka-alueille urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee, asukasmäärä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranee runkobussivaihtoehtoa enemmän. Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen saa aikaan positiivista kehitystä.

Talous

Ratikan rakentamisen kokonaiskustannus on 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan kaupungin osuus on 414 miljoonaa euroa. Valtion MAL-avustuksen osuus olisi 30 prosenttia kustannuksista, eli noin 177 miljoonaa euroa. Ratikkalinjan Helsingin puolelle ulottuvan osuuden kustannukset Helsingin kaupungille ovat 15 miljoonaa euroa. Lisäksi Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY) toteuttaa reitin varrelle vesihuoltoa noin 53 miljoonalla eurolla. Runkobussivaihtoehdon rakentamiskustannukset ovat noin 180 miljoonaa euroa, joka koostuu muun muassa bussikaistojen rakentamisesta ja katujen perusparannuskustannuksista. Runkobussivaihtoehdossa HSY toteuttaa vesihuoltoa noin 20 miljoonalla eurolla. Valtio ei osallistuisi runkobussivaihtoehdon kustannuksiin.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Yhteiskuntataloudellisesti ratikka ei ole kannattava, kun laskennassa noudatetaan Väyläviraston ratahankkeiden hankearviointiohjetta. Hankkeen kokonaishyödyt ovat negatiiviset, sillä liikennöintikustannuksen kasvu on suurempi kuin muut laskennalliset hyödyt, joten varsinaista hyöty-kustannuslukua ei voida esittää. Yhteiskuntataloudellisessa laskelmassa ei ole mukana kiinteistötaloudellisia vaikutuksia tai muita kaupunkikehityshankkeen laajempia taloudellisia vaikutuksia.

Kaupunkikehityksestä saatavat tulot kattavat ratikan rakentamisen kustannukset. Rakentamiskustannusten lisäksi Vantaalle tulee kustannuksia hankkeen rahoittamisesta, raiteiden kunnossapidosta, ratikan liikennöinnistä (sisältäen vaunut ja varikon) ja Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostoista. Ratikka tuo kaupungille puolestaan myös tuloja. Kiinteistötaloudelliset tulot eli maanmyynti- ja vuokraustulot ja maankäytön sopimuskorvaukset ovat suurin tuloerä. Toinen tuloerä on verotulo, joita kaupunki saa muun muassa kiinteistö- ja yhteisöveroina sekä tuloveroina. Verotuloja käytetään kasvavan kaupungin palveluihin. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen myötä saatavien verotulojen arvioidaan kattavan niistä aiheutuvat kasvavat palvelumenot, jolloin myös verotulovaikutus on positiivinen. Ratikan talousvaikutukset ovat yhteensä noin +10 miljoonaa euroa 40 vuoden aikana.

RATIKAN KAUPUNKITALOUSVAIKUTUKSET VANTAALLE	
Menot	
Rakentamiskustannus Vantaalle	-414 M€
HSL-talous (sis. liikennöinti, vaunut, varikko)	-31 M€
Kunnossapitokustannukset	-156 M€
Rahoituskustannukset (25 vuoden laina-aika 3,5 % korolla)	-222 M€
Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostot	-3 M€
Tulot	
Kiinteistötaloudelliset tulot	+794 M€
Verovaikutukset	+42 M€
Ratikan talousvaikutukset yhteensä 40 vuoden aikana	+10 M€

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

1. TAVOITTEET

Vantaan ratikan tavoitteita on päivitetty yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen vastaamaan entistä paremmin Vantaan laajempia strategisia tavoitteita. Ratikan päätavoitteiksi ovat muodostuneet seuraavien asioiden edistäminen:

1. Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa
2. Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat
3. Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät
4. Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen

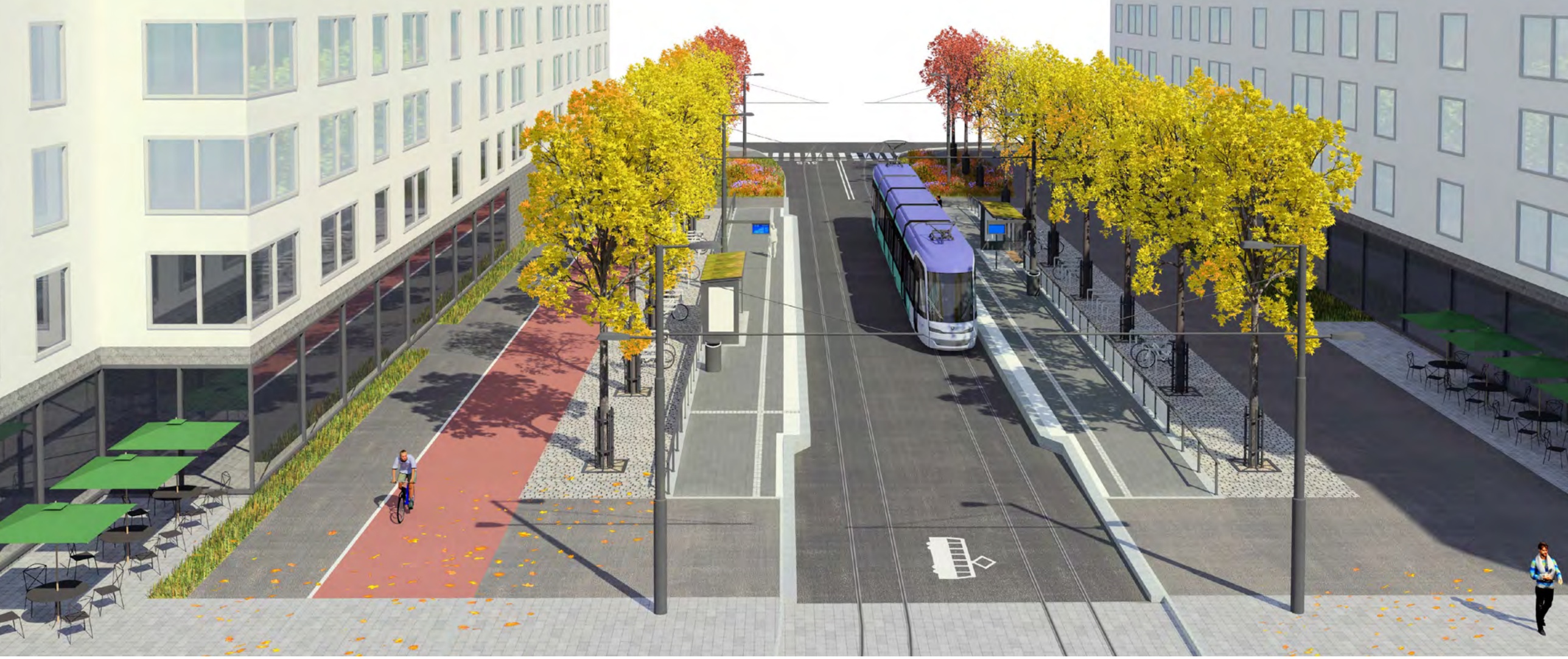
Vantaan kaupunginhallitus hyväksyi marraskuussa 2018 tavoiteltavat teemat ja mittarit tavoitteille. Yleissuunnitelman yhteydessä osalle mittareista määritettiin ohjausryhmän toimesta seuraavat numeeriset arvot:

- Vaihtamisen helppous on erityisesti varmistettava lentoasemalla, Tikkurilassa, Aviapoliksen asemalla, Hakunilan keskustassa ja Jumbossa sekä tärkeimmissä valtateiden solmukohdissa (vt7, vt4, kt 45)
- Eriytyminen vähenee
- 0 ratikkaonnettomuutta
- Keskinopeus yli 25 km/h
- Vuonna 2050 noin 800 metrin säteellä pysäkeistä asuu yli 100 000 asukasta
- Vuonna 2050 noin 800 metrin säteellä pysäkeistä on yli 85 000 työpaikkaa
- Ratikkaan tehdään yli 100 000 nousua arkivuorokaudessa
- Vuonna 2050 seudulla on siirtynyt henkilöautoista yli 5 000 henkilöä enemmän joukkoliikenteen, pyöräilyn tai jalankulun pariin verrattuna bussivaihtoehtoon
- Vuonna 2050 ratikan kuormitus on aamuhuipputuntina yli 3 000 matkustajaa/suunta vähintään kolmen kilometrin linjaosuudella
- Vuonna 2050 liikenteen kasvihuonepäästöjen vähenemä on yli 6 000 CO_2 -tonnia
- Hanke on yhteiskuntataloudellisesti kannattava.

Luvussa 6.5 on arvioitu päivitettyjen tavoitteiden, teemojen ja mittareiden toteutumista. Luvussa 7.7. on arvioitu yhteiskuntataloudellista kannattavuutta.

Kuva 1.1 Vantaan ratikan tavoitteet.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



Kuva 1.2 Pysäkkialueen luonnonkivetty pinta tuo laadukkuutta aluekokonaisuuteen. Ratikkapysäkin läheisyyteen sijoittuvat kivijalkapalvelut hyötyvät pysäkin läheisyydestä. Joukkoliikenteen käyttäjä voi helposti poiketa matkan varrella kahvilaan tai muihin palveluihin. Kuva on suuntaa antava, todellinen toteutus saattaa jonkin verran poiketa. (Lähde: Design Manual. Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. WSP 2022)

Vantaan ratikalle on Design Manualissa (WSP 2022) asetettu suunnittelun aikana korkeat tavoitteet katutilalle, jotka tukevat päätavoitteiden toteutumista. Katu- ja pysäkkialueiden pintamateriaalit, valaistus, pysäkkien ja pylväiden muotoilu ja kalustevalinnat sekä paikallisten teemojen näkyminen pysäkki- ja asemaympäristöissä lisäävät ratikalla matkustamisen viihtyisyyttä ja rakentavat sen brändiä. Seuraavassa on lueteltu katutilalle asetettuja tavoitteita:

- Paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa.
- Kasvillisuuden runsas ja monipuolinen käyttö. Uuden rakennetun ympäristön kasvit valitaan tukemaan linjan varren elinolosuhteita ja ekosysteemejä. Pysäkkien viherkatot ovat osa vihreää verkostoa.
- Ulkonäältään ja kestävyydeltään laadukkaat julkisen ulkotilan materiaalit ja kalusteet. Lämmintä tunnelmaa luodaan väreillä ja materiaaleilla.
- Raitiolinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen.

Vantaan ratikalle on esitetty erilaisia päästöjä vähentävien, resurssiviisaiden ratkaisujen suuntaviivoja (Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise 2020). Tunnistetut päästövähennystoimenpiteet suunnitteluratkaisuissa liittyvät erityisesti materiaalivalintoihin ja massakoordinointiin. Lisäksi rakentamisen aikaisiin päästöihin voidaan vaikuttaa työmaa- ja kuljetuskaluston valinnoilla. Resurssiviisaus näkyy muun muassa pienempinä CO2 -päästöinä, mikä edistää kaupungin hiilineutraalisuustavoitteita.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

2. LÄHTÖKOHDAT

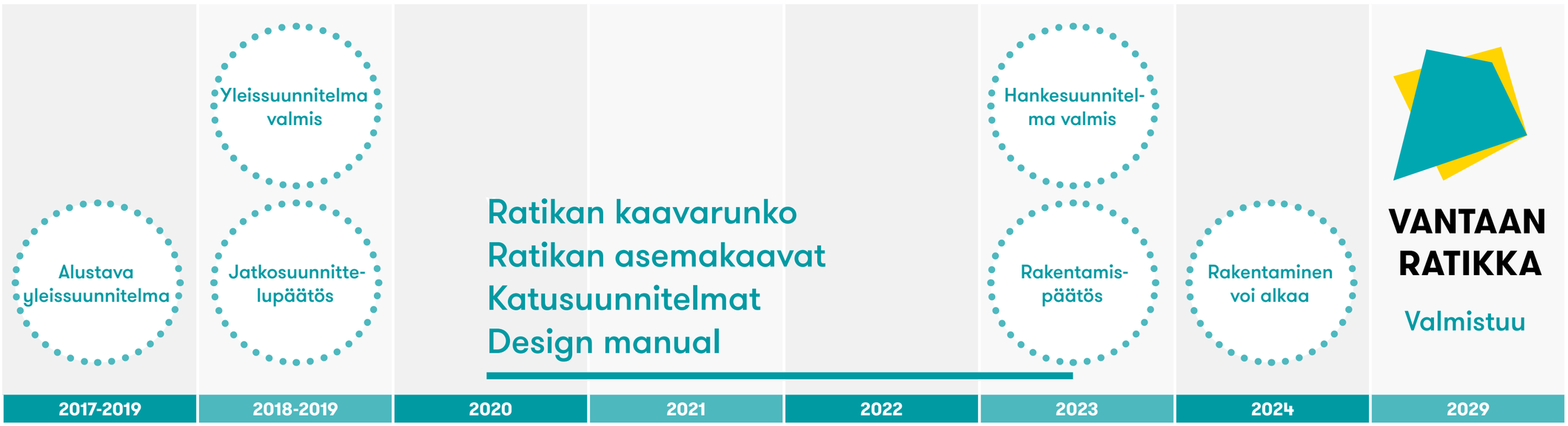
2.1 AIEMMAT SUUNNITTELUVAIHEET JA PÄÄTÖKSET

Ensimmäinen esisuunnitelma Vantaan ratikasta valmistui 1990-luvun alussa. Vantaan yleiskaavaan ratikka tuli vuonna 2007 ja Helsingin yleiskaavaan vuonna 2016. Alustava yleissuunnitelma (WSP 2018) ratikasta laadittiin vuosina 2017-2018 ja siinä arvioitiin ratikan reittejä monien eri tekijöiden kannalta. Yleissuunnitelma (WSP, Ratatek, Promethor, Rapal 2019) valmistui vuotta myöhemmin, jolloin laadittiin muun muassa tarkempi kustannusarvio sekä suunniteltiin pysäkkien tarkemmat paikat.

Merkittävimmät tähänastiset päätökset Vantaan ratikasta tehtiin Vantaan kaupunginvaltuustossa 16.12.2019 ja Helsingin kaupunginvaltuustossa 27.11.2019, joissa päätettiin siirtyä yleissuunnitelman pohjalta toteutussuunnitteluvaiheeseen (katusuunnittelu ja alustava rakennussuunnittelu). Merkittävä poliittinen päätös on myös liittynyt ratikan reittiin Tikkurilassa. Vantaan kaupunginhallitus päätti 26.4.2021, että Ratakujan linjaus (katso luku 4.5) valitaan lähtökohdaksi ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitteluun.

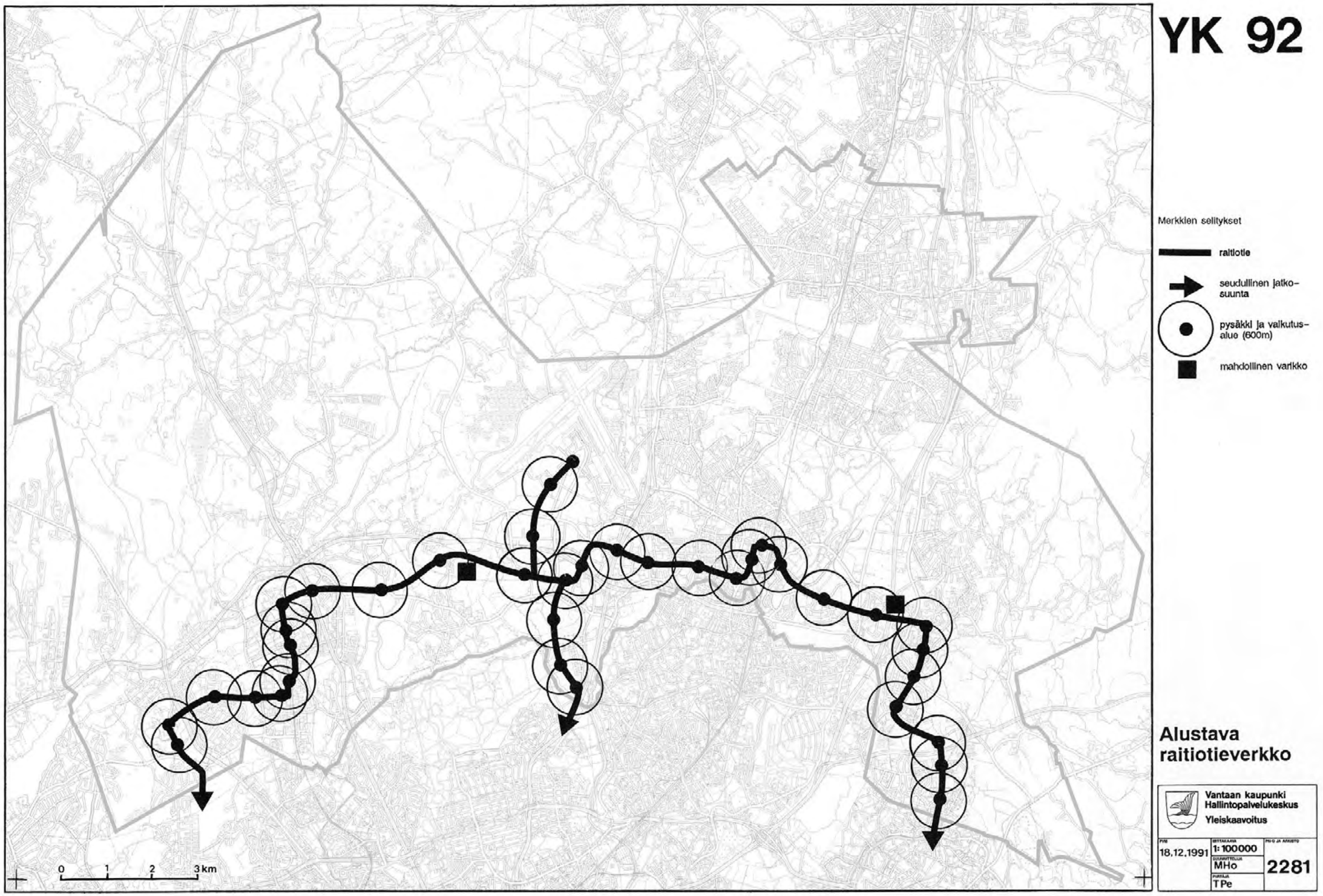
Vantaan kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki osti Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista.

Muut Vantaan ratikan keskeiset päätökset ovat liittyneet asemakaavojen tai katusuunnitelmien käsittelyyn lautakunnissa, kaupunginhallituksessa ja kaupunginvaltuustossa.



Kuva 2.1 Aikataulu ja keskeiset päätöksentekopisteet.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



Kuva 2.2 Alustava raitiotieverkko vuoden 1992 yleiskaavan liitekartalla.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

2.2 YLEISKAAVA 2020 JA KAUPUNKISTRATEGIA 2022-2025

Vantaan ratikalla on keskeinen rooli Vantaan yleiskaavassa 2020 sekä Vantaan kaupunkistrategiassa 2022-2025. Vantaalla on ollut jo pidempään tavoitteena kasvaa erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varteen.

Vantaan kaupunginhallitus päätti kokouksessaan 28.11.2022 Vantaan uuden yleiskaavan voimaantulosta 11.1.2023. Poikkeuksen tähän muodostavat ne osat, joiden katsotaan kumoutuneen Helsingin hallinto-oikeuden päätöksen seurauksena. Jatkovalituksille ei korkein hallinto-oikeus myöntänyt valituslupaa.

Yleiskaava 2020 on pitkän tähtäimen suunnitelma, jolla kaupunki ohjaa maankäytön kehitystä haluamaansa suuntaan. Tavoitevuosi on 2050. Yleiskaavassa ratikalla on erittäin keskeinen rooli. Yhtenä keihäänkärkenä on ”Vantaan ratikka vahvin uusi kasvukäytävä”. Ratikka edistää myös toista keihäänkärkeä, eli elävöittää nykyisiä kaupunginosia uusien lähiöiden muodostamisen sijaan. Yleiskaavan vahvin kasvukäytävä on ratikan varsi. Yleiskaavan viimeistelyn rinnalla on laadittu ratikan kaavarunkoa.

Yleiskaava toimii lähtökohtana ratikan kaavarungolle, jonka laadinnasta päätettiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019 samalla kun päätettiin jatkaa ratikan toteutukseen suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Ratikan kaavarungon laadinta käynnistyi varsinaisesti loppuvuodesta 2020. Kaavarungossa määritellään visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, arvioidaan mitoitusta

Kuva 2.3 Tiivistelmäkuva Vantaan kaupunkistrategiasta 2022-2025.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

ja kehittämisen vaikutuksia. Kaavarunko kuvaa siten kaupungin tahtotilaa ratikan reittialueen kaupunkikehityksestä pitkällä aikavälillä. Kaavarunko hyväksyttiin kaupunginhallituksessa 30.1.2023. Valtuustossa kaavarunko on tarkoitus käsitellä samanaikaisesti ratikan toteutuspäätöksen kanssa.

Vantaan kaupunkistrategia vuosille 2022-2025 korostaa ennen kaikkea kestävyyttä. Strategisina painopisteinä ovat muun muassa resurssiviisaus ja hiilineutraalius, kukoistavat kaupunkikeskukset sekä eriarvoistumisen estäminen. Vantaan ratikka toteuttaa osaltaan kaikkia näitä tavoitteita. Kaupunkistrategiassa ratikka on nostettu yhdeksi neljästä kärkihankkeesta, jonka suunnittelua ja toteutusta jatketaan strategiakaudella. Kärkihankkeet ovat hankkeita, jotka rakentavat tulevaisuutta pidemmälle ja niiden edistäminen jatkuu yli strategiakausien. Kärkihankkeet ovat merkittävää panostusta kaupunkikehittämiseen, ja ratikalla on tärkeä rooli tiivistyvän kaupungin mahdollistajana.

Vantaan ratikkayhteys ja päätepysäkki on merkitty myös Helsingin yleiskaavaan 2016, jossa linja yhdistyy Helsingin metroverkkoon ja kehitettävään pikaraitiotieverkostoon. Vantaan ratikka tukee Helsingin maankäytön ja liikenteen kehittämistavoitteita ja luo edellytyksiä seudulliselle yhteistyölle liikennejärjestelmän kehittämisessä. Vantaan ratikkayhteys Helsingissä tukee myös Helsingin kaupunkistrategian 2021-2025 tavoitteita edistämällä kunnianhimoista ilmastovastuuta, älykkäitä liikkumisratkaisuja sujuvan arjen perustana ja Helsingin kaupunginosien omaleimaisuutta ja turvallisuuden vaalimista.

Kuva 2.4 Vantaan yleiskaavan keihäänkärjet.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

2.3 MAL 2019 JA MAL 2023

MAL 2019 ja MAL-sopimus

MAL 2019 on Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strateginen suunnitelma, jossa kuvataan, miten seutua kokonaisuutena pitäisi kehittää vuosina 2019–2050.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31 (MAL-sopimus) perustuu Helsingin seudun 14 kunnan ja valtion yhteiseen tahtotilaan seudun kehittämisestä. Sopimus on hyväksytty kaupunkien ja kuntien elimissä, ja valtioneuvoston istunto hyväksyi sopimuksen lopullisesti 8.10.2020. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnitteluyhteistyön jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksella varaudutaan pitkäjänteiseen kehitykseen ja toimenpiteiden voimistamiseen tarvittaessa.

MAL-sopimuksessa on sovittu, että kunnat jatkavat MAL 2019 –suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua. Kunnat edistävät seuraavien pikaraitiotiehankkeiden toteuttamista, ja rahoittavat 70 % niiden kokonaistoteutuskustannuksista. Valtio osallistuu sopimuksessa määritettyjen hankkeiden rahoitukseen 30 % osuudella. Sopimuksessa todetaan, että Vantaan ratikan osalta hankkeen suunnittelua jatketaan päätösten mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 oli 393 miljoonaa euroa.

Valtio linjaa pidemmän aikavälin osallistumisensa periaatteet hankkeiden suunnitteluun ja toteutukseen seuraavien MAL-sopimusten yhteydessä tai kaupunkien tehtyä rakentamispäätöksen. Valtio tekee siten päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan ja Helsingin tehtyä päätöksensä hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.

MAL 2023

Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen strategisessa MAL2023-suunnittelussa linjataan kestäviä ratkaisuja pitkällä aikavälillä ja priorisoidaan tärkeimpiä toimenpiteitä lyhyellä aikavälillä. MAL 2023 täsmentää ja tarkistaa edellistä MAL 2019 -suunnitelmaa päivittyvien tavoitteiden ja toimintaympäristömuutosten perusteella.

Keväällä 2022 MAL 2023 visio ja tavoitteet hyväksyttiin Helsingin seudun yhteistyökokouksessa HSYKissä, HSL:n hallituksessa ja KUUMA-seudun KUUMA-johtokunnassa. Tavoitteet on esitetty viereisessä kuvassa.

Lopputuloksena vuonna 2023 valmistuu suunnitelma, jossa on mukana maankäytön sijoittaminen, asuntotuotanto ja kaikki kulkumuodot sisältävän liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Vantaan ratikan rakentaminen on mukana MAL 2023-suunnitelman investointiohjelmassa. MAL-suunnitelmaa ei ole vielä hyväksytty.

Kuva 2.5 MAL 2023 tavoitteet. (Lähde: HSL).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

2.4 VIESTINTÄ JA VUOROVAIKUTUS

Lähtökohdat ja tavoitteet

Vantaan ratikan jatkosuunnitteluvaiheen viestintä ja vuorovaikutus alkoi vuonna 2020 ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella. Vuorovaikutuksen ja viestinnän tavoitteena on ollut kertoa kaupunkilaisille suunnittelun etenemisestä, kuulla näkemyksiä ja ideoita sekä ottaa niitä parhaalla mahdollisella tavalla suunnittelussa huomioon.

Vantaan ratikan viestinnän ja vuorovaikutuksen päätavoitteena on tarjota vantaalaisille asukkaille ja toimijoille sekä muille hankkeen sidosryhmille riittävästi ajankohtaista tietoa ratikan suunnittelun etenemisestä ja vaikutuksista kaupungin alueilla. Viestintää on toteutettu useita eri viestintäkanavia hyödyntäen. Vuorovaikutuksessa on panostettu monipuolisten osallistumis- ja vaikuttamismahdollisuuksien tarjoamiseen.

Viestintä- ja vuorovaikutusprosessi ja toteutus

Vantaan ratikan yleisen viestinnän ja vuorovaikutuksen rinnalla on tehty kohdennettuja toimenpiteitä eri sidosryhmien tavoittamiseksi. Esimerkiksi lapsille ja nuorille toteutettiin digitaalinen ratikan suunnittelupeli, ja yrityksille järjestettiin tilaisuuksia.

Kaupungin päättäjille ja johdolle on raportoitu hankkeen etenemisestä seurantaryhmissä sekä osana kaupunkiympäristön toimialan vuosiraportointia ja osavuosikatsauksia. Kaupunginjohtaja on toiminut puheenjohtajana kaupunkitasoisessa seurantaryhmässä, jossa ratikkahankkeen etenemisestä on viestitty myös hankkeen keskeisille kumppaneille eli Helsingin kaupungille, Helsingin seudun liikenteelle (HSL), Väylävirastolle, Uudenmaan ELY-keskukselle sekä Finavialle. Kaupungin sisäisesti henkilöstölle on järjestetty oma infotilaisuus puolivuosittain.

Viestintä ja vuorovaikutus eri suunnittelutasoilla

Ratikan suunnittelua on toteutettu yhtäaikaisesti kaavarungon, asemakaavojen sekä katu- ja puistosuunnittelun tasoilla. Asukkaat ovat pystyneet vaikuttamaan ratikan suunnitteluun jättämällä mielipiteitä tai muistutuksia:

- Katu- ja puistosuunnitelmaluonnosten esittelyssä
- Katusuunnitelmaehdotusten nähtävillä olossa
- Asemakaavojen valmisteluaineistojen esittelyssä
- Asemakaavaehdotusten nähtävillä olossa
- Ratikan kaavarunkoluonnoksen nähtävillä olossa

Lisäksi on järjestetty pientaloalueilla asukastilaisuuksia nähtävillä olojen aikana sekä ratikan kevät- ja syysinfot.

Ratikan kaavarunko

Vantaan yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä kertyi laaja vuorovaikutusaineisto, joka toimi pohjana ratikan kaavarungon laadinnassa. Suunnittelussa huomioitiin saadut mielipiteet ja asukkaiden toiveet osallisuus- ja arviointisuunnitelmasta, asukaskyselyistä ja kaavarunkoluonnoksesta. Kaavarunkotyön tueksi pidettiin työpajoja syksyllä 2021 ja tehtiin laaja liikkumisen verkkokysely sekä katu- ja taidekysely osallistuvavantaa.fi -alustalla. Kyselyissä kartoitettiin ratikan vaikutusta lähiympäristöön, arkeen sekä liikkumista ratikalla. Kyselyjen ja selvitysten vastauksista koottiin asukkaiden toiveet ratikkakaupungista- raportti. Lisäksi kiinteistönomistajien ja vantaalaisten lasten ja nuorten mielipiteitä kartoitettiin erikseen. Lapsille ja nuorille

Kuva 2.6 Ulkoisen viestinnän ja vuorovaikutuksen kohde- ja sidosryhmät.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kuva 2.7 Vantaan ratikan viestintää maastossa.

tehtiin Seppo.io -pelialustalle ratikan suunnittelupeli, jossa lapset ja nuoret pääsivät tutustumaan suunnitteluun sekä kertomaan ajatuksia omasta lähiympäristöstään ja ratikasta. Kaavarunkoluonnos oli nähtävillä 1.6-30.6.2022. Kaavarunkoa esiteltiin viidessä eri tilaisuudessa kaavarunkoalueella. Osallisten oli mahdollista jättää suunnitelmasta mielipiteensä kirjeitse tai sähköpostitse kirjaamoon sekä osallistuvavantaa.fi:n karttapohjaisen kyselyn kautta. Mielipiteitä saatiin 44 taholta. Mielipiteet ja niihin laaditut vastineet on koottu erilliseen raporttiin.

Asemakaavat sekä katu- ja puistosuunnitelmat

Asemakaavat valmistellaan vaiheittain selvitysten, mielipiteiden ja vaikutusten arviointien pohjalta ja yhteensovitetaan ratikan katu- ja puistosuunnittelun kanssa. Ratikan suunnittelussa katu- ja puistosuunnitelmat ja asemakaavat nivoutuvat vahvasti yhteen, joten vuorovaikutukseen asukkaiden ja maanomistajien kanssa on haluttu panostaa etenkin luonnosvaiheessa.

Vuosien 2021–2022 aikana esiteltiin kaikki ratikan Vantaan puolen katu- ja puistosuunnitelmaluonnokset verkossa. Luonnoksien esittelyä varten tehtiin asukkaille yleisesittelyvideoita, havainnollistamisvideoita ja suunnitelman sisältöä selostavia videoita avaamaan suunnitelmien sisältöä ja helpottamaan mielipiteen muodostamista. Videot julkaistiin Vantaan kaupungin kaupunkiympäristön Youtube-kanavalla ja somekanavissa. Katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksiin oli mahdollista jättää mielipiteitä karttakyselyn kautta tai suoraan sähköpostilla. Mielipiteisiin vastattiin vuorovaikutusraporteissa.

Asemakaavojen valmisteluaineisto pohjautuu ratikan katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksiin. Asemakaavojen valmisteluaineistosta sekä katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista sekä asemakaavojen ja niitä vastaavien katu- ja puistosuunnitelmaehdotusten nähtävillä olosta on lähetty kirjeet ulkopaikkakuntalaisille maanomistajille (MRA 27 §).

Vuoden 2022 ja 2023 aikana järjestettiin erillisiä asukastilaisuuksia ratikan reitin pientaloalueilla (Kuusikko, Vaarala, Viertola, Hakunila, Hakkila, Rajakylä). Tilaisuuksissa esiteltiin tarkemmin alueen asemakaavoja ja katu- ja puistosuunnitelmia, sekä keskusteltiin ratikkahankkeesta asukkaiden kanssa.

Palautetta ja tuloksia

Vantaan ratikan jatkosuunnittelusta on viestitty aktiivisesti ja asukkaille on tarjottua monipuolisia tapoja saada tietoa ja osallistua suunnitteluun. Ratikan suunnittelun vaiheista on pidetty kaikille kiinnostuneille avoimia tilaisuuksia etänä verkossa sekä läsnätilaisuuksina ratikan reitin varrella. Tilaisuuksien materiaalit ja tallenteet ovat katsottavissa verkossa jälkikäteen.

Vuosina 2020-2021 ratikan suunnittelussa toteutettiin kyselyitä asukkaiden toiveista

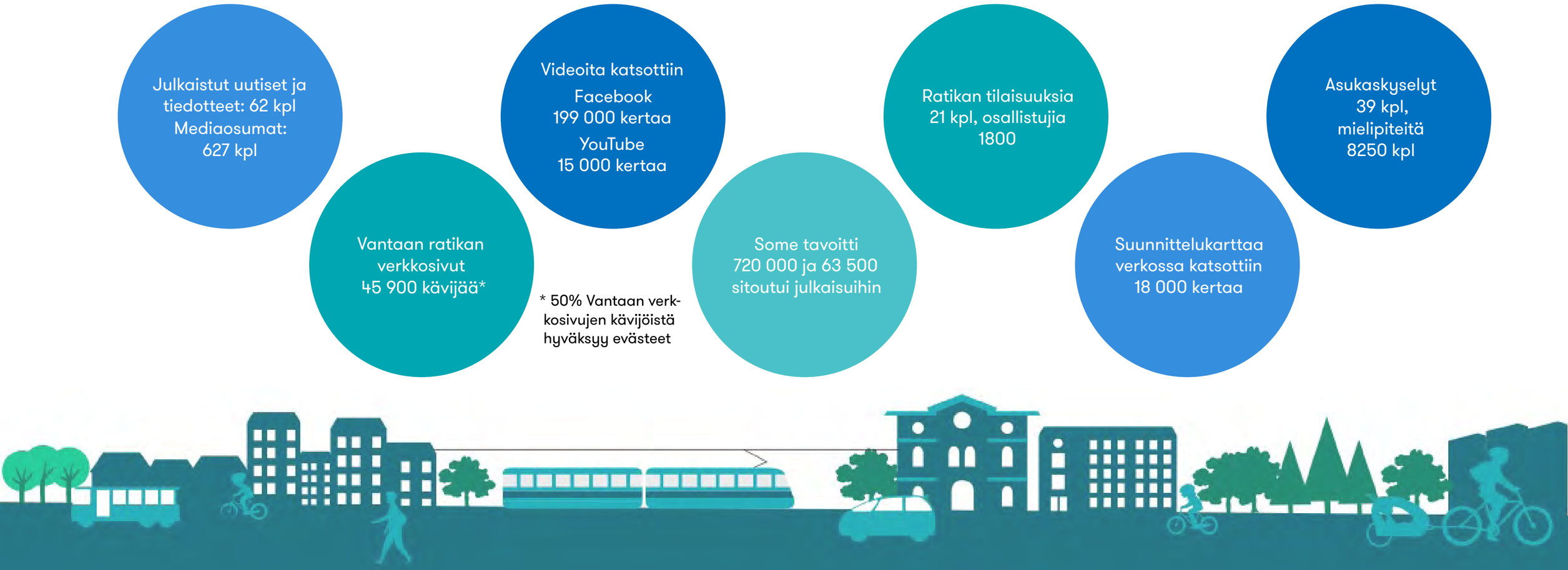
LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

ja tulevaisuuden liikkumisesta. Kyselyihin ja vuorovaikutusaineiston kokoamiseen osallistui eri tavoin yli 7000 asukasta. Raportin mukaan asukkaat toivovat elävää ja omaleimaista ratikkakaupunkia. Elävässä ratikkakaupungissa on palveluita, vehreitä virkistysalueita, toiminnallisuutta, monipuolisia asumisen vaihtoehtoja ja liikkumisen helppoutta. Asukkaat kokevat, että kaupungin historiaa on syytä säilyttää ratikkakaupungissa ja omaleimaisia ja tunnistettavia paikkoja voisi korostaa. Asukkaiden toiveiden pohjalta on laadittu suunnittelijan lista, jota ratikan suunnittelussa on huomioitu.

Ratikan viestinnässä ja vuorovaikutustoimissa erilaiset ratikan videot ovat saaneet hyvän vastaanoton asukkailta. Erityisesti kiinnostavia keskustelunaiheita ovat olleet ratikan reitti, pyöräilyn ja jalankulun turvallisuus, kustannukset ja kaupunkikehityksen tuomat muutokset.

Viestinnän kanavat

Ratikan viestinnän pääkanava on sen verkkosivut (vantaa.fi/ratikka), ja ratikan verkkosivuille on viety kaikki ajantasainen tieto suunnittelusta koko suunnittelun ajan. Sivustolle on koottu olennaiset suunnittelun asiakirjat, raportit ja vuorovaikutusaineistojen materiaalit. Kaikki tavat osallistua ja vaikuttaa ratikan suunnitteluun on koottu Vantaan kaupungin sähköiselle osallisuusalustalle osoitteeseen osallistuvavantaa.fi. Sivulle on muodostunut aikajana koko ratikan suunnittelun vuorovaikutustoimenpiteistä. Suunnittelutilanteen etenemistä on voinut seurata päivittyvältä suunnittelukartalta gis.vantaa.fi/ratikka. Edellä mainittujen lisäksi suunnittelusta ja sen asiakirjoista on viestitty Vantaan ratikan Facebookissa, Instagramissa ja Twitterissä. Lisäksi tietoa on jaettu Vantaan kaupungin somekanavilla, Vantaan kaupungin asukaslehdessä ja uutiskirjeissä. Vuosittain on järjestetty ratikan kevät- ja syysinfot, jotka ovat kaikille avoimia yleisötilaisuuksia, ja niihin on voinut osallistua Vantaan kaupungintalolla tai verkon välityksellä. Myös asukastilaisuudet ja lehtikirjoitukset ovat olleet tärkeitä, koska kaikki eivät käytä sähköisiä kanavia. Myös Vantaan Sanomissa on ollut ilmoituksia (muun muassa nähtävillä olot).



Kuva 2.8 Viestinnän ja vuorovaikutuksen tulokset 2021 - 2022.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

3. EUROOPPALAISET RATIKAT

3.1 RATIKOIDEN RENESSANSSI

Euroopassa on nykyisin yli 200 ratikkakaupunkia. Useimpien ratikkakaupunkien nykyiset ratikkalinjastot on perustettu ratikoiden ensimmäisellä kultakaudella 1800-luvun lopussa ja 1900-luvun alussa. Maailmansotien jälkeen ratikkakaupunkien määrä kääntyi laskuun, kun kaupunkien katutiloja raivattiin etenevissä määrin autoliikenteelle. Ratikkalinjoja korvattiin metrolinjoilla tai bussiliikenteellä.

Ratikkakaupunkien määrä kääntyi kuitenkin uuteen nousuun 1900-luvun loppupuolella. Viime vuosikymmenet Euroopassa on ollut käynnissä ratikkarenessanssi. Erityisesti Länsi-Euroopassa ratikoita on rakennettu takaisin niihin kaupunkeihin, joista ratikat oli purettu vain muutamia vuosikymmeniä aikaisemmin. Uusien ratikkajärjestelmien perustamisen lisäksi useimpien vanhojen ratikkakaupunkien ratikkalinjastoja on laajennettu. Euroopan ratikkakaupungit ja niiden nykyisten linjastojen avaamisvuodet on esitetty kuvassa 3.1.

Ratikkarenessanssin taustatekijöinä ovat raideliikenteen laatu, suhteellinen kustannustehokkuus ja kaupunkikehitys. Monet eurooppalaiset kaupungit investoivat raideliikenteeseen, koska raiteilla pystyy kuljettamaan suuria ihmismääriä laadukkaasti, tehokkaasti ja kestävästi. Bussiliikenteen infrastruktuuriin investoidaan vähemmän, koska bussiliikenteen matkustajakapasiteetti on rajallinen ja laadukkaan bussiliikenteen vaatimiin investointeihin on harvoin riittävästi poliittista tahtoa. Kaupungit investoivat enimmäkseen juuri ratikoihin raskaampien raideliikennejärjestelmien sijaan, koska useissa tapauksissa tasoerotellut metrot ja junat ovat kaupungin kokoon tai liikkumistarpeisiin nähden liian raskaita ja kalliita ratkaisuja. Kaupungit myös käyttävät ratikoita työkaluina ohjaamaan ja tukemaan kaupungin kasvua ja kestävää kehitystä.

Parhaat vaikutukset on saatu ratikkahankkeissa, joissa liikenne- ja kaupunkisuunnittelu on yhdistetty vahvasti. Erityisesti ranskalaiset modernit ratikat ovat esimerkkejä hankkeista, joissa liikenteen ja liikkumisen vaikutukset muodostavat vain osan ratikkahankkeiden kokonaisvaikutuksista. Viimeaikojen ratikkainvestoinnit ovat olleet ennen kaikkea keino tuottaa uutta kaupunkirakennetta. Ranskassa ratikkainvestointeja tehdään siten, että aikaisempina vuosikymmeninä autoliikenteelle varattua katutilaa on muutettu takaisin kestävien kulkumuotojen käyttöön ja kaupunkiympäristön laatuun on panostettu. Suomessa Raide-Jokeri ja Tampereen ratikka ovat vastaavia esimerkkejä, joissa ratikkahankkeen osana kasvatetaan kävely- ja pyöräliikenteen tilaa, modernisoidaan katuympäristöjä ja tehdään kaupunkitiloista viihtyisämpiä.

Vantaan ratikka asettuisi toteutuessaan luontevasti osaksi muiden eurooppalaisten ratikkahankkeiden muodostamaa jatkumoa. Vantaan ratikkahankkeessa parannetaan joukkoliikenteen sujuvuutta, tuetaan kaupungin kehitystä, kehitetään kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita, kasvatetaan katuvihreän määrää ja panostetaan merkittävästi julkisiin katutiloihin. Samanlaisia kehityskulkuja on tavoiteltu ja toteutettu muissakin eurooppalaisissa ratikkakaupungeissa. Hyvien kokemusten seurauksena ratikkajärjestelmiä on laajennettu ja muutkin kaupungit ovat alkaneet suunnitella omia ratikkalinjojaan.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

EUROOPPALAISET RATIKKAKAUPUNGIT

1898 Ratikkajärjestelmän ensimmäisen linjan avausvuosi

Ratikkaliikenne avattu vuosina 1865–1918
Ratikoiden kultakausi

Ratikkaliikenne avattu vuosina 1928–1974

Ratikkaliikenne avattu vuoden 1983 jälkeen
Ratikkarenessanssi

Ratikkakaupunkien määrä maittain

Saksa	53
Ranska	26
Puola	15
Ukraina	15
Italia	13
Espanja	12
Romania	10
Iso-Britannia	9
Muut	55
Yhteensä	**208**

Iso-Britannia

1. Edinburg	2014
2. Blackpool	1892
3. Sheffield	1994
4. Manchester	1992
5. Liandudno	1902
6. Nottingham	2004
7. Birmingham	1999
8. Croydon	2000
9. Seaton *nähtävyys*	1970

Saksa

25. Rostok	1888
26. Schwerin	1908
27. Bremen	1875
28. Strausberg	1893
29. Berlin	1865
30. Schöneiche	1910
31. Woltersdorf	1913
32. Brandenburg	1897
33. Potsdam	1880
34. Hannover	1872
35. Frankfurt (Oder)	1898
36. Braunschweig	1879
37. Magdeburg	1877
38. Bielefeld	1900
39. Dessau	1894
40. Halberstadt	1887
41. Cottbus	1903
42. Dortmund	1881
43. Dochum	1894
44. Essen	1893
45. Duisburg	1881
46. Mülheim	1897
47. Nordhausen	1900
48. Halle	1882
49. Kassel	1877
50. Leipzig	1872
51. Düsseldorf	1876
52. Naumburg	1892
53. Dresden	1872
54. Görlitz	1897
55. Köln	1877
56. Bonn	1891
57. Bad Schandau	1898
58. Erfurt	1883
59. Gotha	1894
60. Jena	1901
61. Gera	1892
62. Chemnitz	1880
63. Zwickau	1894
64. Plauen	1894
65. Frankfurt (Main)	1872
66. Mainz	1883
67. Darmstadt	1886
68. Würzburg	1892
69. Mannheim	1878
70. Nürnberg	1881
71. Saarbrücken	1997
72. Karlsruhe	1877
73. Stuttgart	1895
74. Ulm	1897
75. Augsburg	1898
76. München	1876
77. Freiburg	1901

Ranska

101. Lille	1909
102. Valenciennes	2006
103. Le Havre	2012
104. Rouen	1994
105. Reims	2011
106. Caen	2019
107. Pariisi	1992
108. Strasburg	1994
109. Brest	2012
110. Le Mans	2007
111. Orléans	2000
112. Mulhouse	2006
113. Angers	2011
114. Tours	2013
115. Nantes	1985
116. Dijon	2021
117. Besançon	2014
118. Lyon	2000
119. Saint-Étienne	1881
120. Grenoble	1987
121. Bordeaux	2003
122. Toulouse	2010
123. Montpellier	2000
124. Nice	2007
125. Marseille	1900
126. Aubagne	2014

Alankomaat

93. Amsterdam	1875
94. Utrecht	1983
95. Rotterdam & Haag	2006

Belgia

96. Rannikkolinja	1885
97. Antwerpen	1873
98. Gent	1874
99. Bryssel	1869
100. Charleroi	1881

Sveitsi

143. Base	1892
144. Zurich	1882
145. Neuchatel	1892
146. Bern	1890
147. Geneve	1862

Puola

78. Gdansk	1873
79. Elbląg	1895
80. Olsztyn	2015
81. Grudziądz	1896
82. Szczecin	1879
83. Bydgoszcz	1888
84. Toruń	1891
85. Gorzów Wielkopolski	1899
86. Poznań	1898
87. Varsova	1866
88. Łódź	1898
89. Wrocław	1877
90. Częstochowa	1959
91. Katovice	1898
92. Krakova	1901

Tšekki

127. Liberec	1897
128. Most	1901
129. Praha	1875
130. Ostrava	1894
131. Plzeň	1899
132. Olomouc	1899
133. Brno	1896

Unkari

139. Miskolc	1897
140. Debrecen	1884
141. Budapest	1866
142. Szeged	1884

Itävalta

134. Linz	1880
135. Wien	1865
136. Gmunden	1894
137. Innsbruck	1905
138. Graz	1878

Romania

41. Iași	1900
42. Oradea	1906
43. Cluj-Napoca	1893
44. Arad	1869
45. Timişoara	1869
46. Galaţi	1900
47. Brăila	1886
48. Ploiești	1987
49. Bukarest	1872
50. Craiova	1984

Kuva 3.1 Eurooppalaiset ratikkakaupungit kartalla sekä nykyisten linjastojen avaamisen ajankohdat.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

3.2 KOKEMUKSIA RATIKAN VAIKUTUKSISTA KAUPUNKIKEHITYKSEEN POHJOISMAISSA

Pohjoismaissa on rakennettu uusia raitioteitä Bergeniin, Aarhusiin, Odenseen, Lundiin ja Tampereelle 2000-luvulla. Näissä kaupungeissa ratikka on ollut ensisijaisesti pitkäaikainen kaupunkikehityshanke. Ratikkainvestoinnin nähtiin houkuttelevan yksityisiä investointeja kaupunkiin. Kaupungit kasvoivat muutaman tuhannen asukkaan vuosivauhtia ja joukkoliikenteen käyttäjämäärien odotettiin näin ollen kasvavan, minkä vuoksi ratikan kapasiteetin koettiin olevan tärkeä tulevaisuudessa. Pyöräilyn, jalankulun ja joukkoliikenteen priorisoiminen keskustoissa ja korkeatasoinen joukkoliikenne nähtiin myös ratikan valintaperusteina.

Bergeniin avattiin Bybanen-ratikan ensimmäinen vaihe vuonna 2010. Ratikan nähtiin vahvistavan urbaanien maankäyttötavoitteiden saavuttamista: pelkkä ratikan tai pelkkä Master Planin toteutuminen ei olisi yksinään tuonut toivottua lopputulosta. Kaupungin kasvua ja kehittymistä haluttiin edistää kestävästi, maankäyttöä tiivistää ratikkalinjaston ympärille ja henkilöautoilua vähentää. Ratikka päätettiin toteuttaa, vaikka sen yhteiskuntataloudellinen hyötykustannussuhde oli negatiivinen. Bybanen on osoittautunut suosituksiksi ja ylittänyt sille asetetut odotukset. Bergenissä ratikka on nostanut merkittävästi rakentamisen määrää ratikan vaikutusalueella. Kehitystä tuetaan määrätietoisella kaavoituksella, minkä lisäksi alueiden kaavoituksessa panostetaan monipuolisuuteen ja viihtyisyyteen. Kiinteistöjen kysyntä ja hinnat ovat kasvaneet ratikan varrella. Ratikan arvioidaan johtaneen alkuperäiseen ratikkainvestointiin nähden 5–8-kertaisiin asunto- ja

Kuva 3.2 Tampereen ratikka. (Kuva: Juha Jokela).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

toimitilainvestointeihin. 60 % työpaikoista sijaitsee Bybanenin varrella. Bybanen ohjaa vahvasti koko kaupungin maankäytön kehittämistä pitkälle tulevaisuuteen. Bergenin ratikkaa on laajennettu ensimmäisen vaiheen jälkeen useammassa vaiheessa.

Tampereella ennen ratikan rakentamista ratikan alue- ja yhdyskuntarakenteellisiksi eduiksi arvioitiin saavutettavuuden paraneminen, keskustahakuisten toimintojen laajenemismahdollisuus, kaupunkirakenteen tiivistyminen ja suurempi asukkaiden määrä tehokkaan joukkoliikenteen vyöhykkeellä. Elinvoimaan, vetovoimaan ja imagoon ratikalla arvioitiin olevan vaikutusta koko kaupungin mittakaavassa. Ratikan arvioitiin tukevan kaupunkikehittämistä, älykkään kaupungin kehittämistä ja helpottavan profiloitumista helposti saavutettavana eurooppalaisena raideliikennekaupunkina.

Tampereella ratikan varren maankäytön toteutuminen on ollut odotettua nopeampaa useilla alueilla. Maankäytön toteutumista ja muita ratikan vaikutusten mittareita on esitetty kuvassa 3.3.

Liikkumisen osalta Tampereen ratikka nauttii suurta suosiota. Marraskuussa 2022 Tampereen ratikka rikkoi 50 000 päivittäisen matkustajan rajapyykin. Kuluttajatutkimuksen mukaan 87 % vastaajista suhtautuu ratikkaan myönteisesti, 87 % vastaajista oli täysin tai osittain samaa mieltä, että ratikka parantaa Tampereen mielikuvaa ja 78 % vastaajista oli täysin tai osittain samaa mieltä, että ratikka tekee Tampereesta mukavamman paikan asua.

Tukholmassa maankäytön kehitys Tvärbanan varrella on ollut vilkasta 2000-luvulla. Tvärbanan mahdollistaa vanhojen teollisuusalueiden muuttamisen asuin- ja työpaikka-alueiksi. Tukholmassa kaupungin strategian mukaisesti Tvärbanan on joukkoliikenneverkon laajennus, joka parantaa saavutettavuutta ja luo houkuttelevaa katutilaa sekä edistää kaupunkirakenteen tiivistymistä ja toimintojen sekoittumista.

Lundissa liikennöi vuodesta 2003 korkeatasoinen bussireitti Lundalänken. Reitti suunniteltiin siten, että se on myöhemmin mahdollista liikennöidä raitiotienä. Päätös ratikan rakentamisesta tehtiin vuonna 2015. Ratikan rakentaminen oli kaikkien puolueiden poliittinen tahto nostaa kaupungin imagoa, edesauttaa kaupungin kasvua ja kehittää maankäyttöä kestävästi. Lisäksi rakentamisen yhteydessä on ollut mahdollista priorisoida reitin yhteydessä muuta joukkoliikennettä, pyöräilyä ja jalankulkua. Välittömästi ratikkapäätöksen jälkeen kaupunki sai ilmoituksia maankäytön investointihalukkuudesta, koska yksityiset investoijat ovat kiinnostuneempia investoimaan ratikan kuin bussireitin varteen. Linjan liikennöinti käynnistyi joulukuussa 2020.

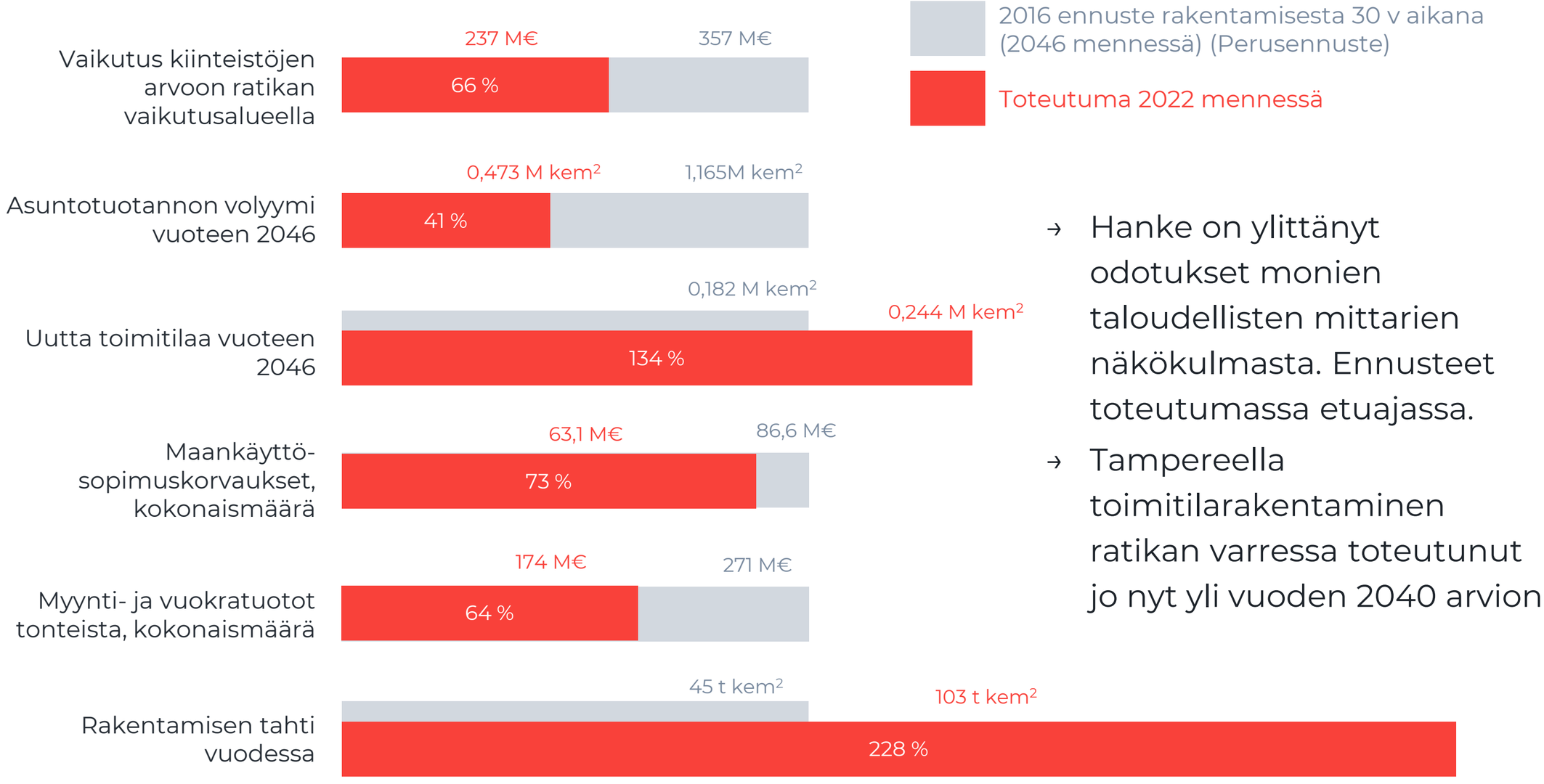
Odensessa ratikkaan on päädytty imagoja vetovoimasyistä. Ratikan on arvioitu houkuttelevan kaupunkiin yrityksiä sekä joukkoliikenteen käyttäjäksi uusia käyttäjäryhmiä. Uudet rakentamisalueet sijoittuvat ratikan välittömään läheisyyteen. Niiden investointien arvo on nelinkertainen ratikkainvestointiin nähden. Linjan liikennöinti käynnistyi toukokuussa 2022.

Raide-Jokeri on Helsingin Itäkeskuksen ja Espoon Keilaniemen välille rakennettava pikaraitiolinja. Radan pituus on noin 25 km, josta noin 16 km sijoittuu Helsinkiin ja 9 km Espooseen. Raideyhteys korvaa runkobussilinjan 550, joka on Helsingin seudun vilkkaimmin liikennöity bussilinja. Raide-Jokerilla on ennustettu tehtävän vuonna 2030 noin 91 000 matkaa arkivuorokaudessa. Vuonna 2050 matkoja on ennusteen mukaan jo 125 000 arkivuorokaudessa. Nykyisin bussilinjalla 550 matkustaa 40 000 henkeä vuorokaudessa. Lähivuosien asemakaavat ovat tuomassa Raide-Jokerin läheisyyteen asuntoja noin 18 000 uudelle asukkaalle Helsingissä ja yli 4 000:lle Espoossa. Neliöhinnat ovat tutkimusten mukaan kasvaneet Raide-Jokerin varrella vuodesta 2016 2-6 % muita alueita nopeammin. Linjan liikennöinti käynnistynee vuoden 2023 aikana.

Teksti perustuu muun muassa ”Pohjoismaisten raitiotie- ja superbussikaupunkien vertailua” (WSP 2018), ”Turun raitiotien vaikutusten arviointi” (VTT 2019) ja ”Raitioteiden kaupunkikehitysvaikutusten vertailu” (WSP 2022) selvityksiin.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

TAMPEREEN RATIKKA



→ Hanke on ylittänyt odotukset monien taloudellisten mittarien näkökulmasta. Ennusteet toteutumassa etuajassa.

→ Tampereella toimitilarakentaminen ratikan varressa toteutunut jo nyt yli vuoden 2040 arvion

Lähteet (linkit tarkistettu 28.3.2023):
https://www.tampereenratikka.fi/wp-content/uploads/2023/03/Raitiotien-kita-seuranta-Tiivistelma-10.3.2023-Final.pdf

Kuva 3.3 Tampereen raitiotien ennustettuja ja toteutuneita kaupunkikehitys- ja talousvaikutuksia. (Lähde: WSP 2023).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4. HANKKEEN KUVAUS

4.1 SUUNNITTELUPERIAATTEET

Ratikan suunnitteluperiaatteet ovat pääkaupunkiseudun yhteiset. Varsinaisesta suunnitteluohjeesta vastaa Kaupunkiliikenne Oy yhteistyössä Helsingin, Vantaan ja Espoon kaupunkien kanssa. Tavoitteena on seudun yhtenäinen raitiotieverkosto, jossa linjoja voidaan liikennöidä saumattomasti samoilla vaunuilla ja periaatteilla kuntarajojen yli. Vantaan ratikoiden akkukäyttöisyys kuitenkin asettaa tälle tiettyjä rajoitteita. Suunnitteluohje on kokonaisuudessaan nähtävillä osoitteessa raitiotieohje.fi (Kaupunkiliikenne, 2023). Vantaan ratikan suunnittelussa on noudatettu näitä ohjeita.

HSL-alueen raitioliikenne on jaettu rooliltaan kahteen erilaiseen osaan: Helsingin kaupunkiraitioteihin ja koko seudun pikaraitioteihin. Vantaan ratikka on pikaraitiotie, joka on nopea ja suuren kapasiteetin raitiolinja omalla korkealuokkaisella väylällään. Pikaraitiotiet palvelevat runkoyhteyksiä koko kaupunkiseudun laajuudella ja ne ovat osa seudullista runkoverkkoa. Pikaraitioteiden palvelukuvaus on määritetty HSL:n julkaisussa *Pikaraitioliikenteen palvelukuvaus (HSL, 2017)*.

Vantaan ratikka on osa HSL-alueen pikaraitioteille soveltuvaa verkkoa. Vantaan ratikalle ei toteuteta yksisuuntavaunujen edellyttämiä kääntösilmukoita ja pysäkkilaiturit voivat sijaita ajosuunnassa myös vasemmalla. Pikaraitiotiet ovat valtaosin teknisesti yhteensopivia Helsingin kaupunkiraitioteiden kanssa, vaikka tavoitteena on, että pikaraitiolinjat liikennöivät pääosin pikaraitiotieradoilla ja kaupunkiraitiolinjat pääosin muilla radoilla.

Vantaan ratikan tavoitteena on mahdollisimman sujuva kulku pysäkkien välillä. Kaarteet rajoittavat raitioliikenteen nopeutta enemmän kuin bussiliikenteen nopeutta, joten ratikan linjauksen tulee olla mahdollisimman suora. Nopeuden lisäksi ratikan liikennöinnin tulee olla luotettavaa eli häiriötöntä ja täsmällistä. Tästä syystä Vantaan ratikka on toteutettu lähtökohtaisesti omille kaistoilleen ja muiltakin osin riittävästi muista liikkujista eroteltuna. Lisäksi häiriötilanteiden hallintaa varten tarvitaan riittävästi vaihdeyhteyksiä, jotka mahdollistavat kääntymisen tai yksiraiteisen ajon poikkeustilanteissa.

Ratikan suurimmat hidasteet ovat yleensä pysähdykset pysäkeillä ja liikennevaloissa. Tästä syystä Vantaan ratikalle on suunniteltu liikennevaloetuudet liittymissä. Raitiotien suunnittelussa tulee pyrkiä siihen, että raitiovaunut pysähtyvät vain pysäkeillä. Pysäkit sijoitetaan ensisijaisesti liittymien yhteyteen, sillä pysäkkien lähellä ratikan nopeudet ovat alhaisemmat. Pysäkiltä lähdettyään vaunu kuitenkin kiihtyy nopeasti. Pysäkkien on hyvä sijaita liittymien lähellä myös siksi, että liittymistä on usein hyviä kävelyreittejä moneen suuntaan. Liittymien lähellä sijaitsevat pysäkit ovat siten parhaiten saavutettavissa. Suunnittelun keskeisenä lähtökohtana on ollut, että pysäkit ovat käyttäjien kannalta oikeissa paikoissa.

Raitiotie on kaupunkiympäristössä suuri ja näkyvä elementti. Raitiotien rakentaminen muokkaa kaupunkiympäristöä merkittävästi. Suunnitteluratkaisuilla on pyritty parantamaan ympäristön laatua niin toiminnallisesti kuin esteettisesti. Pysäkkialueet on suunniteltu siten, että ne ovat helposti hahmotettavia ja saavutettavia. Lisäksi on kiinnitetty huomiota siihen, että pysäkkialueet ovat turvallisia ja viihtyisiä. Pysäkit on suunniteltu korkeamman esteettömyyden erikoistason mukaisina, jolloin ratikkaan siirtyminen ja siitä poistuminen on helppoa kaikille. Pysäkeille on suunniteltu valo-ohjatut suojatiet vähintään toiseen päähän pysäkkiä lisäämään turvallisuutta.

Raidealueet on suunniteltu ensisijaisesti nurmipintaisina ja ratikan varteen on suunniteltu puurivit aina, kun se on ollut mahdollista. Katuvihreällä saadaan katuympäristöstä miellyttävämpää etenkin kesähelteillä ja samalla lisättyä mahdollisuuksia hulevesien hallintaan. Luonnon monimuotoisuus ja ilmastoon sopeuttaminen ovat myös olleet tärkeitä suunnitteluperiaatteita, kuten myös melu- ja tärinähaittojen minimointi.

Ratikan varren pyöräteiden suunnittelussa on kiinnitetty huomiota pyöräilyn sujuvuuteen, mukavuuteen, turvallisuuteen ja havaittavuuteen. Pyöräteiden suunnittelussa on noudatettu Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkon (WSP 2020) mitoitus- ja laatukriteereitä. Laatukriteerit liittyvät muun muassa pyörätien päällysteeseen ja ajoratamaalauksiin, risteysjärjestelyihin ja opastukseen.

Suunnittelussa on huomioitu raskaan ajoneuvoliikenteen ja tavarakuljetusten tarpeet. Lisäksi on varmistettu, että erikoiskuljetukset voivat liikennöidä niille suunnitelluilla reiteillä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4.2 DESIGN MANUAL

Design Manual (WSP, 2022) kuvaa ratkaisut, joilla ratikkalinjalle toteutetaan tunnistettava, laadukas kokonaisilme. Pysäkkien ja pylväiden muotoilu, kalustevalinnat ja valaistus sekä paikallisten teemojen näkyminen pysäkki- ja asemaympäristöissä lisäävät ratikalla matkustamisen viihtyisyyttä ja rakentavat sen brändiä. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuvat laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen ja ekologisuuden vaaliminen.

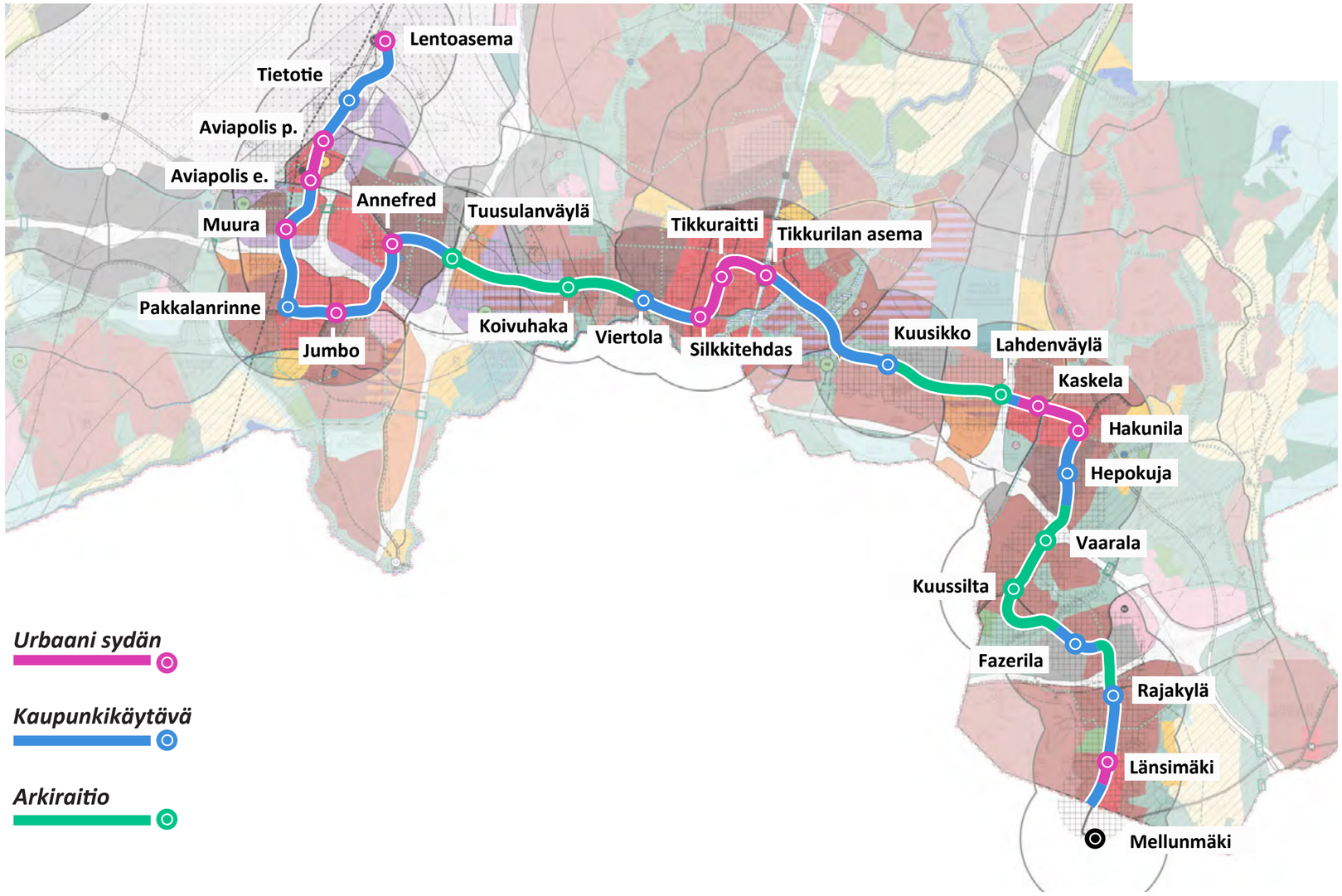
Ohje koskee raitiotielinjan katualuetta Vantaalla sekä siihen välittömästi liittyviä katuaukioita. Katutilan suunnitteluohje sisältää ratikkalinjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ohje on jaoteltu kolmelle kaupunkikuvallisesti erilaiselle katutilalle:

- urbaani sydän, eli keskustat, solmukohdat ja muut keskeiset alueet
- kaupunkikäytävä, eli tiiviit asuinalueet ja niiden aluekeskukset tai yritysalueet
- arkiraitio, eli asuinalueet ja luonnonmukaiset alueet.

Pysäkit on suunniteltu korkeamman esteettömyyden erikoistason mukaisina. Materiaali- ja kalustevalinnoissa on ajateltu ratkaisujen kokonaistaloudellisuutta, mikä tarkoittaa kestäviä, tarkoituksenmukaisia valintoja. Katujen pintamateriaaleille on laskettu hiilijalanjälki. Kaluste-esimerkit on valittu vakaiden toimittajien valmismallistoista. Ohjetta päivitetään suunnitelmaratkaisujen tarkentuessa.

HSL on määrittänyt seudulle pikaraitiotien tunnusvärit, jotka ovat samat koko seudulla.

Helsingin puolella pysäkki- ja kalustevalinnat tekevät myöhemmin päätettävät ylläpitotahot.



Kuva 4.1 Kaupunkikuvalliset katutilat. (Lähde: Design Manual. Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. WSP 2022).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Materiaaleja ja kalusteita

ekosysteemipalvelut

Katuympäristö toteutetaan mahdollisimman vehreänä.

Kasvikattoja toteutetaan kaikille pysäkeille.

Hulevesiä hallitaan luonnonmukaisesti ja niitä hyödynnetään katukasvillisuuden kasteluun.

kaupunkikuva

Paikallisia erityispiirteitä tuodaan esiin kohdekohtaisesa suunnittelussa ja taiteessa.

Ratikkapysäkkikatos on muotoiltaan yhtenäinen Vantaan bussipysäkin kanssa.

Sähkönsyöttöasemien arkkitehtuuri suunnitellaan sijoitusympäristöönsä sopivaksi. Asemissa käytetään erilaisia julkisivumateriaaleja.

vastuullisuus

Kaikki pysäkit ja niiden lähiympäristö toteutetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti.

Toteutetaan luontaisia kasviyhdyskuntia jäljitteleviä dynaamisia, kerroksellisia ja monilajisia sekaistutuksia, jotka houkuttelevat hyönteisiä ja eläimistöä.

Hiilijalanjälki hallitaan suosimalla lähellä tuotettuja ja kierrätettyjä tuotteita.

kestävyys ja kunnossapito

Materiaali- ja kalustevalinnat ovat kestäviä ja helposti kunnossapidettäviä. Tuotteet ovat hinnaltaan edullisia vakiovalmistuksessa olevia tuotteita.

Kuva 4.2 Muistilista materiaaleille ja kalusteille (lähde: Design Manual. Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. WSP 2022).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4.3 PYSÄKKIEN LIIKKUMISPALVELUT

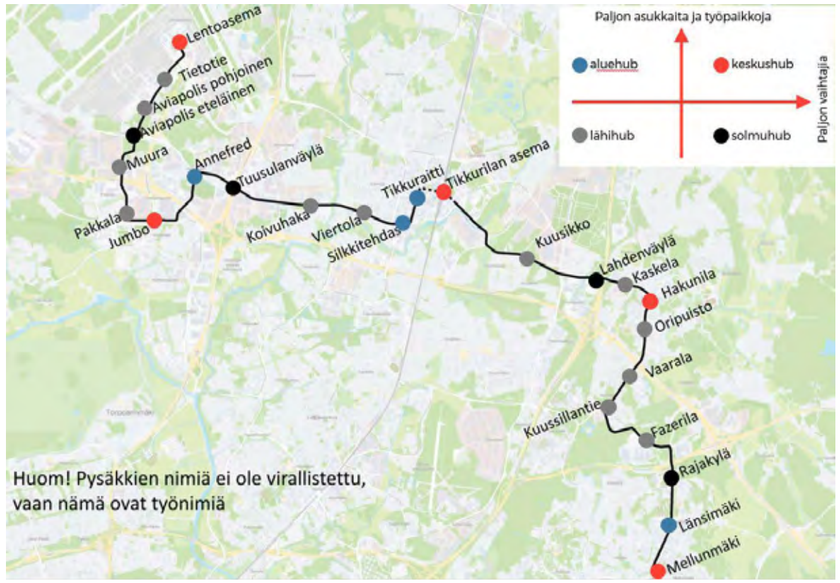
Vantaan ratikan pysäkkien yhteyteen on mahdollisuuksien mukaan suunniteltu muitakin liikkumispalveluita pysäkkien lähistön asukas- ja työpaikkamäärien sekä yleissuunnitelman matkustajamääräennusteen perusteella (Vantaan ratikan mobility hubit, WSP 2020).

Suunnittelun tavoitteena on ollut, että jokaisella ratikkapysäkillä on pyöräpysäköintiä, kaupunkipyöräasema ja tilaa sähköpotkulaudoille. Lisäksi laadukas opastus ja matkustajainformaatio sekä sujuvat kävely- ja pyöräliikenneyhteydet lähiympäristöön ovat tärkeitä. Keskeisimmille pysäkeille on tavoiteltu myös muita liikkumispalveluita pysäkkien käyttäjämäärien perusteella, kuten erityisen hyviä vaihtoyhteyksiä joukkoliikennevälineiden välillä, pyörähuoltopalveluita, saattopysäköintiä, yhteiskäyttöautoja, taksipalveluita ja liityntäpysäköintiä.

Kuvasta poiketen nykymallista lipunmyyntiä ei laitureille tule, koska HSL on pääsääntöisesti luopumassa suurimmasta osasta nykytyylisistä lipunmyyntilaitteistaan. Suunnittelun edetessä tulee kuitenkin tarkistaa, onko joillekin pysäkeille tarpeen sijoittaa lipunmyyntiin tarkoitettuja laitteita.

Pyöräpysäköinnin, kaupunkipyöräasemien ja sähköpotkulautaparkkien määriä ja sijoittumisia on esitetty kuvassa 6.21 sekä katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksissa.

	lähi-HUB	solmu-HUB	alue-HUB	keskus-HUB	
Pyöräpysäköinti	●	●	●	●	LIIKKUMISPALVELUT ”VAKIO”
Kaupunkipyöräpalvelu	●	●	●	●	
Sähköpotkulaudat	●	●	●	●	
Lipunmyynti	●	●	●	●	
Sujuvat kävely- ja pyöräily-yhteydet pysäkin vaikutusalueen maankäyttöön	●	●	●	●	
Laadukas opastus ja matkustajainformaatio	●	●	●	●	
Huomioidaan erityisesti vaihdot ratikka- raskas raideliikenne		◌		◌	VAIHDOT
Huomioidaan erityisesti vaihdot ratikka- bussi	◌	●	◌	●	
Huomioidaan erityisesti vaihdot bussi-bussi	◌	◌	◌	●	
Vaihtoyhteyksien aikataulunäyttö		●		●	
Pyörän huolto			●	●	LIIKKUMISPALVELUT ”LISÄ”
Lukittu pyöräpysäköintitila (sisältäen sähköpyörien latausmahdollisuuden)			◌	◌	
Nykyiset autoliityntäpysäköintipaikat				◌	
Yhteiskäyttöautopalvelut			◌	●	
Taksi			◌	●	
Saattopysäköintimahdollisuus		◌	◌	●	
Lämmitetyt odotustilat			◌	◌	
Matkatavaran säilytys			◌	◌	
Kahvila, kioski			●	●	MUUT PALVELUT
Kauppa			●	●	
Infotaulu			◌	◌	



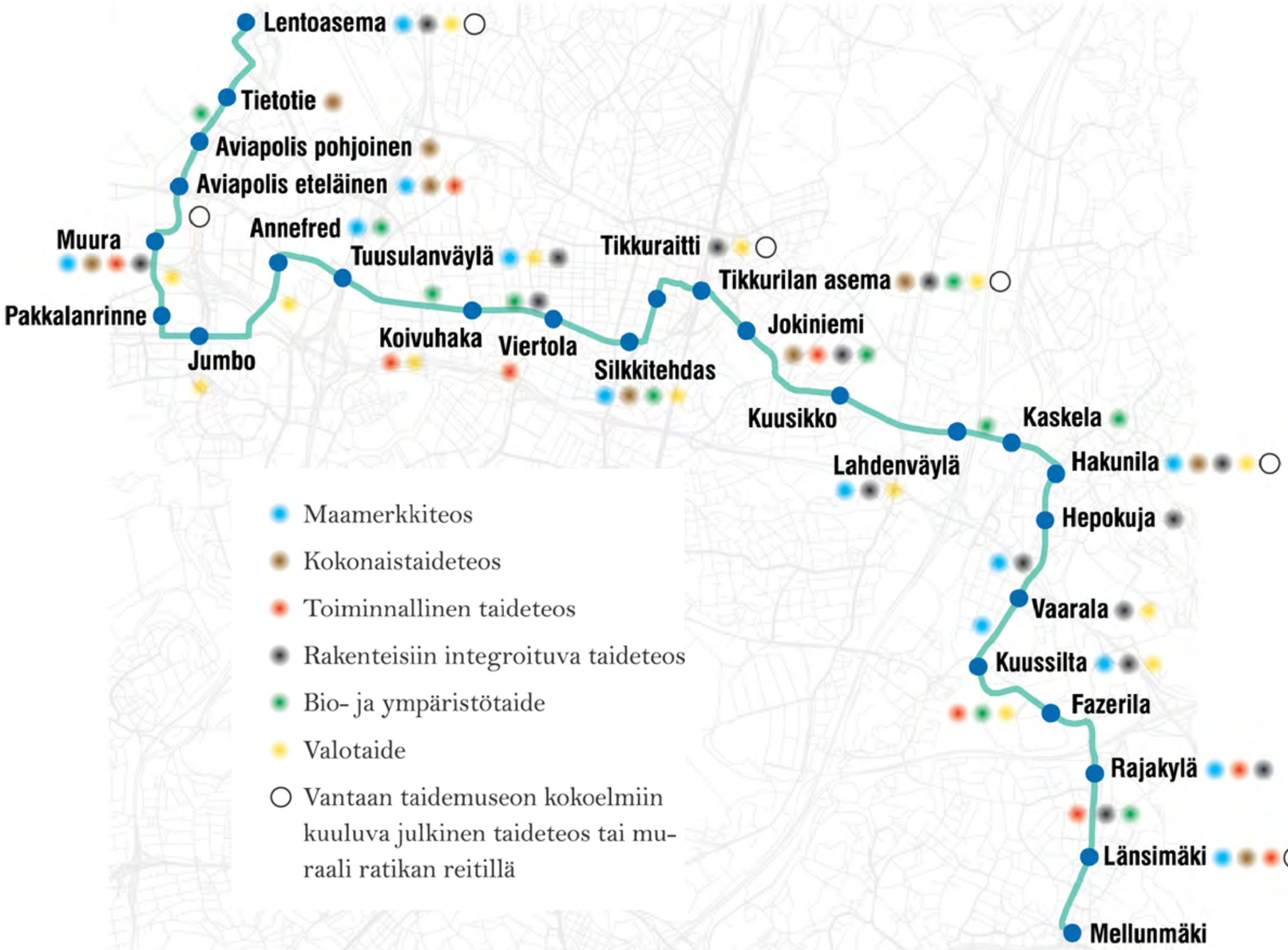
● Tavoitteena on, että palvelu löytyy jokaiselta kyseiseen pysäkkiluokkaan kuuluvalta ratikkapysäkiltä. Palvelun toteutusmahdollisuudet selvitetään jatkosuunnittelussa.

◌ Palvelu on mahdollinen kyseiseen pysäkkiluokkaan kuuluvalla ratikkapysäkillä. Palvelun tarve ja toteutusmahdollisuus selvitetään jatkosuunnittelussa.

Kuva 4.3 Pysäkkien luokittelu ja niiden palveluita. (Lähde: Vantaan ratikan mobility hubit. WSP 2020).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4.4 TAIDE



Kuva 4.4 Vaihtoehdot taidelajeiksi pysäkeittäin. (Lähde: FCG 2023).

Vantaan ratikan varrelle on suunniteltu toteutettavan erilaista julkista taidetta. Taiteen näkökulmasta Vantaan ratikka on harvinainen mahdollisuus luoda merkittävä teoskokonaisuus, joka vahvistaa ja näyttää suuntaa julkisen tilan taiteen kehitykselle kansallisessa mittakaavassa. Vantaan ratikan taiteen yleissuunnitelma (FCG 2023) avaa reitin varrelle toteutettavan julkisen taiteen sisältöjä, toteutustapoja ja teosten sijoittelumahdollisuuksia luonteeltaan monin tavoin vaihtelevassa kaupunkirakenteessa. Yleissuunnitelma viitoittaa taiteeseen liittyviä periaatteita ja vuorovaikutteisia prosesseja jatkosuunnittelun pohjaksi.

Taiteen yleissuunnitelmaa varten tehdyn selvitystyön pohjalta on nostettu esiin reitin varrelle sopivia julkisen taiteen lajeja, jotka ovat ajankohtaisia, kestävän kehityksen periaatteiden mukaisia sekä kaupunkilaisia osallistavia. Raportissa luodaan katsaus erilaisiin taidelajeihin ja annetaan esimerkkejä niistä. Selvityksen perusteella on myös laadittu ehdotuksia teosten sijoituspaikoiksi. Raportissa käydään läpi pysäkit, niiden ympäristöä ja väliin jääviä mahdollisia teoksille sopivia paikkoja ja kuvaillaan niiden mahdollisuuksia kohteina.

Taiteen yleissuunnitelmaa laadittaessa on otettu huomioon myös design-manuaali, joka ohjaa koko hankkeen visuaalista suunnittelua. Sen mukainen toteutus nivoo koko linjan pysäkkialueineen kaupunkikuvallisesti tunnistettavaksi kokonaisuudeksi. Taiteen yleissuunnitelmassa ehdotetaan sen rinnalle pysäkkien yhteyteen otettavaksi mm. valotaidetta sekä digitaalista ja opastavaa taidesisältöä tuomaan yhtenäisyyttä reitille.

Ratikan varren taiteen toteuttamiseen varataan ratikan rakentamisbudjetista 3 miljoonaa euroa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

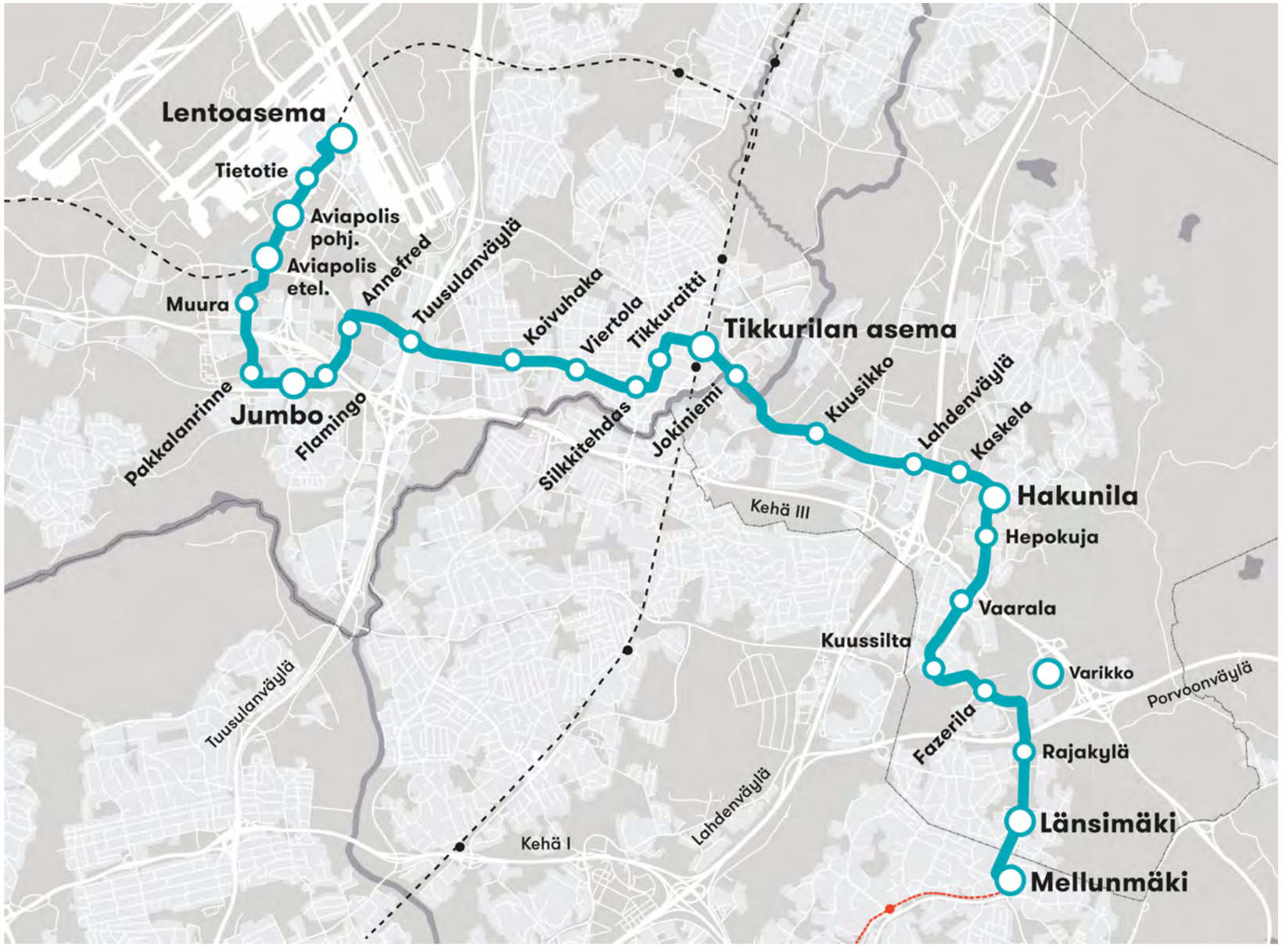
4.5 LINJAUS

Tässä luvussa esitetään Vantaan ratikan suunniteltu linjaus Lentoasemalta Mellunmäkeen. Linjauksesta esitetään vain ratikan suunnittelun pääkohdat, kuten kaistajärjestelyt, kävelyn ja pyöräilyn järjestelyt, pysäkkiratkaisut, pyöräliikenteen liityntäpysäköintijärjestelyt, katupuut ja muut merkittävät muutokset katuympäristöön.

Suunnittelu on toteutettu katusuunnitelman suunnittelutarkkuudella. Katusuunnitelma on hallinnollinen yleisen alueen käyttöä koskeva suunnitelma, jonka perusteella katu voi saada rakennusluvan. Katusuunnitelmissa määritetään katujen korkeustasot, pintamateriaalit, valaistus, kuivatus, lumenkäsittely, istutukset, pysyvät rakennelmat ja laitteet sekä liikennejärjestelyt. Kaikki Vantaan puolen katusuunnitelmat (Vantaan kaupunki, 2021–2022) ovat esillä kaupungin nettisivuilla.

Katusuunnittelun ohessa tehdään Tikkurilan osuudelta täydet rakennussuunnitelmat, sekä muilta osilta alustavat rakennussuunnitelmat. Rakennussuunnitelmassa määritetään lopulliset tekniset rakenteet ja ratkaisut katusuunnitelmien mukaisesti.

Jatkossa on esitetty katuosittain ratikan suunnitellun toteutuksen myötä syntyviä muutoksia.



Kuva 4.5 Ratikan linjaus ja pysäkit. (Lähde: Vantaan kaupunki).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Lentoasemantie, Lentäjäntie ja Teletie

Lentäjäntiellä ratikka kulkee kadun päällä omalla siltakannellaan. Silta on tuettu Lentäjäntien reunoilla olevilla pylväillä. Teletiellä ratikka kulkee kadun länsireunassa, jossa ratikka laskeutuu Lentäjäntien sillan korkeudesta maan tasoon. Raitiotien pinta on betonia sillalla ja sillan rampilla. Rampin ja Tietotien välissä raitiotien pinta on nurmikiveä. Lentäjäntien pohjoisreunasta joudutaan poistamaan puita, kun taas Teletielle istutetaan uusia katupuita. Nykyiset rakennukset Teletien länsireunan vieressä puretaan. Teletien eteläpäässä on pyöräliikenteen pääreitti Tietotieltä Tutkatielle. Tutkatien pohjoispuolella Teletien ja Lentäjäntien länsireunassa on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Teletieltä ratikan reitti kääntyy Tietotielle. Ratikan reitti Lentoaseman alueella on esitetty kuvassa 4.6.

Lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu bussiterminaalin päälle sillalle. Pysäkki on noin 7 metriä maan pinnan yläpuolella. Pysäkille on suunniteltu kävelyramppi kolme metriä alemmas Lentoaseman Edustasillalle ja lähtevien lentojen terminaaliin. Pysäkille on myös suunniteltu kävely-yhteys P5-pysäköintilaitokseen ja hissiyhteys bussiterminaaliin sekä saapuvien lentojen terminaaliin. Kaupunkipyörille, sähköpotkulaudoille ja liityntäpyöräpysäköinnille on Lentoasemalla varattu tilaa jo nykyään.

Päätepysäkki toteutetaan kolmen raiteen päätepysäkkinä. Tämä mahdollistaa päätepysäkin käyttämisen toisellekin tiheälle kulkevalle ratikkalinjalle Vantaan ratikan lisäksi, jos ratikkaverkko laajenee tulevaisuudessa. Päätepysäkin raiteenvaihtopaikat ovat päätepysäkin etupuolella Lentäjäntien sillalla.

Tietotie, Turbiinitie ja Aviabulevardi

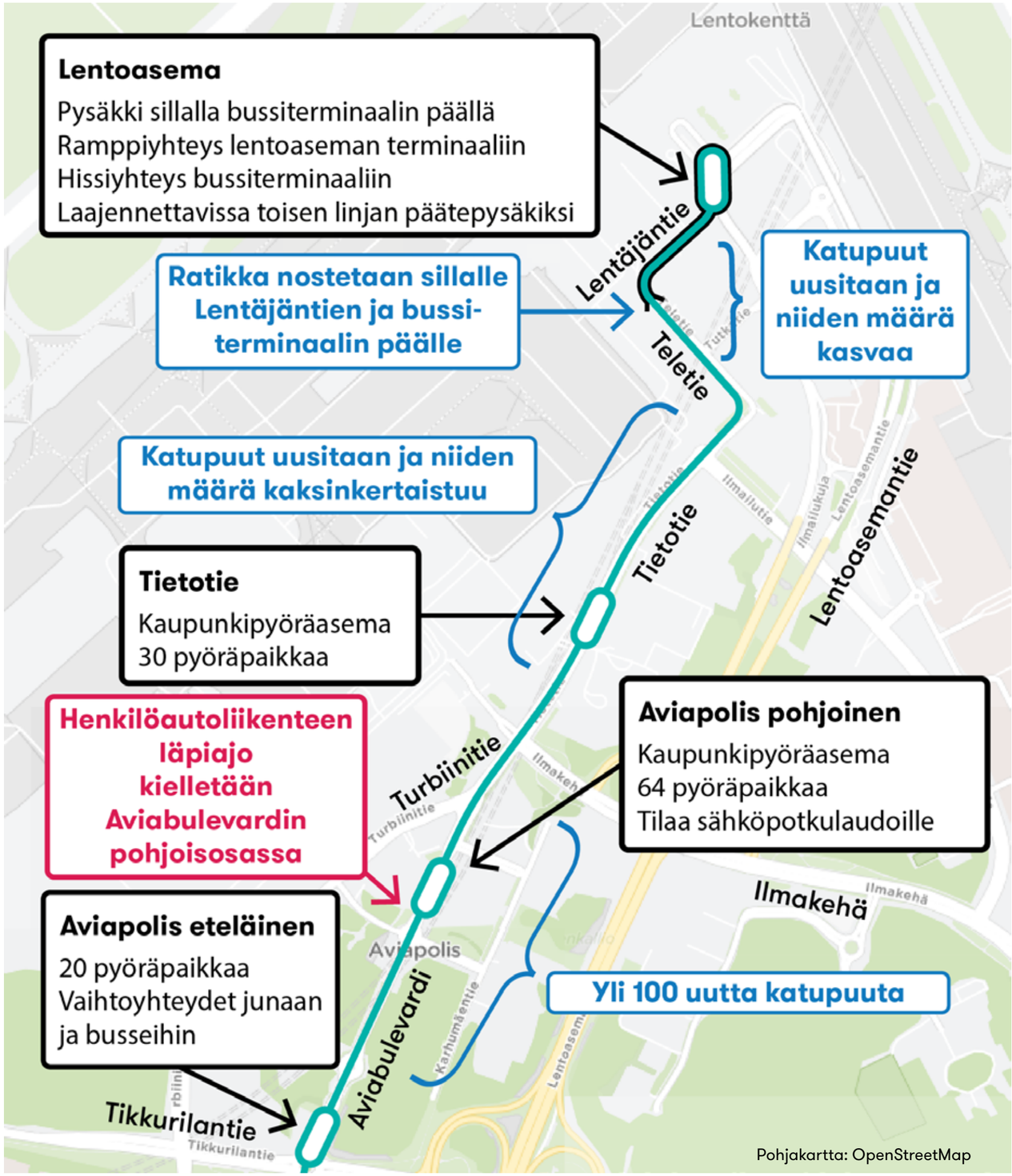
Tietotiellä, Turbiinitiellä ja Aviabulevardilla ratikka kulkee kadun keskellä. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Liittymäalueilla ja pysäkeillä raitiotien pinta on asfaltoitu. Poikkeuksena on Aviabulevardin osuus Karhumäentien ja Karhumäenportin välisellä aukiolla, jolla ratikka kulkee samalla ajoradalla bussiliikenteen kanssa ja muun liikenteen läpiajo kielletään. Aukiolla raitiotien ja muunkin kadun pinta on kivetty. Aviabulevardilta ratikan reitti jatkuu Plootukadulle Tikkurilantien yli. Ratikan reitti Tietotiellä, Turbiinitiellä ja Aviabulevardilla on esitetty kuvassa 4.6.

Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan. Katupuiden määrä kaksinkertaistuu Tietotiellä ja niiden määrä kasvaa merkittävästi myös Aviabulevardilla. Tietotien ja Turbiinitien länsireunalla on pyöräliikenteen baana. Lisäksi Aviabulevardin länsipuolella kulkee eroteltu pyörätie ja jalkakäytävä. Kaikkien kolmen kadun itäpuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä.

Tietotien pysäkki on Finnairin pääkonttorirakennuksen liittymän pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 30 polkupyörän pysäköintiin ja kaupunkipyöräasemalle.

Aviapoliksen pohjoinen pysäkki on aukiolla Karhumäentien eteläpuolella. Pysäkkiympäristö on kivetty aukio, jolla on paljon penkkejä ja puita. Pysäkkialueen läpi kulkee myös bussiliikenne, mutta bussiliikenteen pysäkki on Karhumäenportin eteläpuolella.

Aviapoliksen eteläinen pysäkki on Tikkurilantien pohjoispuolella. Tikkurilantien ja Aviakujan välissä on myös kumpaankin suuntaan kaksi bussipysäkkiä.



Kuva 4.6 Ratikan linjaus Lentoasemalla, Tietotiellä ja Aviabulevardilla sekä ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.7 Havainnekuva Vantaan ratikan Aviapoliksen eteläisestä pysäkistä. (Kuva: WSP).

Kuva 4.8 Havainnekuva Vantaan ratikasta Tietotiellä. (Kuva: Ramboll).

Pysäkkilaiturit ja läntinen jalkakäytävä kivetetään samanlaiseksi kuin Aviapolis pohjoisen aukiolla. Pysäkin läheisyydessä on 20 pyöräpysäköintipaikkaa. Aviapoliksen pysäkkien väliin on suunniteltu puolenvaihtoraide.

Plootukatu ja Muuranraitio

Plootukatu ja Muuranraitio ovat uusia katuja. Plootukadulla ratikka kulkee Tikkurilantien ja Aviapoliksen liittymästä noin 200 metriä suoraan etelään. Tämän jälkeen ratikka jatkaa suoraan Muuranraitiolle ja Plootukatu kääntyy itään. Muuranraitio on kaartuva katu, joka liittyy kohtisuoraan Muuranaukiolle.

Plootukadulla ratikka kulkee kadun keskellä. Muuranraitio on ratikkakatu, jolla ei ole ajorataa. Muuranraitiolla ratikka kulkee kadun keskellä. Raitiotie on nurmirataa tai asfaltoitu näillä kaduilla. Plootukadun ja Muuranraition länsireunalla on erotellut kävelyn ja pyöräliikenteen väylät ja itäpuolella yhdistetty väylä. Ratikan reitti Plootukadulla ja Muuranraitiolla on esitetty kuvassa 4.9.

Toinensavu ja Osuustie

Toinensavu-kadulla ratikka kulkee aukiolla ja joukkoliikennekadulla. Muuranraitio päättyy Muuranaukiolle, joka on aukio Toisellasavulla. Toinensavu on joukkoliikennekatu Aurtuakadun ja Virkatien välissä. Alueelle rakennetaan ratikan lisäksi paljon uutta, jolloin alueelta puretaan nykyisiä rakennuksia ja kaadetaan paljon metsää. Rakennustöiden yhteydessä Muuranaukiolle ja Toisellesavulle istutetaan uusia katupuita. Osuustiellä ratikka kulkee sekaliikennekaistoilla. Ratikka kulkee siis samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Raitiotien pinta on asfaltoitu kuten muillakin kaistoilla. Osuustien katupuut uusitaan.

Toisensavun ja Osuustien länsireunalla on pyöräliikenteen baana. Katujen itäreunalla Silvastintien pohjoispuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Osuustien itäreunalla Pakkalanrinteen ja Väinö Tannerin tien välissä on jalkakäytävä. Pakkalanrinne katkaistaan Osuustien länsipuolelle. Ratikan reitti Toisellasavulla ja Osuustiellä on esitetty kuvassa 4.9.

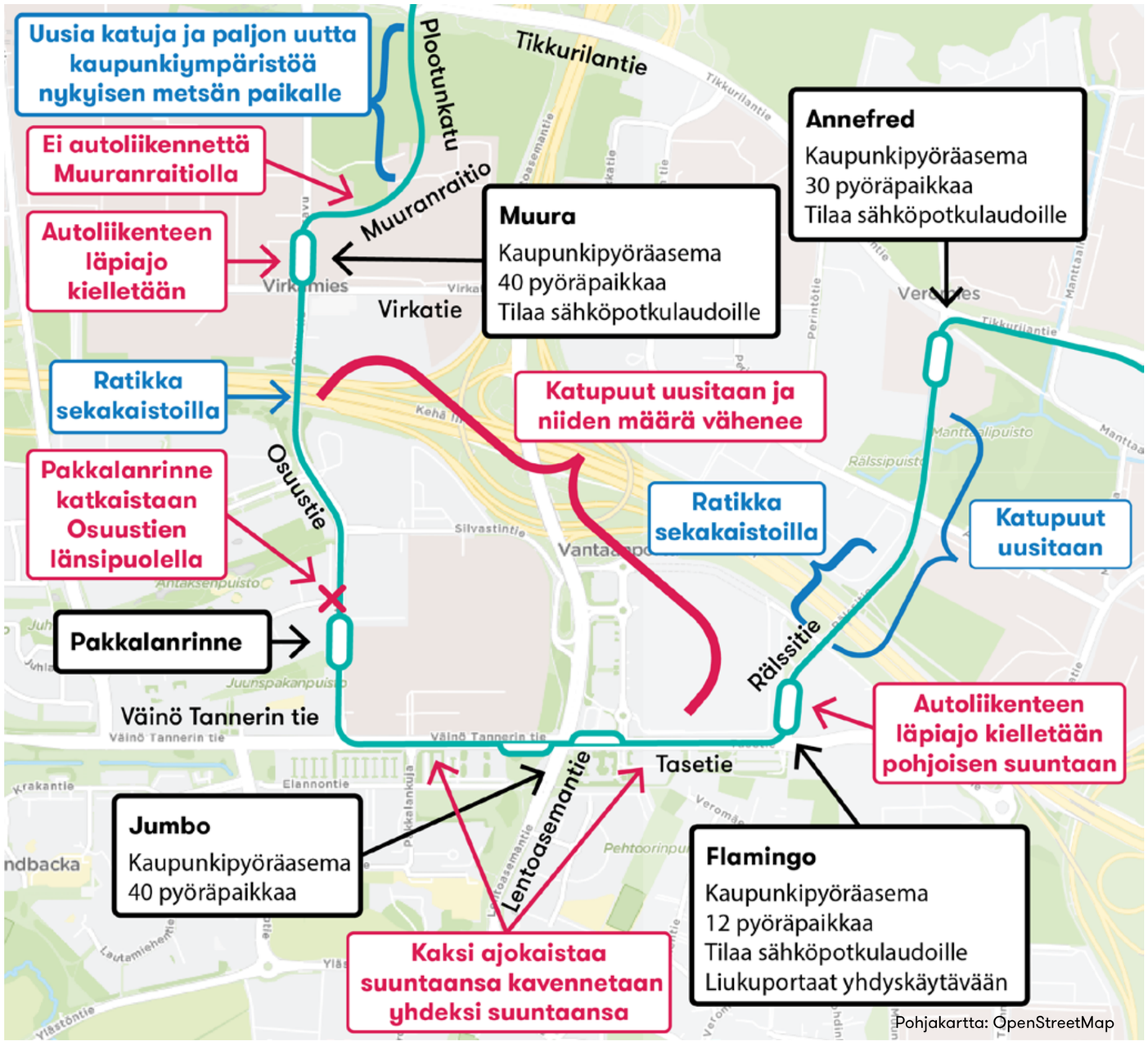
Muuran pysäkki on Virkatien pohjoispuolella. Pysäkkiympäristö on kivetty aukio, jolla on paljon penkkejä ja puita sekä varaus vesiaiheelle ja taidekatokselle. Pysäkkialueen läpi kulkee myös bussiliikenne, mutta bussiliikenteen pysäkki on Muuranaukion pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa kaupunkipyöräasemalle, sähköpotkulaudoille ja 40 polkupyörän pysäköintiin.

Pakkalanrinteen pysäkki on Pakkalanrinteen eteläpuolella. Pysäkki on ajoratapysäkki, eli muu ajoneuvoliikenne kulkee raitiotiellä ja odottaa pysäkille pysähtyneen ratikan takana.

Väinö Tannerin tie ja Tasetie

Väinö Tannerin tiellä ja Tasetiellä ratikka kulkee kadun keskellä Osuustien ja Rälssitien välillä. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla raitiotien pinta on nurmikiveä, muuta kiveystä tai asfalttia. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan ja niiden määrä vähenee. Molemmilla kaduilla itään päin ajorata kaventuu kaksikaistaisesta yksikaistaiseksi. Länteen päin Väinö Tannerin tiellä pohjoisempi kaista muutetaan bussikaistaksi. Kadun pohjoispuolella on suunniteltu kävelyn ja pyöräliikenteen yhdistetty väylä. Tasetieltä ratikan reitti kääntyy Rälssitielle. Ratikan reitti Väinö Tannerin tiellä ja Tasetiellä on esitetty kuvassa 4.9.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



Kuva 4.9 Ratikan linjaus Aviapoliksen eteläosissa ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

Jumbon pysäkin länsisuunnan laituri on Lentoasemantien liittymän itäpuolella ja itäsuunnan laituri liittymän länsipuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 40 polkupyörän pysäköintipaikoille ja kaupunkipyöräasemalle. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Rälssitie

Rälssitiellä Tasetien ja Valuuttakadun välillä ratikka kulkee etelään päin omalla kaistallaan ja pohjoiseen päin jaetulla joukkoliikennekaistalla bussiliikenteen kanssa. Muun kuin joukkoliikenteen ajo Tasetieltä Rälssitielle kielletään, mutta ajo Rälssitieltä Tasetielle säilyy. Valuuttakadun ja Äyritien välillä ratikka kulkee sekaliikennekaistoilla. Ratikka kulkee siis samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Äyritien ja Tikkurilantien välillä ratikka kulkee kadun keskellä omilla kaistoillaan. Äyritien eteläpuolella raitiotien pinta on asfaltoitu. Äyritien ja Annefredin pysäkin välissä raitiotien pinta on nurmirataa. Pysäkkialueella ja pysäkin pohjoispuolella raitiotien pinta on kivetty. Ratikan reitti Rälssitiellä on esitetty kuvassa 4.9.

Rälssitiellä joudutaan uusimaan nykyiset katupuut. Rälssitien itäpuolella on koko kadun pituudella kävelyn ja pyöräliikenteen väylät, jotka ovat yhdistettyjä Kehä III:n sillan alapuolella. Rälssitien länsipuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä Valuuttakadun pohjoispuolella. Rälssitielle tulee uusi kadun ylityspaikka Annefredinpuiston ja Rälssipuiston kohdalle.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.10 Havainnekuva Vantaan ratikasta Rälssitiellä kauppakeskus Jumbon edustalla. Kuvan liikennejärjestelyt eivät vastaa viimeisintä suunnitteluratkaisua. (Kuva: WSP).

Kuva 4.11 Havainnekuva Vantaan ratikasta Tikkurilantiellä. (Kuva: Ramboll).

Flamingon pysäkki on Rälssitien eteläpäässä Tasetien pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 12 polkupyörän pysäköintipaikoille, kaupunkipyöräasemalle ja sähköpotkulaudoille. Pysäkin viereen on mitoitettu tilaa liukuporrasyhteydelle suoraan Rälssitien ylittävään Jumbon ja Flamingon yhdyskäytävään.

Annefredin pysäkki on Rälssitien pohjoispäässä Tikkurilantien eteläpuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 30 polkupyörän pysäköintipaikoille, kaupunkipyöräasemalle ja sähköpotkulaudoille.

Tikkurilantie

Tikkurilantiellä ratikka kulkee kadun eteläreunassa Rälssitien ja Kielotien välisellä osuudella. Raitiotie on pääosin nurmiratoa koko katuosuudella. Liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla raitiotien pinta on nurmikiveä, muuta kiveystä tai asfalttia. Uusia siltoja toteutetaan Tuusulanväylän ja Kylmäojan yli. Raitiotietä reunustavat puurivit aina, kun puille on mahdollista järjestää riittävästi tilaa. Kaikki nykyiset katupuut joudutaan kaatamaan ja tilalle istutetaan uudet katupuut. Katupuiden määrä kasvaa katuosuuden länsiosissa ja vähenee itäosissa. Raitiotien eteläpuolella kulkee pyöräliikenteen baana. Tikkurilantieltä ratikan reitti kääntyy Kielotielle. Ratikan reitti Tikkurilantiellä on esitetty kuvassa 4.12.

Tuusulanväylän pysäkki on Tuusulanväylän yli kulkevalla sillalla. Nykyinen Tikkurilantien silta puretaan ja sen paikalle rakennetaan kaksi uutta siltaa; eteläisempi silta raitio- ja pyöräliikenteelle ja pohjoisempi silta autoliikenteelle. Sillalta on porrasyhteydet ja hissivaraus Tammiston kauppatien ja Tuusulanväylän bussipysäkeille. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa yhteensä 60 polkupyörän pysäköintipaikoille ja sähköpotkulaudoille. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa. Pysäkin länsipuolella on kolme autoliikenteen saattopaikkaa. Tuusulanväylän ja Tikkurilantien vaihtopysäkistä on Väylävirasto laatima erillinen hankekortti.

Koivuhaan pysäkki on Puutarhatien kohdalla. Puutarhatie katkaistaan Tikkurilantien eteläpuoliselta osalta, sillä pysäkki on juuri nykyisen liittymäalueen kohdalla. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 8 kaupunkipyörän pysäköintipaikalle, 76 muulle pyöräpysäköinnille ja sähköpotkulaudoille.

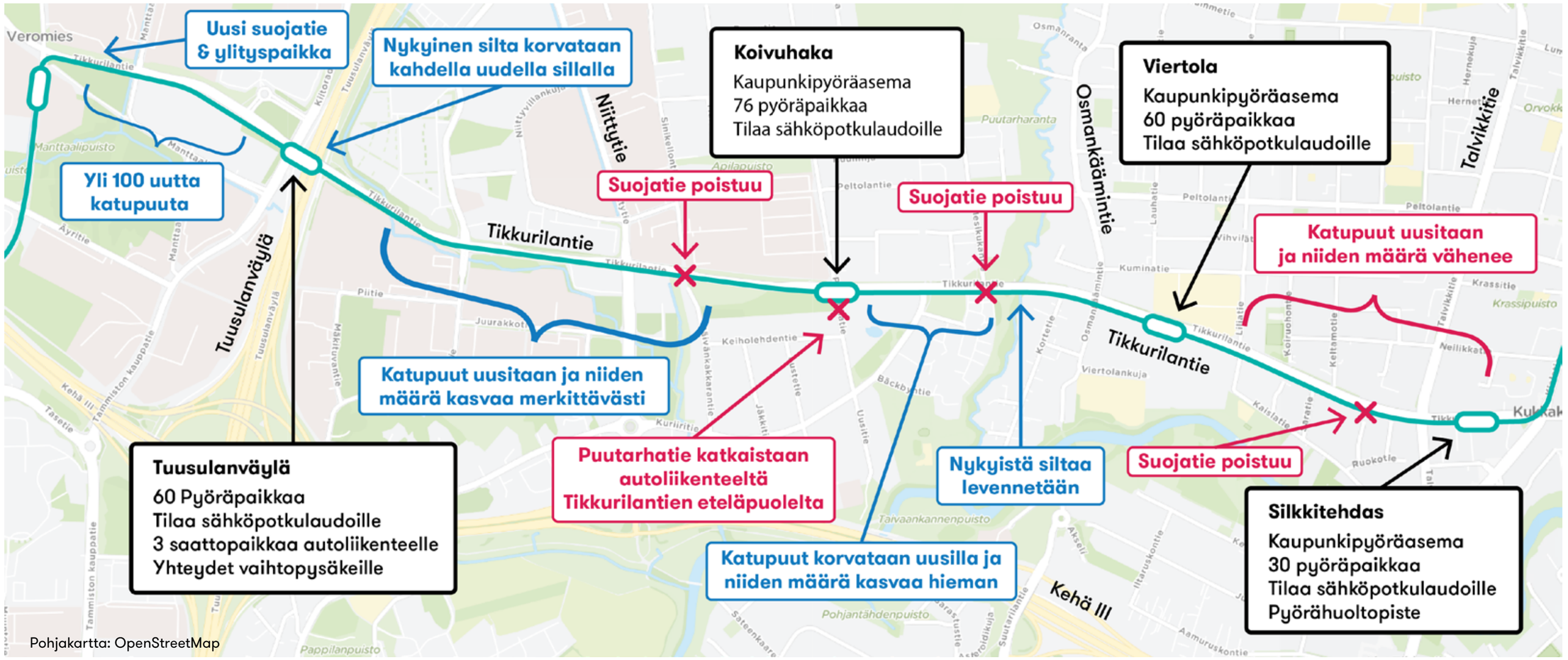
Viertolan pysäkki on Kaislapolun kohdalla. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 20 kaupunkipyörän pysäköintipaikoille, 40 muun polkupyörän pysäköintipaikoille ja sähköpotkulaudoille.

Silkkitehtaan pysäkki on Talvikkitien ja Kielotien välisen katuosuuden puolivälissä. Länteen suuntaavien ratikoiden pysäkkilaiturin toisella puolella on itään liikennnöivien bussien pysäkki. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 30 pysäköintipaikkaa kaupunkipyörille, 30 pysäköintipaikkaa muille pyöräille, pyörähuoltopisteelle ja sähköpotkulaudoille. Pysäkin länsipuolella on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Kielotie

Kielotiellä Tikkurilantien ja Unikkotien välisellä katuosuudella ratikka kulkee kadulla sekaliikennekaistoilla. Ratikka kulkee siis

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



Kuva 4.12 Ratikan linjaus Tikkurilantiellä Rälssitien ja Kielotien välisellä osuudella ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

samoilla kaistoilla kuin auto- ja bussiliikenne, koska ratikan omille kaistoille ei ole tilaa. Raitiotien pinta on asfaltoitu. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan. Kadun molemmilla puolilla on jalkakäytävät ja kaksisuuntaiset pyörätiet. Neilikkatie katkaistaan Kielotien molemmilta puolilta. Neilikkatien kohdalla säilyy valo-ohjattu kävelyn ja pyöräliikenteen suojatie ja ylityspaikka Kielotien yli.

Tikkuraitin pysäkki on Kielotiellä Unikkotien ja Tikkuraitin välisellä katuosuudella. Pysäkki on ajoratapysäkki, eli muu ajoneuvoliikenne kulkee raitiotien päällä ja odottaa pysäkille pysähtyneen ratikan takana. Raitiotien pinta on kivetty.

Tikkurilanraitio, Tikkurilan tunneli

Ratikka alittaa Tikkurilan juna-aseman tunnelissa, jonka nimi on Tikkurilanraitio. Tunneli alkaa Kielotiellä Tikkuraitin ja Lummekujan välissä. Ratikka sukeltaa maan alle kadun keskellä olevalla rampilla. Rampin molemmilla puolilla on muun ajoneuvoliikenteen kaistat, jotka rampin eteläpäässä yhdistyvät raitiotien kanssa sekaliikennekaistoille. Ratikan reitti Tikkurilassa on esitetty kuvassa 4.14.

Ratikan ramppi muuttuu tunneliksi hieman Lummekujan eteläpuolella. Ratikka kääntyy maan alla Kielotien alta Lummekujan alle. Lummekujan alta ratikka jatkaa Kirjastopuiston ali Ratakujan alle. Tunnelista on hätäuloskäynti Tikkuparkin uuteen kulkuyhteyteen Kirjastopuistoon. Nykyinen Tikkuparkin ajoyhteys Lummekujan päässä puretaan ratikan rakentamisen ajaksi ja rakennetaan uudestaan samalle paikalle, mutta ajoyhteys Tikkuparkkiin pyritään säilyttämään rakentamisen ajan. Osa Tikkuparkin nykyisistä huoltotiloista puretaan ja rakennetaan uuteen sijaintiin hieman lännempänä. Ratakujan alta ratikka jatkaa Ratatien ali juna-aseman alle.

Tikkurilan aseman pysäkki on rautatieaseman alla. Asemahalli on noin 16 metriä leveä ja noin 75 metriä pitkä. Raitiotien ja kävelyalueiden pinnat ovat kivettyjä. Raitiotien voi ylittää asemahallin kummassakin päässä. Asemahallista on liukuporrasyhteydet junalaitureille asemahallin eteläpuolella sekä porras- ja hissiyhteydet asemahallin pohjoispuolella. Bussiterminaaliin on liukuporras-, porras- ja hissiyhteydet. Polkupyörille, kaupunkipyörille ja sähköpotkulaudoille on varattu tilaa rautatieaseman ja bussiterminaalin yhteydessä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

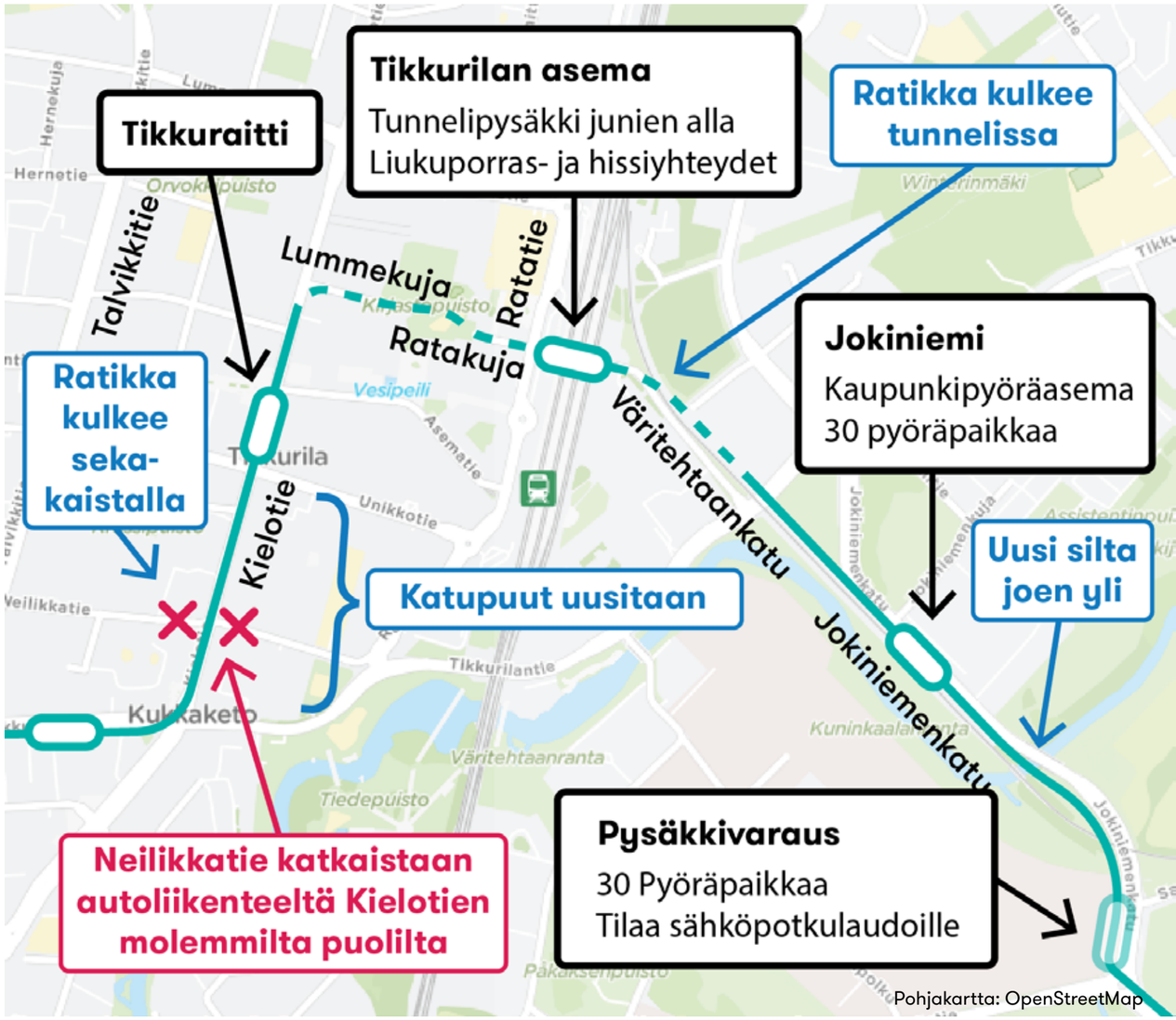
Kuva 4.13 Havainnekuva Tikkurilan asemahallin pysäkistä. (Kuva: Sitowise).

Tikkurilan aseman pysäkiltä ratikan kulku jatkuu itään loivassa kaarteessa Teatteripolun alle. Teatteripolun alta ratikka nousee maan pintaan katetulla rampilla Lauri Korpisen kadun ja Tikkurilantien välisellä katuosuudella. Ratikka ylittää Tikkurilantien samassa tasossa Santaradan rinnalla. Santaradan poistumista ja korvaamista selvitetään. Ratikka jatkaa Santaradan rinnalla Jokiniemenkadulle nurmirataa. Ratikan itäpuolella on kaksisuuntainen kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Ennen Jokiniemenkatua ratikalla on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Ratikan reitistä Tikkurilassa tutkittiin vuosien 2017–2019 välillä useita eri reittivaihtoehtoja, joista päädyttiin Ratakujan alle kulkevaan tunneliin, koska se oli vaihtoehdoista paras. Ratakujan tunneli mahdollistaa parhaimmat vaihtoyhteydet juniin ja busseihin, sujuvat ratikkamatkat Tikkurilan läpi sekä hyvät pysäkkisijainnit Tikkurilaan. Muita tutkittuja linjausvaihtoehtoja olivat Valkoisenlähteentien kierto, Lummetien tunneli, Asematien pitkä tunneli, Väritehtaanpolun tunneli, Tikkurilantien kerto, Tikkurilaan päättyvät linjat, Valkoisenlähteentie Ratakadun kautta ja Lummetien silta. (Tikkurilan linjausvaihtoehdot, WSP, 2022)

Jokiniemenkatu

Jokiniemenkadulla ratikka kulkee kadun eteläpuolella ajoratojen ja Santaradan välissä, kunnes ratikka risteää Santaradan kanssa samassa tasossa. Santaradan risteämisen jälkeen ratikka jatkaa kulkuaan Jokiniemenkadun länsipuolella. Ratikalle rakennetaan uusi silta Keravanjoen yli. Raitiotien pinta on nurmirataa muualla kuin pysäkkialueilla ja Keravanjoen sillalla, joissa raitiotien pinta on asfaltoitu. Jokiniemenkadun itäpuolella on kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Keravanjoen eteläpuolella myös kadun



Kuva 4.14 Ratikan linjaus Tikkurilassa Kielotiellä, tunnelissa ja Jokiniemenkadulla ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.15 Ratikan linjaus Kyytitiellä ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

länsipuolella on kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Jokiniemenkadulta ratikka jatkaa Kyytitielle valo-ohjatussa risteyksessä, joka korvaa nykyisen kiertoliittymän. Santaradantien liittymä Jokiniemenkadulle siirretään Heidelhofintien liittymään. Ratikan reitti Jokiniemenkadulla on esitetty kuvassa 4.14 ja Santaradantien liittymän siirto on esitetty kuvassa 4.15.

Jokiniemen pysäkki on Jokiniemenkadulla Jokiniemenkujan kohdalla. Jokiniemenkadun toisella puolella pysäkin kohdalla on varattu tilaa 30 polkupyörän pysäköinnille ja kaupunkipyöräasemalle.

Jokiniemen pysäkkivaraus on Heidehofintien pohjoispuolella. Pysäkkiä ei esitetä toteutettavaksi ratikan rakentamisen yhteydessä, vaan vasta ympäristön maankäytön kehityttyä. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa potkulaudoille ja 30 polkupyörän pysäköinnille.

Kyytitie

Kyytitiellä ratikka kulkee tien pohjoisreunassa koko kadun pituudella Jokiniemenkadulta Hakunilantielle. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla. Kyytitien eteläreunassa on pyöräliikenteen baana, joka jatkaa Heidehofintielle. Lisäksi Kyytitien pohjoispuolella ja Lahdentien itäpuolella Kyytitien molemmilla puolilla on kävelyn ja pyöräliikenteen toisistaan erotetut kaksisuuntaiset väylät. Raitiotietä reunustavat puurivit aina, kun puille on mahdollista järjestää riittävästi tilaa. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan, mutta niiden määrä kasvaa koko katuosuudella. Ratikan reitti Kyytitiellä on esitetty kuvassa 4.15.

Noin 240 metriä Kanervatien itäpuolella oleva alikulku poistuu. Kyytitien ja uuden Lahdentien liittymän länsipuolelle rakennetaan uusi silta kävelyn ja pyöräliikenteen

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.16 Havainnekuva Hakunilantieltä. Ratikka kulkee keskellä katua ja kadun molemmin puolin on kävely- ja pyörätiet. (Kuva: WSP).

alikululle. Lahdentie nostetaan Kyytitien kohdalla Kyytitien tasoon ja siirretään noin 80 metriä länteen päin. Lahdentie levennetään kaksikaistaiseksi suuntaansa Kehä III liittymän ja Kyytitien välillä. Nykyinen Lahdentien ylittävä silta korvataan maapenkereellä. Salpakujan ja Liinakkokujan kohdalta poistetaan kadun ylittävä suojatie. Hakunilanraitin silta Kyytitien yli poistetaan ja korvataan suojatiellä. Kyytitien itäpäässä ratikalla on puolenvaihtoraide, joka mahdollistaa raitiovaunujen kääntämisen poikkeustilanteissa.

Kuusikon pysäkki on Kanervatien itäpuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 30 polkupyörän pysäköintiin ja 20 kaupunkipyörälle.

Lahdenväylän pysäkki on Pelto-ojan tien itäpuolella. Pelto-ojan tien liittymän nykyinen kiertoliittymä korvataan valo-ohjatulla risteyksellä. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 20 polkupyörän pysäköintiin ja 20 kaupunkipyörälle. Mahdollisille Lahdenväylän bussipysäkeille on suunniteltu 150–300 metrin kävely-yhteydet. Lahdenväylän uusista pysäkeistä on hyväksytty tiesuunnitelma, johon sisältyy myös Lahdenväylän joukkoliikennekaistat ja henkilöautojen liityntäpysäköintialue (Valtatie 4 Hakunilan vaihtopysäkit -hankekortti, Väylävirasto, 2022).

Kaskelan pysäkki on uuden Lahdentien liittymän länsipuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 20 polkupyörän pysäköintiin sekä 40 kaupunkipyörälle. Pysäkin kohdalla Kyytitien alle toteutetaan alikulku.

Hakunilantie

Hakunilantiellä ratikka kulkee tien keskellä Kyytitien ja Kuussillantien välisellä katuosuudella. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla. Raitiotietä reunustavat puurivit aina, kun puille on mahdollista järjestää riittävästi tilaa. Hakunilantiellä puille on kuitenkin hyvin vaikea järjestää tilaa. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan poistamaan ja uusia puita voidaan istuttaa vain Raudikkokujan ja Kimokujan väliin sekä Kirkkokujan eteläpuolelle.

Hakunilantien molemmilla puolilla on kävelyn ja pyöräliikenteen väylät, jotka ovat pääosin eroteltuja. Hakunilantien yli kulkeva silta ostoskeskuksen kohdalla poistetaan. Vaaralan Talkootien ja Kirkkokujan välillä kadun itäpuolella on Vaaralankujan pihakatu, jossa kävely ja pyöräliikenne sekä muu kadun varren ajoneuvoliikenne jakaa yhteisen katualueen. Hakunilantien eteläpäähän toteutetaan kiertoliittymä, jonka läpi ratikka jatkaa Tilustielle. Ratikan reitti Hakunilantiellä on kuvattu kuvassa 4.17.

Hakunilan pysäkki on Kyytitien eteläpuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 20 polkupyörän pysäköintiin ja 40 kaupunkipyörälle. Lisäksi Kyytitiellä on varattu tilaa 30 pyörän pysäköintiin lähellä Hakunilantien liittymää.

Hepokujan pysäkki on Hepokujan pohjoispuolella. Pysäkki on keskilaituripysäkki. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 10 polkupyörän pysäköintiin ja 20 kaupunkipyörälle.

Vaaralan pysäkki on Lähdepuistontien pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 20 polkupyörän pysäköintiin ja kaupunkipyöräasemalle.

Tilustie ja Rivieranraitio

Tilustiellä ratikka kulkee ajoradan länsipuolella. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan poistamaan ja niiden määrä vähenee. Tilustien eteläosassa raitiotien pinta on nurmirataa. Tilustien länsipuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Tilustien eteläpäästä ratikka jatkaa Rivieranraitio-kadulla Fazerintielle. Rivieranraitiolla ei ole autoliikenteen ajorataa

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.18 Havainnekuva. Fazerintiellä ratikka kulkee kadun reunassa (Kuva: WSP).

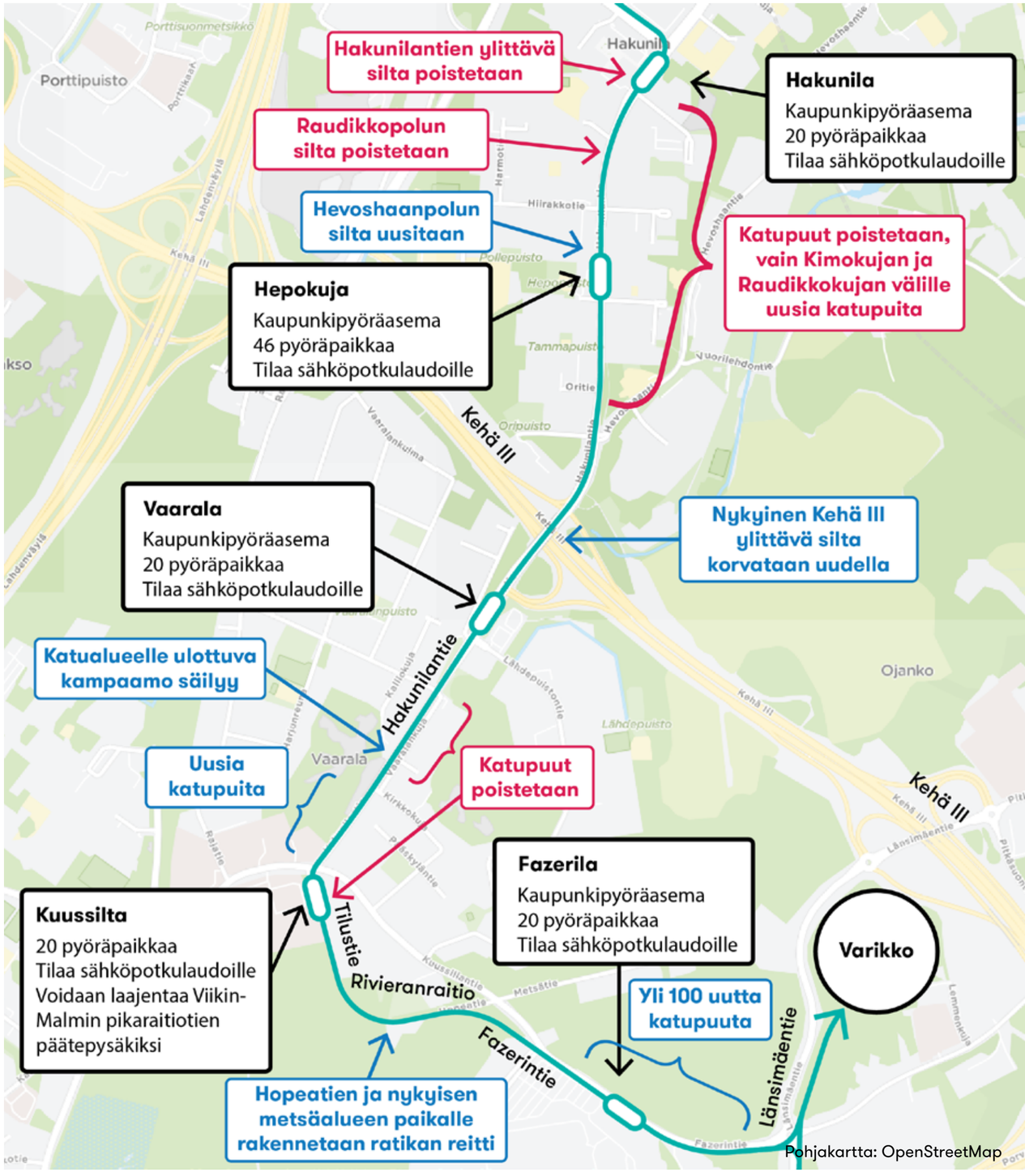
ja ratikan eteläpuolella on yhdistetty kävelyn ja pyöräliikenteen väylä. Rivieranraitio rakennetaan nykyisen Hopeatien ja metsäalueen paikalle. Rivieranraitiolla raitiotien pinta on nurmirataa. Rivieranraition suunnittelussa on huomioitu ekologisen yhteyden ylitys suunnittelemalla kadusta mahdollisimman vihreä. Ratikan reitti Tilustiellä ja Rivieranraitiolla on kuvattu kuvassa 4.17.

Kuussillan pysäkki on Kuussillantien eteläpuolella oleva keskilaituripysäkki. Pysäkin suunnittelussa on varauduttu siihen, että pysäkki toimisi Helsingistä Jakomäen suunnasta liikennöitävän raitiolinjan päätepysäkkinä. Pysäkin eteläpuolella on varattu tilaa raiteiden väliin mahdollisen Helsingistä tulevan linjan kääntöraiteille. Helsinki on suunnitellut Viikin-Malmin pikaraitiotietä siten, että linja voisi päättyä tälle pysäkille. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 20 polkupyörän pysäköintiin ja sähköpotkulaudoille.

Fazerintie

Fazerintiellä ratikka kulkee kadun eteläreunassa. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla ja ylityspaikoilla. Rakennustöiden yhteydessä kadun molemmilta puolilta joudutaan poistamaan puita, mutta rakennustöiden yhteydessä kadulle istutetaan yli 100 uutta katupuuta. Kadun molemmilla puolilla on kävelyn ja pyöräliikenteen väylät, jotka ovat yhdistettyjä Fazerintien eteläpuolella Fazerilan pysäkin länsipuolella. Fazerintieltä ratikka haarautuu varikolle johtaviin raiteisiin Länsimäentietä pohjoiseen ja linjaraiteisiin Mellunmäkeen Länsimäentietä etelään. Fazerintien ja Länsimäentien kiertoliittymä korvataan valo-ohjatulla liittymällä. Ratikan reitti Fazerintiellä on kuvattu kuvassa 4.17.

Fazerilan pysäkki on Fazerilan liittymän itäpuolella. Pysäkin ympäristössä on



Kuva 4.17 Ratikan linjaus Hakunilantiellä, Tilustiellä, Rivieranraitiolla ja Fazerintiellä sekä ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kuva 4.19 Havainnekuva. Länsimäentiellä ratikka kulkee kadun keskellä. (Kuva: WSP).

varattu tilaa 20 polkupyörän pysäköintiin, kaupunkipyöräasemalle ja sähköpotkulaudoille. Ratikan pysäkkilaituri lännen suuntaan on myös itään suuntaavien bussien pysäkkilaituri.

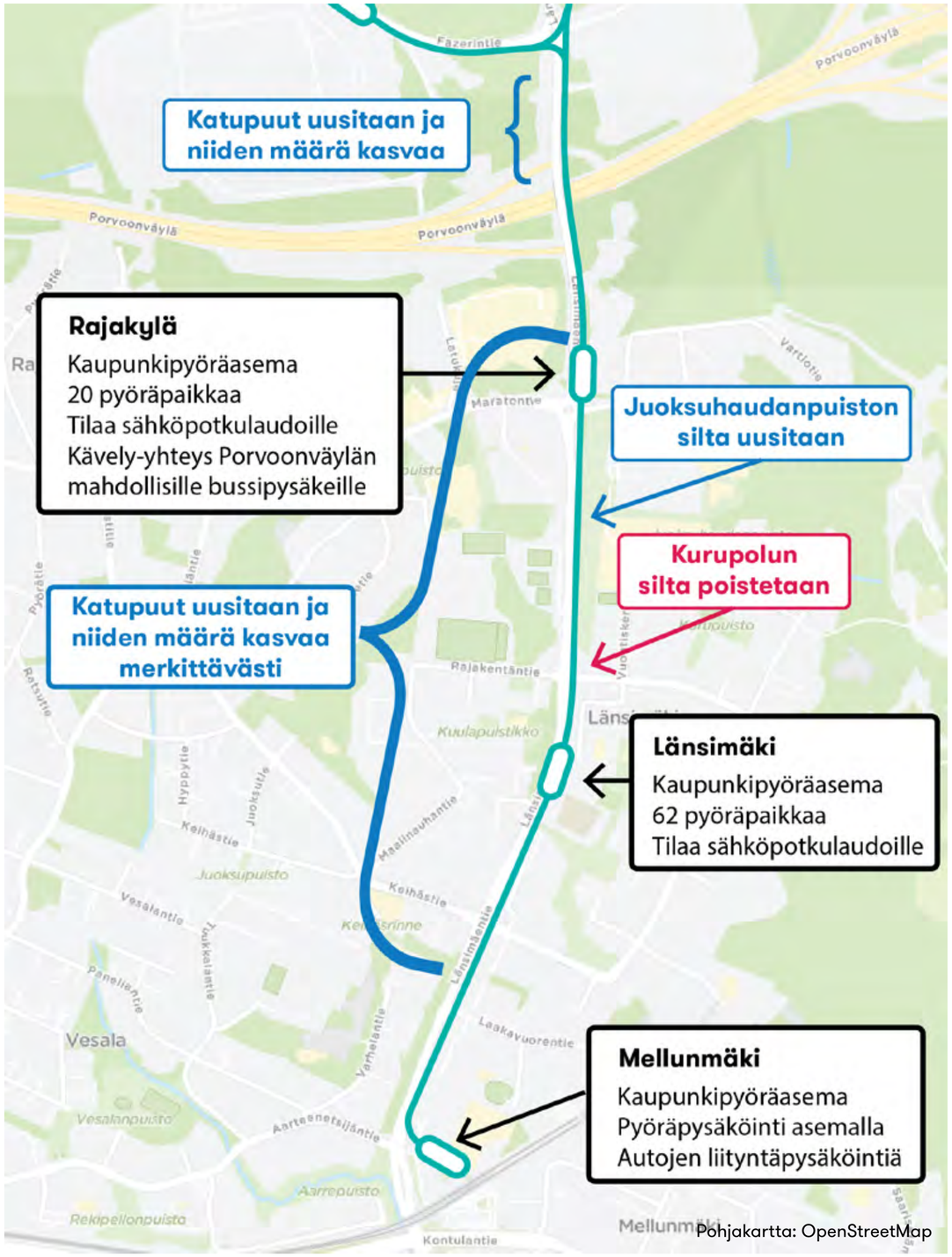
Länsimäentie

Länsimäentiellä ratikka kulkee kadun keskellä. Raitiotie on pääosin nurmirataa koko katuosuudella. Raitiotien pinta on kivetty tai asfaltoitu liittymäalueilla, ylityspaikoilla ja silloilla. Raitiotietä reunustavat puurivit aina, kun puille on mahdollista järjestää riittävästi tilaa. Rakennustöiden yhteydessä katupuut joudutaan uusimaan, mutta niiden määrä kasvaa merkittävästi. Fazerintien pohjoispuolella Länsimäentiellä on ratikan varikolle johtavat raiteet. Varikko rakennetaan Länsimäentien itäpuolelle ja Kehä III:n eteläpuolelle. Fazerintien eteläpuolella Länsimäentien molemmilla puolilla on kävelyn ja pyöräliikenteen väylät. Rajakentäntien pohjoispuolella oleva kävelyn ja pyöräliikenteen silta poistetaan ja Juoksuhaudantien puiston ylikulkusilta uusitaan. Ratikan reitti Länsimäentiellä on kuvattu kuvassa 4.20.

Rajakylän pysäkki on Maratontien pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa 15 polkupyörän pysäköintiin, kaupunkipyöräasemalle ja sähköpotkulaudoille. Ratikan pysäkkilaituri etelän suuntaan on myös pohjoiseen suuntaavien bussien pysäkkilaituri. Pysäkiltä olisi noin 300 metrin kävely-yhteydet mahdollisille uusille Porvoonväylän bussipysäkeille. Porvoonväylän bussipysäkkien yhteyteen on varattu tilaa 20 polkupyörän pysäköintiin.

Länsimäen pysäkki on Kuulakujan pohjoispuolella. Pysäkin ympäristössä on varattu tilaa sähköpotkulaudoille, 62 polkupyörän pysäköintiin ja kaupunkipyöräasemalle.

Mellunmäen päätepysäkki on Mellunmäen metroaseman länsipuolella. Pysäkin ympäristössä on kaupunkipyöräasema, pyörien ja autojen liityntäpysäköintipaikkoja sekä Mellunmäen bussiterminaali.



Kuva 4.20 Ratikan linjaus Länsimäentiellä ja ratikan mukana tehtäviä muutoksia katuympäristöön.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4.6 VOIMALINJAT

Kuva 4.21 Voimajohdot 400kV Pakkalassa. (Kuva: Tiina Hulkko).

Vantaan ratikan reitin varrelle sijoittuu voimalinjoja useissa kohdissa. Kun raitiotie ja ilmajohtona toteutettu voimalinja risteävät, on raitiotien suunnittelussa otettu huomioon etäisyysvaatimukset raitiotien ajolankojen ja voimalinjojen välillä. Risteyskohtien lisäksi Vantaan ratikan reitillä on kaksi kohtaa, joissa voimalinja kulkee raitiotien vierellä. Näissä tilanteissa voimalinjoista voi mahdollisesti sekä induktiivisesti että kapasitiivisesti kytkeytyä raitiotien kiskoon ja ajojohtimeen hyvinkin suuria jänniteitä. Kytkeytymistä on tutkittu suunnitteluvaiheessa simuloinneilla ja laskennoilla. Niiden mukaan siirtyvät jännitteet voivat aiheuttaa ratasähköjärjestelmässä sähköturvallisuusriskin, sekä kalustoon vikoja ja vaurioita. Sähköturvallisuusriskin aiheuttavat simulointien mukaan sekä induktiivisesti että kapasitiivisesti kytkeytyvät jännitteet, jotka ylittävät kosketusjännitteen rajan radassa.

Länsimäentien varren 110 kV voimajohtojen induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyvät jännitteet ovat hallittavissa teknisillä ratkaisuilla. Tästä syystä Länsimäentiellä riittää, että raitiotie on sijoitettu kauemmas voimajohdoista keskelle katua ja ajolankojen molemmin puolin sijoitetaan reduktiojohtimia. Reduktiojohtimilla vähennetään ajojohtimeen siirtyvää jännitettä.

Pakkalassa Tasetien ja Väinö Tannerin tien eteläpuolelle sijoittuu sekä 400 kV voimajohto, että kaksi 110 kV voimajohtoa. Kadun keskellä oleva 110 kV voimajohto on suunniteltu maakaapeloitavaksi toiseen sijaintiin. Toinen 110 kV linja sijoittuu 400 kV voimajohtoa kauemmas ja on jännitteiltään pienempi, jolloin 400 kV voimajohdon aiheuttamat induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyvät jännitteet ovat tässä kohdassa merkityksellisimmät.

Pakkalassa ratkaisuksi on harkittu raitiotien siirtämistä aivan kadun pohjoisreunaan, minkä lisäksi radan ja voimajohdon välille asennettavia reduktiojohtimia. Nämä eivät kuitenkaan riittäneet laskemaan induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyvien jännitteiden riskiä. Tämän jälkeen raitiotielle harkittiin eri reittiä, jotta voimalinjat olisi voitu kiertää. Nämä reittivaihtoehdot eivät kuitenkaan muodostuneet kannattaviksi, kun tavoitteena on päästä ratikalla sekä Jumbolle että Aviapoliksen muille alueille. Helsingin Mellunmäessä siirretään yhtä voimalinjapylvästä raitiotielinjan alta.

Ratkaisuksi voimalinjojen aiheuttamiin haasteisiin jää raitiovaunujen akkukäyttöisyys. Jännitteet voivat induktiivisesti ja kapasitiivisesti kytkeytyä ajolankoihin, joten ilman ajojohdinta ongelma voidaan ratkaista Pakkalassa, kun akulla ajettava matka rajautuu lyhyeksi. Tästä syystä Vantaan ratikan vaunuhankinnassa varaudutaan akkukäyttöisiin raitiovaunuihin, jotka voivat ohittaa voimalinjat akuilla ja siirtyä sitten takaisin käyttämään ratasähköjärjestelmää. Akkukäyttöisyyden on arvioitu olevan käytössä noin 15 vuotta, jonka aikana voimalinjat pyritään suunnittelemaan ja toteuttamaan tunneliin.

Akkukäyttöinen ratkaisu vaatii myös muutoksia alueen radan rakentamiseen. Radan paluuvirtapiiri ei voi olla eristetty maasta, ja radan maadoitus ja ylijännitesuojausperiaatteet tulevat poikkeamaan muusta radasta. Maadoitusperiaatteiden muutosten lisäksi ajokiskoihin tulee tehdä määrävälein eristysjatkokset, eli ratakiskon sähköisesti eristävät katkaisut. Nämä osuudet maadoitetaan ja ylijännitesuojataan määrävälein.

Akkukäyttöisen kaluston kustannusvaikutuksia on käsitelty luvussa 7.4 (Liikennöintikustannukset).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4.7 VARIKKO

Vantaan ratikan varikko sijaitsee Vaaralassa. Kaupunkiliikenne Oy on teettänyt varikosta erillisen hankesuunnitelman Vaaralan raitiovaunuvarikko (Arkkitehtityöhuone APRT, WSP Finland Oy, Ramboll Finland Oy, Ratatek Oy, Boost Brothers Oy 2023). Varikko on osa pääkaupunkiseudun raitioteiden varikkokokonaisuutta. Kyseessä on raitiovaunuvarikkorakennus, johon keskitetään Vantaan raitiovaunujen säilytys- ja huoltotoiminta. Vaunujen ajo varikolle tapahtuu linjaraiteilta Länsimäentieltä tontin lounaiskulmasta. Autojen ajoyhteys järjestetään Länsimäentieltä, tontin länsireunalta.

Varikolle on esitetty tilat raitiovaunujen säännölliselle huollolle ja tarvittaville korjauksille, samoin kuin päivittäisille tarkistuksille ja raitiovaunujen siivoukselle (vuorokausihuolto) sekä ratasähkön tiloille. Huoltohalli sisältää 4 raskashuoltopaikkaa, 2 vuorokausihuoltopaikka, sorvipaikan ja pesulinjan. Kaikki huoltopaikat on mitoitettu 45 metriä pitkille vaunuille. Ratainfran huoltovaunulle on esitetty säilytyspaikka ratainfran rakennuksen yhteyteen. Lisäksi suunnitelmissa on esitetty tilat henkilökunnan toimisto- ja sosiaalitiloille, kunnossapidon aputiloille sekä tarvittaville teknisten järjestelmien tiloille. Tilat on suunniteltu tarkoituksenmukaisin vakiotyyppisin muuntojoustavin ratkaisuin, mitoituksin ja varustein.

Varikkorakennuksen bruttoala on 10 200 m^2 ja raivauskaluston hallin 120 m^2. Tontille on esitetty tilavaraus säilytyshallin laajennusosalle. Lisäksi optiona on esitetty ratainfran kunnossapidon rakennus (2 500 m^2).

Autopaikkoja on 84 kappaletta ja pyöräpaikkoja 45 kappaletta.

Hankesuunnittelun aikana on määritelty kaluston (35 metriä) lukumääräksi ensivaiheessa 18 raitiovaunua. Lisäksi on varauduttu varikon laajentamiseen kahdessa vaiheessa, joista ensimmäinen laajennusvaihe käsittää 8 raitiovaunua ja seuraava 20 raitiovaunua. Suunnitelmissa on huomioitu, että myös 45 metriä pitkien vaunujen huoltaminen ja liikkuminen varikolla on mahdollista.

Rakennuksen suunniteltu käyttöikä on 100 vuotta. Varikko on niin rakenteellisilta ominaisuuksiltaan kuin prosesseiltaankin energiatehokas ja ympäristöystävällinen moderni raitiovaunuvarikko, joka tarjoaa hyvän työympäristön raitiovaunujen huoltoa ja säilytystä varten.

Kuva 4.22 Varikon havainnekuva. (Kuva: APRT).

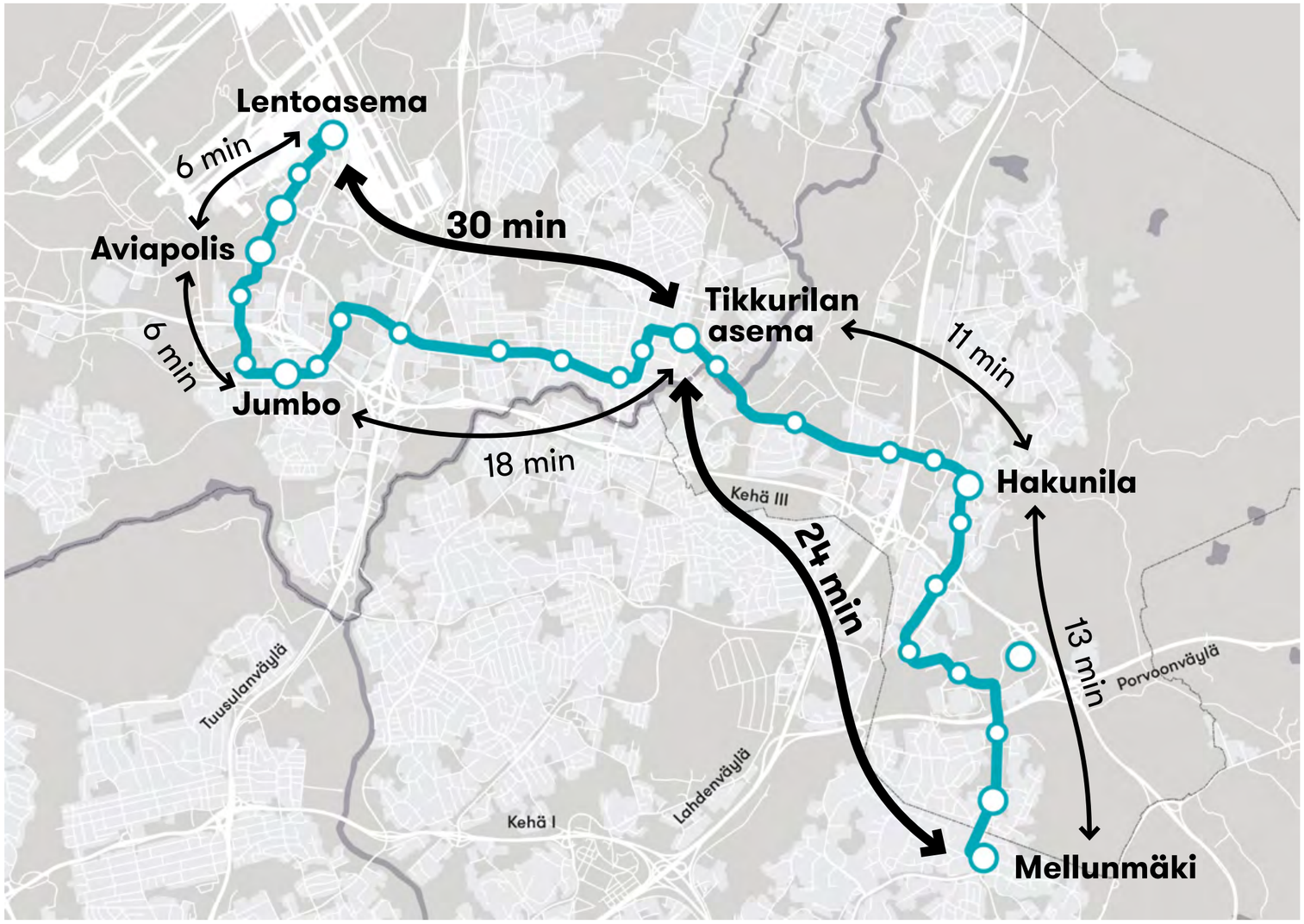
LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4.8 LIIKENNÖINTI

Vantaan ratikan matka-ajat pysäkkien ja eri keskusten välillä on esitetty kuvassa 4.23. Matka-aika päätepysäkkien välillä on noin 54 min ja keskinopeus pysäkkipysähdykset huomioiden on 22 km/h. Vantaan ratikan nopeus on arvioitu OpenTrack-simuloinneilla, joissa on otettu huomioon linjan pituus, kaarteet, pystygeometria, pysäkkien sijainnit, pysäkkipysähdysten kesto ja nopeusrajoitukset. Lisäksi ratikan liittymäviiveitä on arvioitu Vissim-simuloinneilla.

Ratikan OpenTrack-simuloinnit on päivitetty helmikuussa 2023 viimeisimmillä tiedoilla ratikan katusuunnitelmista. Ratikan matkustajamääräennusteet on laadittu aikaisemmalla nopeusarviolla, jossa ratikka arvioitiin hieman viimeisintä arviota nopeammaksi. Toisaalta ratikan liittymäviiveiden arvioiden pohjalla olevat Vissim-simuloinnit on laadittu pääosin vuonna 2021 silloisilla tiedoilla katusuunnitteluratkaisuista ja ratikan vuorovälistä.

Jatkosuunnittelussa ratikan matka-aika voi lyhentyä hieman. Liittymäviivetarkasteluiden päivitys voi lyhentää matka-aikaa arviolta 0–2 minuuttia, kun huomioidaan pidentynyt vuoroväli ja päivittyneet katusuunnitteluratkaisut. Jos Santarata poistuu, ratikka nopeutuisi noin 20 sekuntia, koska raiteiden tasoristeyksessä ratikalla olisi hyvin alhainen 10 km/h nopeusrajoitus. Ratikka voi nopeutua kymmenillä sekunneilla myös pitkillä liittymäväleillä, jos ratikalle voidaan osoittaa korkeampi nopeusrajoitus kuin saman kadun muulle ajoneuvoliikenteelle. Ratikalla on suunniteltu pitkät liittymävälit esimerkiksi Kuriirikujan ja Osmankäämintien välille sekä Vanhan Porvoontien



Kuva 4.23 Ratikan matka-ajat pysäkkien ja eri keskusten välillä. (Lähde: Vantaan kaupunki).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Taulukko 4.1 Ratikan vuorovälit eri kellonaikoina talviaikataulukaudella. Kesäaika-taulukaudella ratikan vuoroväli arkipäivien ruuhka-aikoina on 10 min.

	Arkisin							Lauantaisin				Sunnuntaisin			
Kellonaika	04:30–05:30	05:30–06:30	06:30–09:30	09:30–14:30	14:30–17:30	17:30–20:30	20:30–01:30	05:30–07:30	07:30–08:30	08:30–20:30	20:30–01:30	05:30–07:30	07:30–08:30	08:30–20:30	20:30–01:30
Vuoroväli	30	15	7,5	10	7,5	10	20	30	15	10	20	30	20	15	20
Kalustomäärä	4	8	15	11	15	11	6	4	8	11	6	4	6	8	6

ja Porttisuontien välille, joilla ratikka voisi turvallisesti kulkea nopeammin kuin muu ajoneuvoliikenne.

Vantaan ratikka liikennöi enimmäkseen omilla kaistoilla tai omilla väylillä ohittaen muun liikenteen aiheuttamat häiriöt. Tämän ansiosta ratikan liikennöinti on hyvin sujuvaa ja luotettavaa ja se kulkee täsmällisesti aikataulujen mukaan. Ratikka olisi nopeampi kuin nykyinen tai kehitetty runkobussilinja 570, osin johtuen jo lyhyemmästä ja sujuvammasta reitistä Tikkurilan läpi.

Vantaan ratikalle on suunniteltu tiheät vuorovälit ja laajat liikennöintiajat. Linjaa liikennöitäisiin 7,5 minuutin vuorovälillä ruuhka-aikoina. Päivällä ja iltaisin linjaa liikennöitäisiin 10 minuutin vuorovälillä. Linjan liikennöinti arkisin on suunniteltu alkavan varhain aamulla puoli viideltä ja päättyvän myöhään yöllä puoli kahdelta. Viikonloppuisin linjan liikennöinti on suunniteltu alkavan puoli kuudelta. Viikonloppuiltaisin linja voi liikennöidä pidempään. Linjan lopulliset vuorovälit päättää HSL. Vantaan ratikan suunnittelussa oletuksina käytetyt vuorovälit on esitetty taulukossa 4.1.

Taulukossa on esitetty myös kunkin vuorovälin edellyttämä kalustomäärä. Ruuhka-aikoina 7,5 minuutin vuorovälillä Vantaan ratikan liikennöinti edellyttää 16 raitiovaunua. Muina aikoina, kun vuoroväli on 10–30 minuuttia, liikennöinnin edellyttämä vaunumäärä on 4–12 vaunua. Liikenteen sitomien vaunujen lisäksi tarvitaan varavaunuja, jotta säännöllisiä ja yllättäviä kunnossapitotoimia voidaan tehdä ilman poikkeuksia liikennöintiin. Ratikan kokonaisvaunumäärä on 18, joista 2 vaunua on varavaunuja. Ratikan vuosittaiset liikennöintisuoritteet olisivat 1 500 000 linjakilometriä, 79 000 linjatuntia ja 5 000 vaunupäivää vuodessa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4.9 KALUSTO, KALUSTON HANKINTA

Vantaan ratikan vaunut ovat samankaltaisia kuin Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen raitiovaunut. Merkittävin ero on siinä, että Vantaan ratikoissa on akut, jotta voimalinjojen kohdalla ei tarvitse rakentaa ratikan ajolankoja (katso luku 4.6, voimalinjat). Akkukäyttöisiä raitiovaunuja on käytössä useassa kaupungissa. Kaupunkiliikenne Oy on laatinut erillisen selvityksen akkukäyttöisestä kalustosta.

Vantaan raitiovaunut ovat kaksisuuntaisia pikaraitiovaunuja. Kaksisuuntaisuus mahdollistaa tehokkaat päätepysäkkiratkaisut Lentoasemalla ja Mellunmäessä, kun raitiovaunut eivät tarvitse kääntölenkkiä. Lisäksi kaksisuuntaiset pikaraitiovaunut voidaan kääntää linjan keskellä, jos jostain syystä raitiovaunuja ei voida liikennöidä koko matkalla päätepysäkkien välillä.

Raitiovaunujen pituus on noin 35 metriä. Myöhemmin raitiovaunuja on mahdollista pidentää noin 45 metriä pitkiksi. Raitiovaunun leveys on 2,40 metriä ja raitiovaunun raideleveys on 1 000 mm. Nämä ominaisuudet ovat samoja kuin muualla Helsingin seudulla, mutta eri kuin Tampereen seudulla. Tampereen raitiovaunujen pituus on noin 37 metriä ja ne ovat pidennettävissä 45 metriin. Tampereen raitiovaunujen leveys on 2,65 metriä ja raideleveys 1 435 mm.

Vantaan ratikan matkustajakapasiteetti on noin 35 metriä pitkillä vaunuilla ja suunnitellulla 7,5 minuutin vuorovälillä 1 200 matkustajaa tunnissa suuntaansa. Tarpeen tullen kapasiteettia voi nostaa pidentämällä raitiovaunuja ja tihentämällä vuoroväliä. Vantaan ratikan suurin mahdollinen kapasiteetti on noin 45 metriä pitkillä vaunuilla ja luotettavalla 3–5 minuutin vuorovälillä 2 400–4 000 matkustajaa tunnissa suuntaansa. Vertailuvaihtoehdon nivelbusseilla liikennöitävän runkobussilinjan maksimikapasiteetti 3,75 minuutin vuorovälillä on noin 1 400 matkustajaa tunnissa suuntaansa. Toisaalta bussilinjan liikennöiminen näin tiheillä vuoroväleillä ja pääosin sekaliikennekaistoilla johtaisi hyvin epäluotettavaan liikennöintiin. Näin on käynyt runkobussilinjalla 550, jolla matkustajamäärät edellyttivät hyvin tiheää vuoroväliä.

Vantaan raitiovaunujen matkustajakapasiteetti on arvioitu samankaltaiseksi kuin Raide-Jokerin ja Kruunusiltojen raitiovaunuilla. Näissä vaunuissa on 74 kiinteää istumapaikkaa ja tilaa 100 seisovalle matkustajalle, eli yhteensä 174 matkustajapaikkaa. Seisovien matkustajien määrä on laskettu mitoituksella 4 matkustajaa per tehollisen pinta-alan neliömetri (Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä, HSL, 2016). Tehokkaaksi pinta-alaksi on katsottu käytävällä leveyssuunnassa 20 cm kavennettu alue, kuten muussakin HSL-liikenteessä. Vantaan ratikan lopulliset matkustajapaikkamäärät määritetään kalustohankinnan yhteydessä.

Kun joukkoliikenteen kapasiteetin riittävyyttä ruuhka-aikoina arvioidaan pitkällä aikavälillä, matkustajakapasiteetista lasketaan käyttöön noin 85 %. Tämä arvio mahdollistaa matkustajamäärien vaihtelun ruuhkatuntien aikana eri lähtöjen välillä. Vantaan ratikalla tämä kapasiteetin mitoitusarvo on 150 matkustajapaikkaa. Vertailuvaihtoehdon runkobussilinjan nivelbusseissa arvioidaan olevan 52 istumapaikkaa ja tilaa 53 seisovalle matkustajalle. Nivelbussien kapasiteetin pitkän aikavälin mitoitusarvo on 89 matkustajapaikkaa. (Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä, HSL, 2016)

Vantaan raitiovaunut, kuten muutkin pääkaupunkiseudun raitiovaunut, hankkii Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy. Yhteisellä hankintatavalla alennetaan kaikkien raitiovaunujen hankintahintaa. Lisäksi kaluston yhteensopivuus tuottaa synergiahyötyjä liikennöintiin ja kaluston ylläpitoon. Kaluston tarkat ominaisuudet määritetään kalustohankinnan yhteydessä.

Kuva 4.24 Akkukäyttöinen ratikka Espanjan Zaragozassa. (Lähde: APTA / TRB Light Rail Conference, Interfleet, 2015).

Taulukko 4.2 Tietoja ulkomaisista ratikoista, joilla osa linjasta on akkukäyttöinen. (Lähde: APTA / TRB Light Rail Conference, Interfleet, 2015).

Location	Operational year	Length, Catenary-free section	Supplier & vehicles	Technology
Luxembourg	2020	3,6 km Charging at stops	CAF 21 Urbos 3	ACR Freedrive (Battery/Supercap.)
Nice, France	2018	11,3 km Charging at stops.	Alstom 19 Citadis X05	SRS with Ecopack (Battery/Supercap.)
Doha, Qatar	2016	11,5 km Charging at stops	Siemens 19 AVENIO	Sitras HES (Battery/Supercap.)
Konya, Turkey	2015	1,8 km	Skoda 12 FORCITY	CATFREE battery
Dallas, US	2015	1,6 km	Brookville 2 LIBERTY	ABB battery
Kaohsiung, Taiwan	2015	8,2 km. Charging at stops	CAF 9 URBOS	ACR Evodrive (Supercapacitors)
Guangzhou, China	2014	7,7 km Charging at stops	CSR ZELC 7 vehicles	SIEMENS SITRAS ES. (Supercaps.)
Zaragoza, Spain	2013	2 km Charging at stops	CAF 21 URBOS 3	ACR Freedrive (Battery/Supercap.)
Seville, Spain	2011	0,6 km	CAF 4 URBOS 3	ACR Evodrive (Supercapacitors)

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

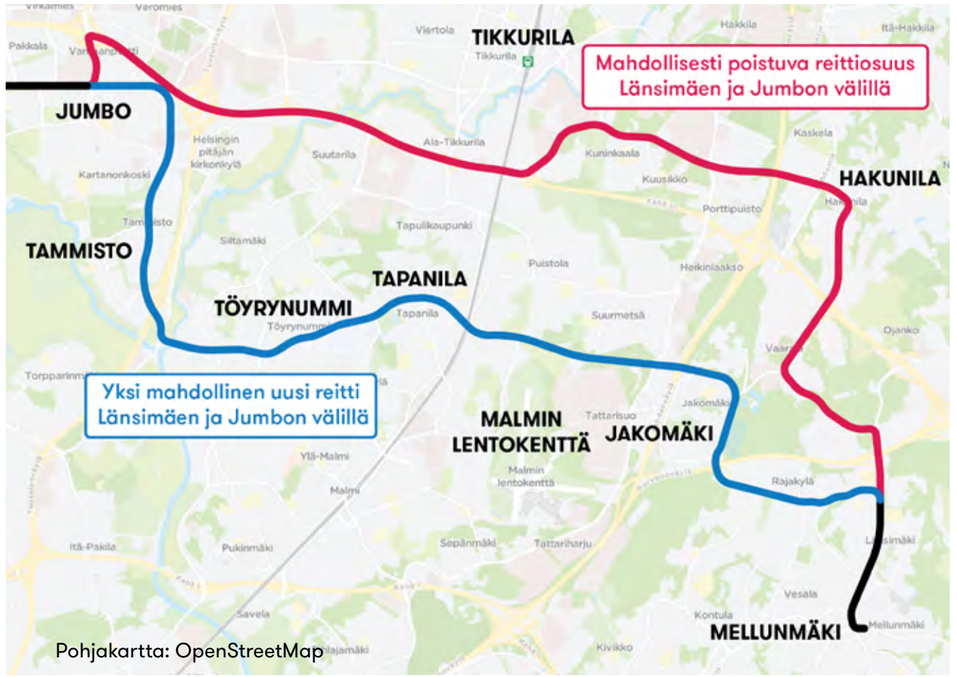
4.10 BUSSILINJASTO

Vantaan ratikan toteutuessa bussilinjasto muuttuu. Muutoksia on suunniteltu yhdessä bussilinjoista vastaavan HSL:n kanssa. Tässä suunnitteluvaiheessa arvioidut muutokset bussilinjastoon ovat pieniä, mutta muutokset varmistuvat vasta HSL:n linjastosuunnittelun myötä muutama vuosi ennen ratikan mahdollista liikennöintiä.

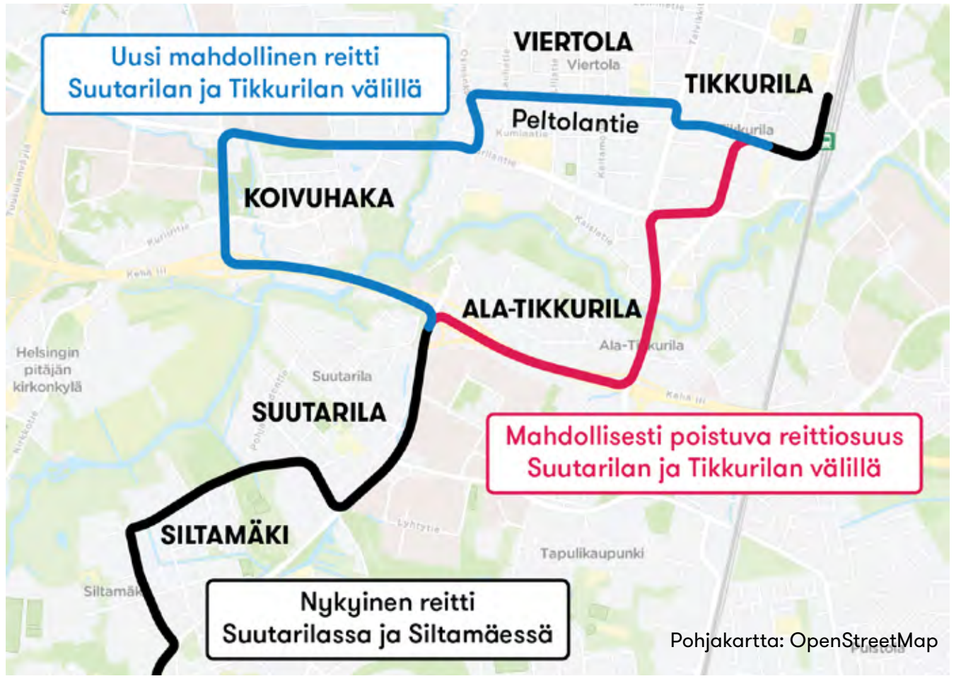
Ratikka korvaa runkobussilinjan 570. Runkobussilinjan nykyinen reitti poikkeaa ratikan reitistä Viertolassa, Tikkurilassa Maarinkunnaalla sekä Vaaralan ja Rajakylän välillä. Viertolassa runkobussilinjan nykyinen reitti kulkee Peltolantietä ja Unikkotietä, kun ratikan reitti on suunniteltu Tikkurilantielle. Tikkurilassa runkobussilinjan nykyinen reitti kulkee Ratatietä bussiterminaalin läpi, kun ratikan on suunniteltu alittavan bussiterminaali tunnelissa Ratakujan kohdalla. Maarinkunnaalla runkobussilinjan nykyinen reitti kulkee Urheilutietä ja Tikkurilantietä, kun ratikan reitti on suunniteltu Jokiniemenkadulle ja Kyytitielle. Vaaralan ja Rajakylän välillä runkobussilinjan nykyinen reitti kulkee Maratontietä, kun ratikan reitti on suunniteltu Fazerintielle.

Niiltä alueilta ja kaduilta, joilta linjan 570 reitti poistuu, joukkoliikenteen palvelutaso varmistetaan muilla bussilinjoilla. Näitä muita bussilinjoja voivat olla nykyiset bussilinjat, nykyiset bussilinjat muutettuina tai kokonaan uudet bussilinjat. Lisäksi ratikan reitin kanssa rinnakkaiseen bussiliikenteeseen voi tulla muutoksia. Kuvissa 4.25, 4.26 ja 4.27 on esitetty karkealla tasolla tässä suunnitteluvaiheessa tunnistettuja mahdollisia bussilinjaston muutoksia. Maarinkunnaalla runkolinjan 570 nykyisen reitin rinnalla liikennöidään linjoja 711 ja 717, joihin ei ole toistaiseksi suunniteltu muutoksia.

Kuva 4.25 Linjan 97(V) nykyinen reitti ja mahdollinen pidennys Jakomäkeen.



Kuva 4.26 Linjan 572 nykyinen reitti ja yksi mahdollinen reittimuutos Länsimäen ja Jumbon välillä.



Kuva 4.27 Linjan 611 nykyinen reitti ja mahdollinen reittimuutos Suutarilan ja Tikkurilan välillä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

4.11 RESURSSIVIISAAT RATKAISUT

Vantaan ratikka on laaja suunnitteluhanke, jonka suunnitteluratkaisuilla on suuri vaikutus ratikan rakentamisen päästöjen muodostumiseen. Vantaan ratikan suunnittelussa on panostettu resurssiviisaisiin ratkaisuihin ja löydetty useita keinoja, joilla mahdollisen rakentamisen päästöjä voidaan vähentää. Katusuunnitelmien ja alustavien rakennussuunnitelmien aikana laadittiin selvitys Resurssiviisaiden ratkaisujen CO2e-päästötarkastelu (Ramboll, Sweco, Sitowise, AFRY ja WSP 2022), jossa tarkasteltiin kuuden erilaisen suunnittelukohteen rakentamisvaiheen päästöjä ja toimenpiteitä, joilla päästöjä voidaan vähentää. Kohteiksi pyrittiin valitsemaan mahdollisimman kattavasti tyypillisiä ratikan suunnitteluratkaisuja jokaiselta suunnittelualueelta.

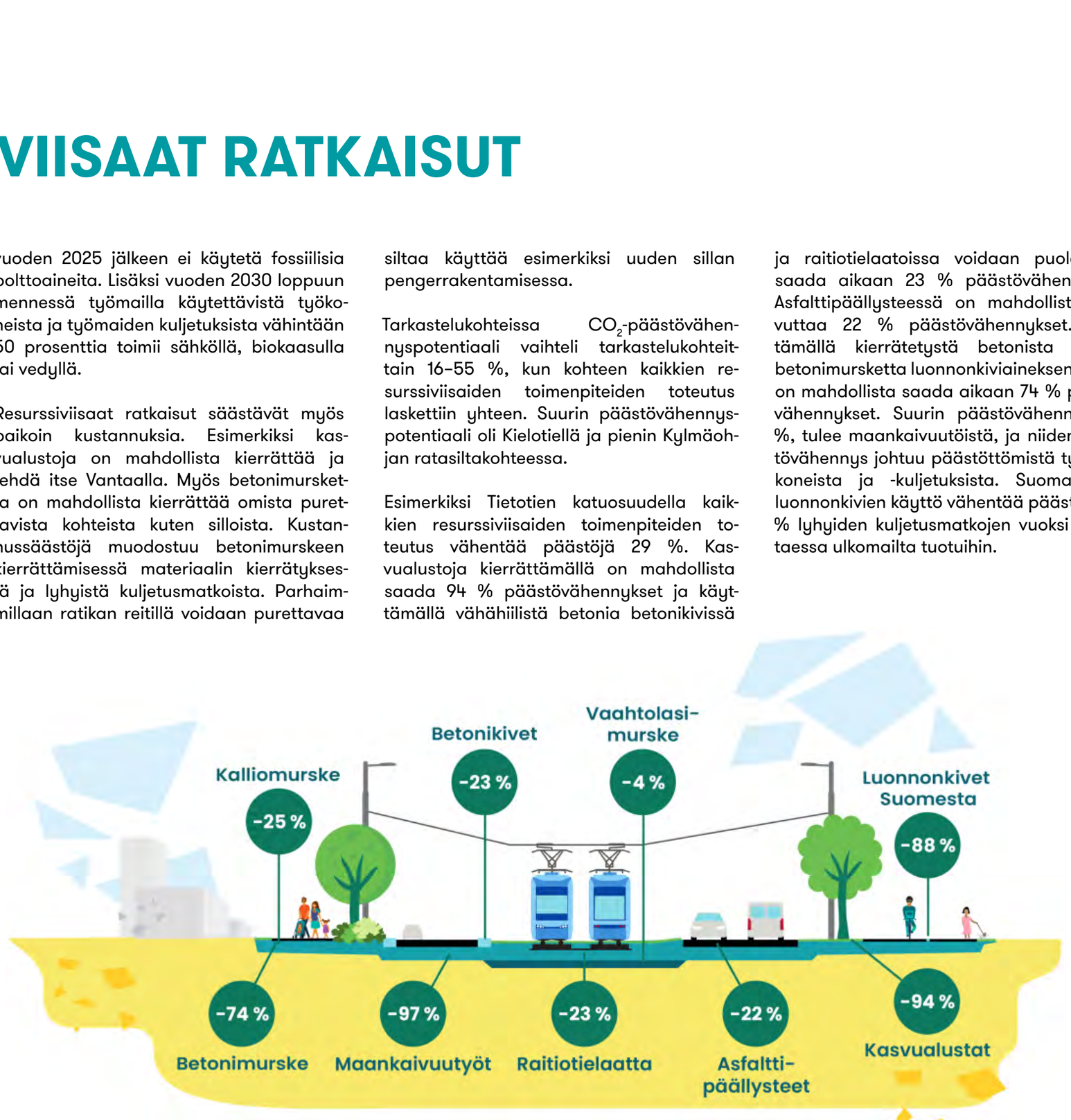
Uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen käytöllä voidaan päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Pohjanvahvistuskohteissa stabilointiaine aiheuttaa merkittävimmät päästöt. Stabilointia käytetään laajasti koko ratikan reitillä, joten vähäpäästöisillä sideaineilla tehtävillä stabiloinneilla saadaan merkittäviä päästövähennyksiä aikaan. Lisäksi merkittäviä päästövähennyksiä voidaan saavuttaa sementtipohjaisten tuotteiden käytössä kaikissa tarkastelluissa kohteista, sillä vähähiiliselle betonille löytyy käyttökohteita betonikiveyksistä, raitiotielaatoista, paaluista ja paalulaatoista.

Vähäpäästöisten kuljetusten ja työkoneiden käyttöönotto mahdollistaa työmaakohtaiset päästövähennykset. Vantaan kaupunki onkin jo liittynyt Päästöttömien työmaiden green deal -sopimukseen, jonka mukaan vuoden 2025 jälkeen ei käytetä fossiilisia polttoaineita. Lisäksi vuoden 2030 loppuun mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 prosenttia toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä.

Resurssiviisaat ratkaisut säästävät myös paikoin kustannuksia. Esimerkiksi kasvualustoja on mahdollista kierrättää ja tehdä itse Vantaalla. Myös betonimursketta on mahdollista kierrättää omista purettavista kohteista kuten silloista. Kustannussäästöjä muodostuu betonimurskeen kierrättämisessä materiaalin kierrätyksestä ja lyhyistä kuljetusmatkoista. Parhaimmillaan ratikan reitillä voidaan purettavaa siltaa käyttää esimerkiksi uuden sillan pengerrakentamisessa.

Tarkastelukohteissa CO_2-päästövähennyspotentiaali vaihteli tarkastelukohteittain 16–55 %, kun kohteen kaikkien resurssiviisaiden toimenpiteiden toteutus laskettiin yhteen. Suurin päästövähennyspotentiaali oli Kielotiellä ja pienin Kylmäohjan ratasiltakohteessa.

Esimerkiksi Tietotien katuosuudella kaikkien resurssiviisaiden toimenpiteiden toteutus vähentää päästöjä 29 %. Kasvualustoja kierrättämällä on mahdollista saada 94 % päästövähennykset ja käyttämällä vähähiilistä betonia betonikivissä ja raitiotielaatoissa voidaan puolestaan saada aikaan 23 % päästövähennykset. Asfalttipäällysteessä on mahdollista saavuttaa 22 % päästövähennykset. Käyttämällä kierrätetystä betonista tehtyä betonimursketta luonnonkiviaineksen sijaan on mahdollista saada aikaan 74 % päästövähennykset. Suurin päästövähennys, 97 %, tulee maankaivuutöistä, ja niiden päästövähennys johtuu päästöttömistä työmaakoneista ja -kuljetuksista. Suomalaisten luonnonkivien käyttö vähentää päästöjä 88 % lyhyiden kuljetusmatkojen vuoksi verrattaessa ulkomailta tuotuihin.



Kuva 4.28 Ratikan rakentamisen aiheuttamien päästöjen resurssiviisaiden ratkaisujen avulla saavutettavat vähennykset. Kuvan esimerkki laskettu Tietotien kohdalta ja verrattu tavanomaiseen vaihtoehtoon. Kokonaisvähennyspotenttiaali on -29%. (Lähde: Resurssiviisaiden ratkaisujen CO2e-päästötarkastelu. Ramboll Finland Oy, Sweco, Sitowise, AFRY ja WSP 2022).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

5. RUNKOBUSSIVAIHTOEHDON KUVAUS (VE0+)

5.1 RUNKOBUSSIVAIHTOEHDON LINJASTO

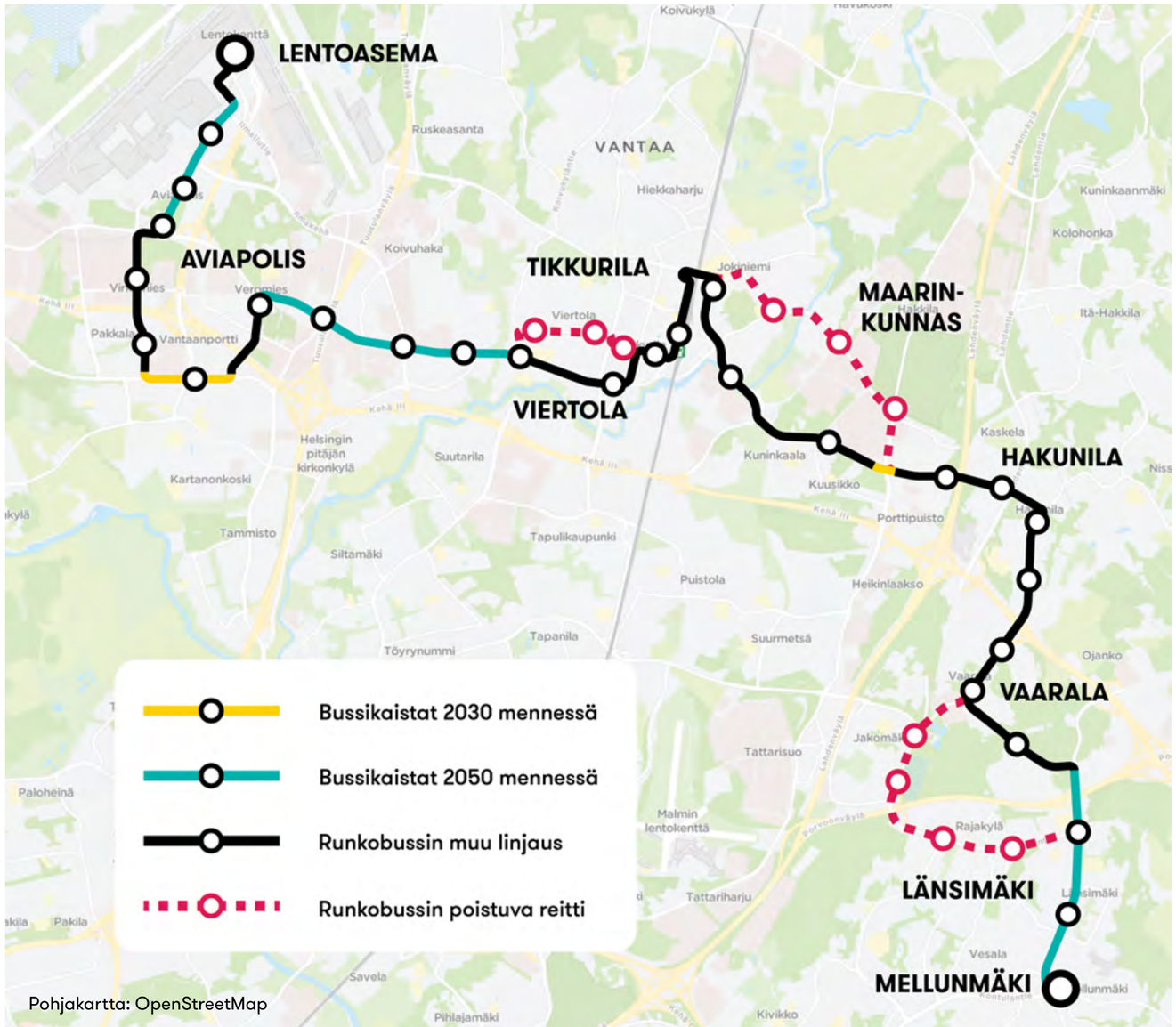
Ratikan vertailuvaihtoehtona on runkobussilinja 570. Runkobussivaihtoehdossa linjan 570 reitti on muutettu ratikan reittiä vastaavaksi. Lisäksi runkobussilinjalle on sujuvuuden takaamiseksi suunniteltu bussikaistoja. Runkobussilinjan 570 reitti oikaistaan Tikkurilan länsipuolella, Tikkurilan itäpuolella ja Vaaralan sekä Länsimäen välissä. Runkobussilinjan 570 reittimuutokset ja bussikaistat on esitetty kuvassa 5.1.

Tikkurilan länsipuolella runkobussilinjan 570 nykyinen reitti kulkee Tikkurilantien ja Ratatien välillä Osmankäämintietä, Peltolantietä, Talvikkitietä ja Unikkotietä. Reitti oikaistaan kulkemaan suoraan Tikkurilantien ja Unikkotien välillä Kielotietä.

Tikkurilan itäpuolella runkobussilinjan 570 nykyinen reitti kulkee Valkoisenlähteentien ja Kyytitien välissä Urheilutietä, Tikkurilantietä ja Vanhaa Porvoontietä. Reitti oikaistaan kulkemaan Jokiniemenkatua.

Vaaralan ja Länsimäen välissä runkobussilinjan 570 nykyinen reitti kulkee Hakunilantien ja Länsimäentien välissä Kuussillantietä, Somerikkotietä ja Maratontietä. Reitti oikaistaan kulkemaan Fazerintien kautta.

Runkobussilinjan 570 reitin muuttuessa muuta bussiliikenteen linjastoa muutettaisiin kuten ratikan toteutuessa. Muu bussiliikenteen linjasto on oletettu samanlaiseksi runkobussi- ja ratikkavaihtoehdoissa. Joukkoliikenteen palvelu



Kuva 5.1 Runkobussilinjalle 570 suunnitellut reittimuutokset ja bussikaistat, jos ratikkaa ei toteuteta. Ratikan toteutuessa ratikka korvaa bussilinjan 570.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Peltolantiellä, Maarinkunnaalla, Jakomäessä ja Rajakylässä varmistetaan muilla nykyisillä linjoilla, nykyisten linjojen reittimuutoksilla tai uusilla linjoilla. Varsinaiset päätökset bussilinjaston muutoksista tekee aikanaan HSL.

Runkobussivaihtoehdon linjalle 570 on suunniteltu toteutettavaksi bussikaistoja kahdessa vaiheessa. Bussikaistoja on tarpeen toteuttaa, jotta autoliikenteen määrän kasvaessa bussiliikenteen sujuvuus säilyy nykytasolla. Autoliikenteen määrä kasvaa kaupungin kasvaessa, jos autoliikenteen määrää ei säännellä nykyistä enemmän. Autoliikenteen määrän kasvu on kuitenkin suhteessa vähäisempää kuin kestävien kulkumuotojen määrän kasvu. Runkobussilinjan 570 bussikaistakohteet on määritelty nykytilan ja tulevaisuuden ruuhkautumisanalyysin perusteella. Nykytila-analyysi perustuu nykyisen runkobussilinjan 570 ajotietojen tarkasteluun. Tulevaisuuden analyysi perustuu autoliikenne-ennusteisin.

Nykytila-analyysin perusteella runkobussilinjan 570 sujuvuutta edistäisi hieman jo nyt bussikaistat Jumbon ympäristössä ja Vanhan Porvoontien liittymässä. Tasetien ja Väinö Tannerin tien bussikaistat on suunniteltu Osuustien ja Rälssitien väliselle katuosuudelle. Bussikaistat toteutettaisiin siten, että ne korvaisivat nykyiset reunimmaiset autoliikenteen kaistat. Vanhan Porvoontien liittymän bussikaistat on suunniteltu Kyytitielle siten, että kummastakin suunnasta liittymään saavuttaessa bussiliikenteellä olisi noin 200 metriä omat bussikaistat. Bussiliikenteen kaistat toteutettaisiin leventämällä nykyistä katua siten, että bussikaistat tulisivat nykyisten autoliikenteen kaistojen lisäksi. Nämä bussikaistat varmistaisivat, että bussit eivät jää jumiin liittymään jonottavien autojen sekaan.

Tulevaisuuden analyysin perusteella bussikaistat tulevat tarpeellisiksi Tietotiellä, Aviabulevardilla, Tikkurilantiellä Rälssitien ja Osmankäämintien välissä sekä Länsimäentiellä. Näillä katuosuuksilla autoliikenteen sujuvuuden arvioidaan heikentyvän tulevina vuosikymmeninä, jolloin bussiliikenteen sujuvuus edellyttää bussikaistoja. Näillä kaduilla bussikaistat toteutettaisiin nykyisten autoliikenteen kaistojen rinnalle.

Runkobussilinjan 570 kehitystoimenpiteiden seurauksena linja hieman nopeutuu nykyisestä ja matka-aikojen hajonta vähenee hieman. Linjan aikataulutettu matka-aika Lentoaseman ja Mellunmäen välillä on nykyisin enimmillään 64 minuuttia. Kehitystoimenpiteiden seurauksena matka-aika lyhenee noin 60 minuuttiin. Matka-ajan lyhentymisestä noin 3 minuuttia selittyy Vaaralan reittimuutoksella ja noin 1 minuutti Viertolan reittimuutoksella.

Runkobussilinjalle 570 on jo toteutettu etuudet kaikkiin valoliittymiin. Järjestelmässä on varaa pieneen kehitykseen. Valoetuuksia ei tällä hetkellä priorisoida eri linjojen välillä ja etuudet eivät ennakoi ajoneuvojen saapumista liittymään.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

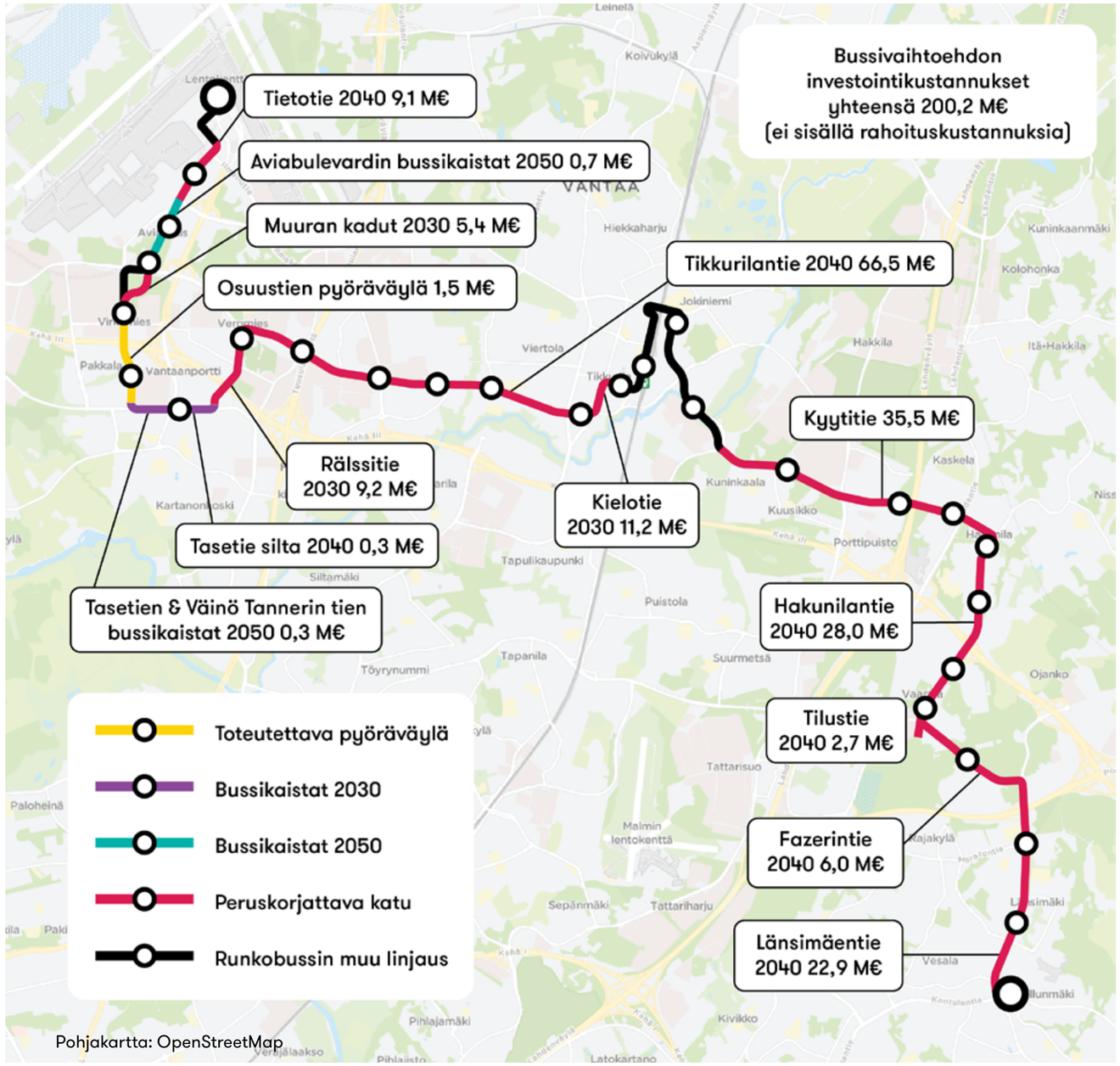
5.2 RUNKOBUSSIVAIHTOEHDON INVESTOINTIKUSTANNUKSET

Runkobussivaihtoehdon investointikustannukset (kuva 5.2) koostuvat runkobussilinjan 570 kehittämiseksi tehtävistä investoinneista, ratikkavaihtoehtoon sisältyvistä pyöräväylistä sekä katujen ja siltojen peruskorjauksista, jotka pitäisi tehdä ilman ratikan toteutumistakin. Näiden investointien kustannusarvio on yhteensä 200,2 miljoonaa euroa, joista valtaosa on katujen peruskorjauksien kustannuksia. HSY:n osuus näistä kustannuksista on 20 miljoonaa euroa, jolloin Vantaan osuus bussivaihtoehdon investointikustannuksista on 180 miljoonaa euroa.

Ratikkavaihtoehdossa katujen peruskorjaukset tulevat tehtyä luontevasti osana ratikan rakennustöitä, mutta ilman ratikan rakentamista peruskorjaukset tulisi toteuttaa erikseen seuraavan 40 vuoden aikana. Peruskorjauskohteiden kustannukset on arvioitu ratikan katusuunnitelmien kustannusarvioiden pohjalta.

Vuoteen 2030 mennessä toteutettavia peruskorjauskohteita olisivat Rälssitie, Kielotie ja Kyytitie Vanhan Porvoontien itäpuolella. Lisäksi Muuran alueen kadut ratikan reitin kohdalta tulisi rakentaa, vaikka ratikkaa ei rakennettaisi. Näiden investointien kustannusarvio on 48,1 miljoonaa euroa.

Vuoteen 2040 mennessä toteutettavia peruskorjauskohteita olisivat Tietotie, Tasetien alikulkusilta, Tikkurilantie, Hakunilantie, Tilustie, Fazerintie, Länsimäentie ja Kyytitie Vanhalta Porvoontien länsipuolella. Näiden investointien kustannusarvio on 148,4 miljoonaa euroa.



Kuva 5.2 Runkobussivaihtoehdon investointikustannukset.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Edellä mainittujen peruskorjattavien katujen yhteisiin kustannuksiin sisältyy pilaantuneiden maa-ainesten käsittely Tikkurilassa ja Tikkurilan länsipuolella. Käsittelyn kustannuksiksi arvioidaan 1,1 miljoonaa euroa.

Katujen peruskorjauksien arvioidaan sisältävän myös ne pyöräliikenteen tavoiteverkon osuudet, jotka toteutettaisiin ratikan yhteydessä. Ratikan yhteydessä pyöräliikenteen reittejä toteutettaisiin muutoinkin peruskorjattavien katujen lisäksi myös Osuustielle. Katuosuuksien pituus on noin 850 metriä. Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivityksessä (Destia & WSP, 2022) pyöräväylän toteuttamisen yksikkökustannukseksi arvioitiin 1,8 M€/km. Osuustien pyöräväylän kustannusarvio on siten 1,5 miljoonaa euroa.

Runkobussilinjan kehittämiseksi tehtävät investoinnit ovat pääosin bussikaistoja, joiden kustannukset on arvioitu karkeasti yksikköhinnalla miljoona euroa per kilometri (HSL, Runkolinjojen infratoimenpidekortit, 2021). Niissä tapauksissa, kun katu olisi joka tapauksessa saneerattavien katujen listalla, bussikaistojen toteutukselle ei arvioida erillistä investointikustannusta.

Vuoteen 2030 mennessä kustannukset ovat vähäisiä: Kyytitien bussikaistat Vanhan Porvoontien liittymän kummallakin puolella 300 metrin matkalta katsotaan sisältyvän kadun peruskorjauskustannuksiin. Tasetien ja Väinö Tannerin tien bussikaistat arvioidaan edellä mainittua yksikkökustannusta edullisemmiksi, kun nykyisiä autoliikenteen kaistoja muutetaan bussikaistoiksi. Investointikustannusarvio on 300 000 €.

Vuoteen 2050 mennessä bussikaistoja on suunniteltu noin kuuden kilometrin matkalle: 0,7 kilometriä Tietotiellä, 0,7 kilometriä Aviabulevardilla, 2,5 kilometriä Tikkurilantiellä ja 2,1 kilometriä Länsimäentiellä. Tietotien, Tikkurilantien ja Länsimäentien bussikaistojen kustannukset katsotaan sisältyvän katujen peruskorjauskustannuksiin. Aviabulevardin bussikaistojen investointikustannus on noin 700 000 €.

Bussikaistojen toteuttamisen seurauksena ajorata ja katualue leventyvät Kyytitiellä, Tietotiellä, Aviabulevardilla, Tikkurilantiellä ja Länsimäentiellä. Viherpeitteisen katupinta-alan määrä vähenee. Tikkurilantiellä ja Länsimäentiellä kadun leventyminen johtaa puiden poistumiseen. Tasetiellä ja Väinö Tannerin tiellä bussikaistat toteutetaan reunimmaisten autokaistojen tilalle, jolloin autoliikenteen tila vähentyy mutta kadun leveys säilyy.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

5.3 RUNKOBUSSIVAIHTOEHDON LIIKENNÖINTIKUSTANNUKSET

Kuva 5.3 Yksinivelinen sähköbussi runkolinjalla 570 joulukuussa 2022 (Kuvaaja: Simo Räsänen).

Runkobussilinjan 570 liikennöintikustannukset on laskettu nykyisen linjan 570 liikennöinnin perusteella. Linjalla on liikennöity jo syksystä 2022 alkaen sähkönivelbusseilla. Muut muutokset linjan liikennöintiin ovat vähäisiä: edellä mainitut reittimuutokset ja pienet tihennykset vuoroväleihin vastaamaan ratikan vuorovälejä. Linjan liikennöintikustannukset on laskettu linjalle arvioiduilla suoritteilla ja nykyisen runkobussilinjan 570 liikennöinnin indeksikorjatuilla yksikkökustannuksilla.

Runkobussilinjan 570 liikennöinti on kilpailutettu osana laajempaa kokonaisuutta, johon sisältyy kaikki Ojangon bussivarikon bussiliikenne. Liikennöintisopimuksen hinta tammikuun 2020 hintatasossa 0,333 €/linjakilometri, 39,102 €/linjatunti ja 237,251 €/autopäivä. Tammikuun 2023 hintatasoon korjattuna nämä yksikkökustannukset ovat 0,377 €/linjakilometri, 44,3 €/linjatunti ja 269 €/autopäivä.

Runkobussilinjan 570 suoritteet on laskettu luvun 4.8 taulukossa 4.1 esitettyihin vuoroväleihin perustuen. Esitetty vuorovälitaulukko on talviaikataulukaudelle. Kesäaikataulukaudella ruuhka-aikoina liikennöitäisiin 7,5 min vuorovälin sijaan 10 min vuoroväleillä. Linjalla olisi vuodessa noin 1,72 miljoonaa linjakilometriä, 88 000 linjatuntia ja 5 660 autopäivää. Linjan liikennöintikustannukset olisivat yhteensä noin 6,1 miljoonaa euroa vuodessa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

6. RATIKAN VAIKUTUKSET

6.1 KAUPUNKIKEHITYS

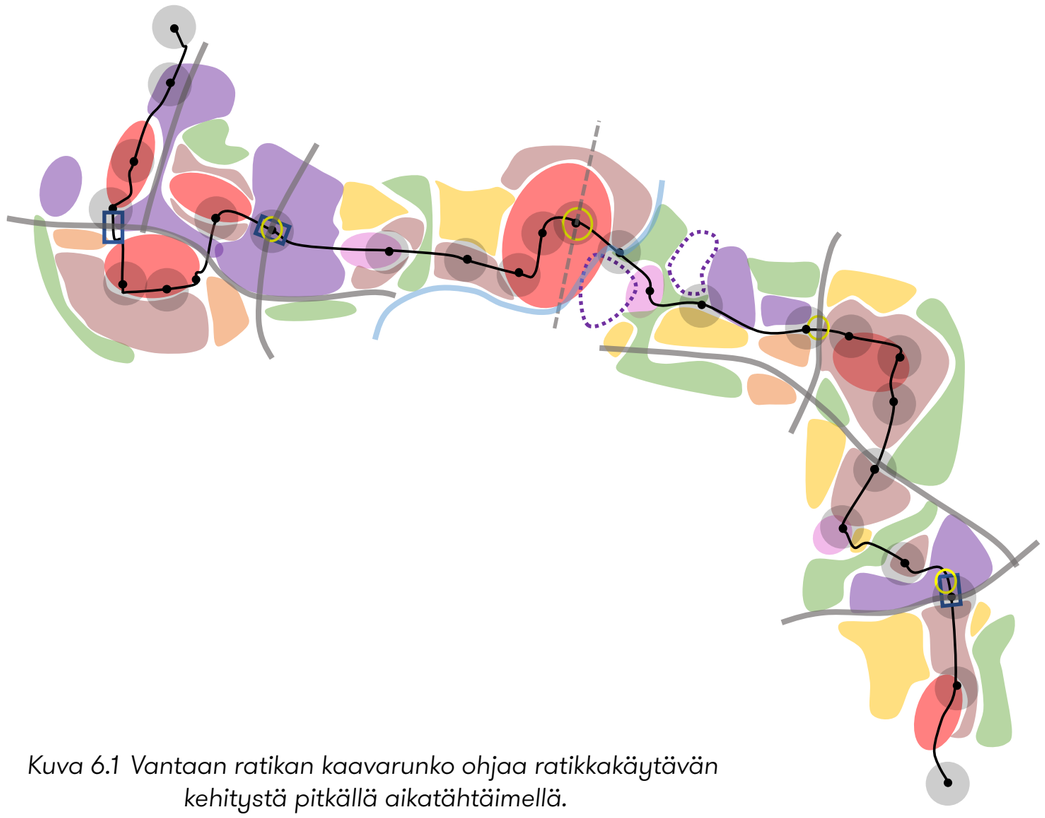
Kaupunkirakenne, maankäyttö

Menetelmä

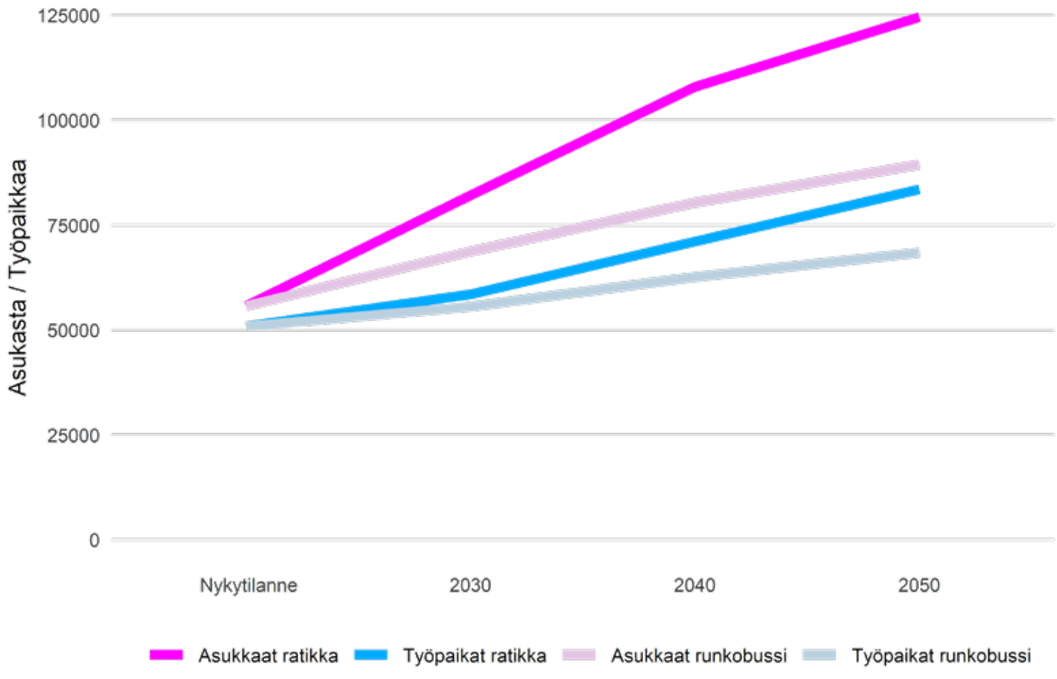
Vantaan ratikan reitin varrelle on laadittu ratikan kaavarunko. Se on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleispiirteisempi suunnitelma, joka esittelee kaupunkikehitykseen liittyvän tahtotilan. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Kaavarungon keskeisiä lähtökohtia ovat kaupungin kasvuun varautuminen, ratikkaan tukeutuvan joukkoliikennekäytävän toteuttamisedellytysten luominen sekä kaupunkirakenteen kehittäminen. Kaavarungon toteuttaminen tarkoittaa resurssien pitkäaikaista suuntaamista Vantaan vahvimman kasvukäytävän alueelle. Kaavarunko perustuu maankäytön tiivistymiseen raitiotien varrelle sekä asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat voimakkaasti nykytilanteesta.

Ratikan vaikutuksia kaupunkirakenteeseen on arvioitu Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi -raportissa (Ramboll 2022) kokonaisvaikutusten, maankäytön tiiveyden ja eheyden, keskusten ja niiden kytkeytyneisyyden, keskusten kehittämisedellytysten ja toimintojen saavutettavuuden kannalta. Lisäksi on erikseen arvioitu vaikutuksia suuralueiden (Aviapolis, Tikkurila ja Hakunila) ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön.

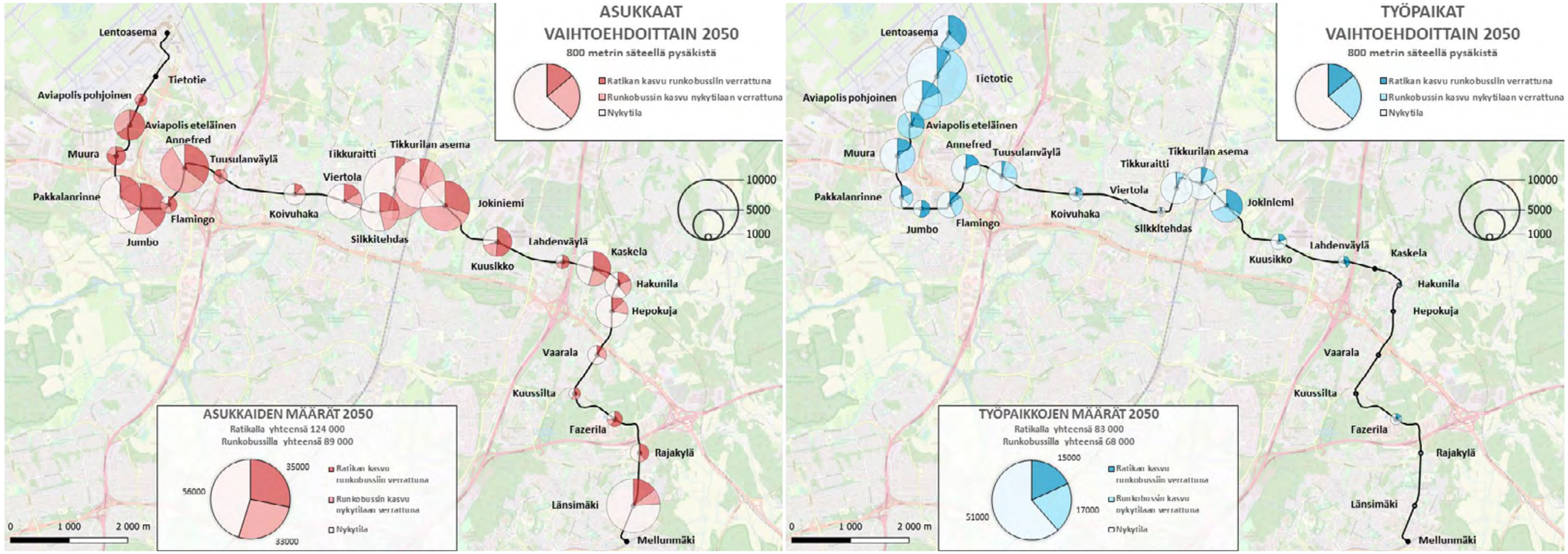


Kuva 6.1 Vantaan ratikan kaavarunko ohjaa ratikkakäytävän kehitystä pitkällä aikatähtäimellä.



Kuva 6.2 Kaavarungon asukkaat ja työpaikat ratikka ja bussivaihtoehdoissa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



Kuva 6.3 Asukkaiden ja työpaikkojen määrät ratikka- ja bussivaihtoehdoissa.

Vertailtavan runkobussivaihtoehdon VE0+ maankäytön toteutuksen ajankohta ja määrä on arvioitu Vantaan kaupungilla. Bussivaihtoehdon maankäytön pienempi ja hitaampi maankäytön toteutus perustuu empiirisiin havaintoihin kansainvälisesti ja Suomessa raitiotiehankkeiden vaikutuksesta maankäytön kehitykseen. Arviossa on hyödynnetty Helsingin seudulle kehitettyä MALPAKKA-mallia (Jääskeläinen 2019), jolla on havaittu yhteys kestävien kulkumuotojen saavutettavuuden ja tonttien hintojen sekä tehokkuuden välillä. Malli huomioi vain saavutettavuuden vaikutuksen, ja kaupunkisuunnittelun asiantuntijat ovat tarkentaneet arviot perustuen alueen muihin laadullisiin tekijöihin ja kehityshistoriaan.

Helsinkiin Mellunmäen ja Vesalan kerrostaloalueille on valmisteltu täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet, joissa uusi maankäyttö painottuu Mellunmäen metrokeskustan alueelle sekä pikaraitioteiksi kehitettävien katujen varsille.

Keskeisiä vaikutuksia

Vantaan ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy yleiskaavan ja kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikan vaikutukset voidaan kiteyttää kolmen kohdan alle.

1. *Ratikka lisää asuntojen ja työpaikkojen toteutumista*

Ratikan kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen arviolta noin 124 000 asukkaaseen vuonna 2050. Samoin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 60 % nykytilanteesta. Kaavarungon alueella on ennusteiden mukaan vuonna 2050 noin 83 000 työpaikkaa. Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.

Runkobussivaihtoehdossa ennustetaan tarkastelualueelle yhteensä noin 89 000 asukasta ja 68 000 työpaikkaa vuonna 2050. Tämä tarkoittaa 35 000 asukasta ja 15 000 työpaikkaa vähemmän ja uuden rakentamisen määrä on noin puolet ratikkavaihtoehtoon verrattuna. Erot vaihtoehtojen välillä syntyvät erityisesti pitkällä aikavälillä ja vuonna 2030 erot ovat vielä maltilliset.

Ratikka vaikuttaa asuinrakentamisen kysyntään koko ratikkakäytävällä, mutta erityisesti heikommin saavutettavilla alueilla kaupunkikeskustojen välillä kuten Kyytitien varrella, Vaaralassa ja Kaskelassa. Näillä alueilla saavutettavuuden muutos on merkittävintä, mikä johtaa suurempaan kysyntään myös maankäytön tehokkuudessa. Myös Pakkalassa ja Veromiehen alueella asuinrakentamisen määrä olisi huomattavasti suurempaa ratikkavaihtoehdossa. Työpaikkojen osalta ratikka vaikuttaa keskeisesti Aviapoliksen ja Pakkalan työpaikkamäärän kehittymiseen sekä myös Tikkurilan itäpuoleisiin alueisiin kuvan 6.3 mukaisesti.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

2. *Kaupunkirakenne monipuolistuu ja mahdollistaa jalankulku- ja pyöräilykaupungin syntymisen*

Ratikan kaavarungon vaikutusarvion mukaan kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneemmaksi ratikan reitin varrella paremman saavutettavuuden ja investoinnin pysyvyyden ansiosta. Samalla asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi paremman. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoliikenne vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä. Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi.

Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, pyöräliikenteen baanat ja pääreitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Lähes koko kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville.

3. *Alueet vahvistuvat ja vahvistavat toisiaan*

Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle. Ratikka parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta. Ratikka lyhentää vaikutusalueellaan matka-aikoja bussiin verrattuna ja parantaa siten keskusten ja pysäkkiympäristöjen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Ratikan kilpailukykyä lisää täsmällinen ja tiheä liikennöinti sekä pysäkkien sijainti toimintojen ytimessä.

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunkoratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat rautatie- ja metroasemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema, Mellunmäen keskus.

Lisäksi vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Rajakylä (Porvoonväylä).

Jatkosuunnittelu

Jatkossa on mahdollista arvioida vielä tarkemmin millä pysäkeillä ja missä määrin maankäyttöä voidaan tehostaa ja/tai lisätä pysäkkiympäristöissä. Tällainen tarkastelu on hyvä toteuttaa viimeistään silloin, kun maankäytön toteuttamisen vaiheistusta suunnitellaan tarkemmin.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Sosiaaliset vaikutukset (eriytyminen)

Menetelmä

Selvityksessä Vantaan ratikanrakentumisen väestö- ja eriytymisvaikutukset (MDI 2023) arvioitiin aluksi vaikutuksia eriytymiseen kirjallisuuskatsauksen perusteella. Ratikan demografisia vaikutuksia mallinnettiin väestöennusteella, perustuen ratikan varren asuntotuotantoon sekä olettamiin muuttoliikkeen ikärakenteesta. Arviointia tarkennettiin yksittäisen eriytyneen alueen tapaustutkimuksella, jossa mallinnetiin demografisia vaikutuksia sekä arvioitiin laajempia sosiaalisia vaikutuksia. Lopullinen arvio Vantaan ratikkahankkeen vaikutuksista eriytymiseen perustui koko aineiston pohjalta tehtyyn asiantuntija-arvioon. Ulkopuolinen asiantuntija validoi ja tarkensi arviota.

Keskeisiä vaikutuksia

Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle. Vaikka yksittäisten alueiden eriytyminen ei kokonaan käänny Vantaan ratikkahankkeen seurauksena, voidaan kehitystä hidastaa. Raitiotielinjaa voi pitää yhtenä tärkeänä osana pitkäaikaista alueiden kehittämistä, joilla on merkityksellinen vaikutus alueellisten erojen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen.

Sosioekonominen ja etninen eriytyminen hidastuu, jos tarkasteltujen eriytyneiden alueiden uusi asuntotuotanto houkuttelee muuttajia vastaavalla demografisella profiililla kuin aiempien radan varteen rakentuneiden alueiden asuntotuotanto. Hyvin saavutettava uusi asuntotuotanto lisää alueiden houkuttelevuutta parantamalla negatiivisesti miellettyä fyysistä ympäristöä ja muuttaa muuttoliikkeen rakennetta aiempaa vähemmän eriytymiskehitystä ruokkivaksi.

Pelkkä raitiotielinja ja uusi asuntotuotanto eivät yksinään riitä kääntämään eriytymiskehitystä. Alueen heikoksi koettua fyysistä ja sosiaalista ympäristöä täytyy kehittää laajemmin. Etenkin maahanmuuttajataustaisen väestön osuus tulee todennäköisesti kasvamaan kansallisen väestönkehityksen rakenteen seurauksena. Haasteena on myös muuttaa eriytyneiden alueiden mainekuvia. Huono-osaiseksi mielletyn alueen mainekuvan palauttaminen on haastavaa, huolimatta merkittävästä kehittämisestä (Saikkonen et al 2008).

Raitiotielinja nostaa oletettavasti vaikutusalueen asuntojen hintoja. Hintojen nousu voi lisätä eriytyneiden alueiden houkuttelevuutta omistusasujien ryhmässä ja kannustaa ylläpitämään olemassa olevia kiinteistöjä, ruokkien houkuttelevuuden kasvua. Hintatason nousu voi kuitenkin synnyttää myös negatiivisia vaikutuksia alueella jo asuvalle pienituloiselle väestölle asumiskustannusten noustessa. Toisaalta raitiotielinja vahvistaa alueiden saavutettavuutta, minkä on todettu lisäävän palkkatasoa sekä työllistymismahdollisuuksia, mikä hyödyntää etenkin pienituloista väestöä (Rotger & Nielsen, 2015, Edinburg council, Department for Transport UK 2013).

Ilman merkittäviä alueeseen kohdistuvia toimia eriytyminen tulee olemaan huomattavan voimakasta. Eriytymisen katkaisu vaatii laajempia panostuksia alueiden julkisiin tiloihin, palveluihin, vapaa-ajan mahdollisuuksiin sekä etenkin kouluihin ja koulutuspalveluihin.

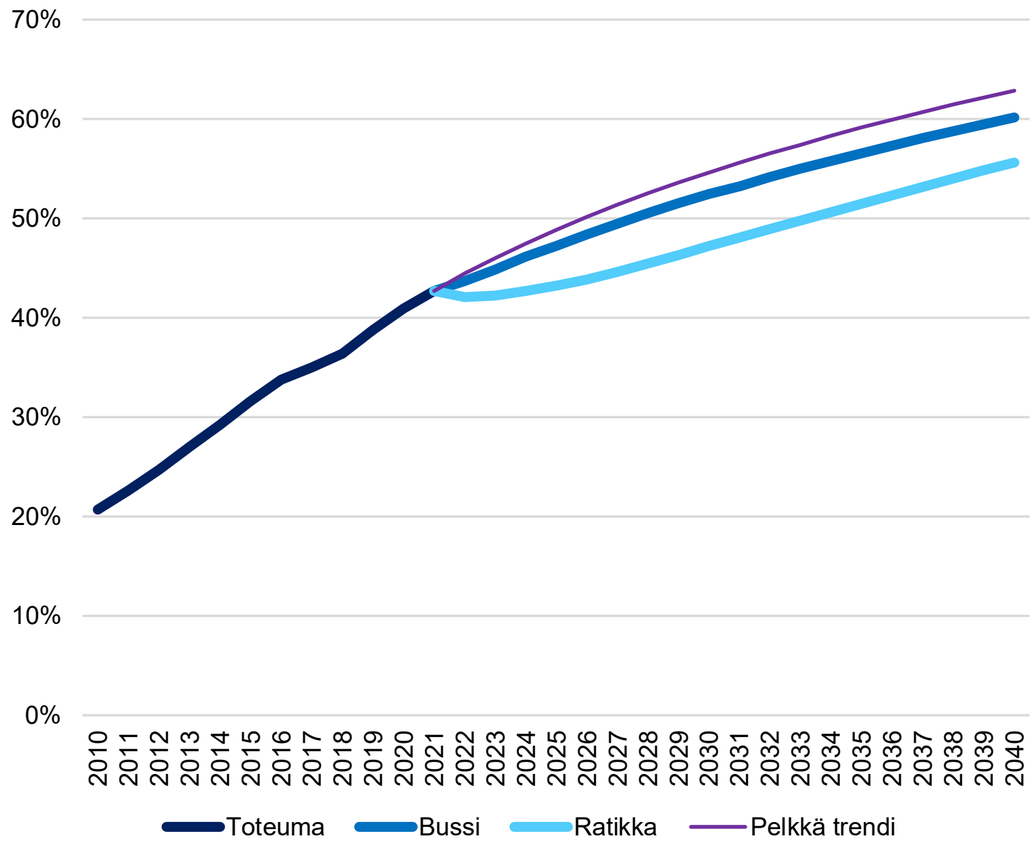
Saavutettavuuden vaikutusta sosiaaliseen kestävyyteen on arvioitu tarkemmin luvussa 6.2

Jatkosuunnittelu, epävarmuudet

Arvioinnissa on pyritty olettamien suhteen erityiseen varovaisuuteen, sillä eriytymiskehityksen katkaisun on todettu olevan harvinaista ja haastavaa. Vantaan ratikan demografiset vaikutukset perustuvat väestöennusteeseen, johon liittyy kaiken ennakoinnin tavoin merkittäviä olettamia sekä epävarmuustekijöitä. Oletetun asuntotuotannon vähäisempi toteutuminen johtaisi suoraan ennakoitua vähäisempiin muutoksiin. Lisäksi uuden asuntotuotannon on oletettu houkuttelevan muuttajia vastaavalla demografisella profiililla kuin aiempien radan varteen rakentuneiden alueiden asuntotuotanto. Voimakkaasti eriytyneillä alueilla tämän saavuttaminen vaatii pelkän ratikan ja asunnontuotannon lisäksi laaja-alaisempia panostuksia eriytyneiden alueiden kehittämiseen. Etenkin alle 15-vuotiaiden osalta eriytymiskehityksen hidastumisen väestöennusteen mukaisella tavalla arvioitiin olevan jossain määrin epätodennäköistä. Arvioitua alle 15-vuotiaiden kehitystä voikin pitää parhaimpana mahdollisena lopputulemana. Eriytymisen kehittymistä tulee jatkossa seurata alueittain ja ottaa käyttöön laajasti erilaisia toimenpiteitä, joilla alueiden eriytymiseen pystytään vaikuttamaan suotuisasti.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Eriytymisen tapaustutkimus (Hakunila): Vantaan Hakunilan alueen tulevaa väestönkehitystä tarkasteltiin syventävänä tapaustutkimuksena. Tapausalueena Hakunilaa leimaa suhteellisen voimakkaasti eriytynyt kehitys muuhun kaupunkiin verrattuna sekä usean huono-osaisuuden mittarin haastavat arvot. Ratikalla on huomattava vaikutus Hakunilan väestönkehitykselle. Konkreettiset vaikutukset alueen eriytymiskehitykseen riippuvat kuitenkin huomattavasti uuden asuntotuotannon perässä muuttavan väestön rakenteesta. Skenaarioissa on oletettu Hakunilan uuden asuntotuotannon perässä muuttavan väestön vastaavan rakenteeltaan muuttoliikettä Vantaan radanvarren alueilla, joilla rakennettiin merkittävästi uutta asuntotuotantoa 2010-luvulla. Demografinen ja etninen eriytyminen ei kuitenkaan käänny, vaan hidastuu, vaikka uusi asuntotuotanto olisi i) houkuttelevaa ja vetovoimaista sekä ii) toteutuisi ennakoidusti. Hakunilan voimakkaan eriytymisen kääntyminen vaatisi myös alueen jo olemassa olevan asuntokannan kehittämistä, mahdollista vanhan asuntokannan purkamista ja houkuttelevuuden merkittävää kasvua kotimaisten kieliryhmien (tulo)muuttoliikkeessä. Erityistä epävarmuutta liittyy alle 15-vuotiaiden väestökehitykseen, sillä tässä ryhmässä eriytyminen on koko väestöä voimakkaampaa, koska lapsiperheet välttävät aktiivisemmin ”huonomaineisia” alueita. Pelkkä uusi asuntotuotanto ei siten riitä kääntämään eriytymiskehitystä, vaan alueen heikoksi koettua fyysistä ja sosiaalista ympäristöä täytyy kehittää laajemmin, mahdollisesti myös purkamalla heikkokuntoista asuntokantaa. Kuitenkin ilman uutta asuntotuotantoa eriytyminen uhkaisi olla vielä voimakkaampaa. Tässä mielessä raitiotielinja vaikuttaa merkityksellisesti eriytymiskehitykseen.



Kuva 6.4 Vieraskielisiä Hakunilan väestöstä eri skenaarioissa 2010-2040. (Lähde: MDI 2023).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Vetovoima, elinvoima ja imago

Menetelmä

Ratikan vaikutuksia elinvoimaan, vetovoimaan ja imagoon on selvitetty kaupunkitaloudellisten vaikutusten raportissa (FCG 2023). Näiden erottaminen toisistaan on usein käytännössä vaikeaa. Lisäksi elinvoima, vetovoima ja imago ovat käsitteinä monitulkintaisia eikä niitä myöskään ole mahdollista arvioida määrällisesti. Elinvoima-, vetovoima- ja imagovaikutukset onkin arvioitu asiantuntija-arviona yleisten tilastotietojen ja tutkimustulosten sekä muualla raitiotiehankkeista saatujen kokemusten pohjalta.

Keskeisiä vaikutuksia

Vantaan ratikka lisää kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla investointeja, yrityksiä ja työpaikkoja. Raiteilla kulkeva järjestelmä on bussijärjestelmään verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä.

Ratikka tiivistää ja monipuolistaa kaupunkirakennetta, mikä osaltaan houkuttelee ratikkareitin varren nykyisille ja kehittyville keskusta- ja työpaikka-alueille urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee, asukasmäärä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranee. Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta ja sitä kautta edelleen kaupungin vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana.

Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen saa aikaan positiivista kehitystä. Tietointensiivisten toimialojen yrityksille vetovoimaisimpia alueita ovat rakenteeltaan tiiviit ja monipuoliset, kaupunkimaiset sekä imagoltaan vetovoimaiset ja menestyvät alueet ja keskittymät tehokkaan joukkoliikenteen (erityisesti raideliikenteen) vaikutusalueella. Tällaisia alueita Vantaan ratikan vaikutusalueella ovat erityisesti Aviapolis ja Tikkurila.

Vantaan ratikka lisää kaupungin vetovoimaa niin asukkaiden, yritysten kuin matkailijoidenkin näkökulmasta. Vetovoiman lisääntyessä Vantaalle muuttaa enemmän uusia asukkaita kuin kehityksen jatkuessa nykyisen kehitystrendin mukaisena. Ratikan myötä Vantaalle muuttavat uudet asukkaat lisäävät kaupan ja palvelujen kysyntää, kuten myös uusien työpaikkojen työntekijät. Lisäkysyntä parantaa olemassa olevien palveluyritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä, mutta luo edellytykset myös uusille palveluille. Palvelutarjonnan lisääntyminen puolestaan lisää Vantaan elinvoimaa ja vetovoimaa edelleen, mikä taas houkuttelee uusia asukkaita ja yrityksiä Vantaalle. Asukasmäärän lisäys yhdessä saavutettavuuden paranemisen kanssa vaikuttaa positiivisesti myös työvoiman saatavuuteen, mikä on yrityksille tärkeä sijaintitekijä, jonka merkitys tulevaisuudessa entisestään lisääntyy.

Kestävän liikkumisen tavoitteiden lisäksi raitiotie nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Raitiotien tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin. Ratikka edistää urbaania, autotonta ja ekologista elämäntyyliä, jota etenkin nuori osaajasukupolvi arvostaa.

Jatkosuunnittelu

Ratikka itsessään ei houkuttele osaajia kaupungin ulkopuolelta. Osaavista työntekijöistä kilpailtaessa tärkeimpiä houkuttimia ovat työpaikat ja niitä synnyttävät dynaamiset ja uudistumiskykyiset yritykset. Ratikka kuitenkin mahdollistaa tehokkaan maankäytön ja kaupunkirakenteen tiivistymisen, mikä osaltaan edesauttaa tietointensiivisten toimialojen yritysten sijoittumista alueelle ja lisää kaupungin elinvoimaa. Ratikan on oltava myös jatkosuunnittelussa osa laajempaa kaupunkikehitystä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Elinkeinoelämä, kaupan rakenne, palvelujen saatavuus

Menetelmä

Ratikan vaikutuksia elinkeinoelämään, kauppaan, palvelujen saatavuuteen ja yritysten toimintaan on arvioitu Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi -raportissa (Ramboll 2022). Arvioinnissa tarkasteltavia kohteita ovat olleet muun muassa kaavarungon vaikutukset eri toimialojen toimintaedellytyksiin, työpaikka-alueiden ja aluekeskustojen kehitykseen, alueimagoon ja investointien ja työvoiman houkutteluun. Tarkastelu on toteutettu kaavarunkoluonnoksen kokonaisuuden tasolla ja soveltuvilta osin suuralueittain ja pysäkeittäin, sekä toimialoittain.

Keskeisiä vaikutuksia

Ratikan kaavarunko tukee runkobussivaihtoehtoa monipuolisemmin Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luo huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Uusi liike- ja toimitilarakentaminen sekä asuntotuotanto lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia. Yritysten ja toimitilojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee, mikä parantaa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia ja houkuttelevuutta.

Kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike-, toimisto- ja toimitilarakentamiselle. Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle. Asuinrakentamisen myötä tarve julkisten palveluiden (päiväkodit, koulut) alueelliselle rakentamiselle kasvaa, mikä synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.

Kuvassa 6.5 on esitetty työpaikka-alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa ja taulukossa 6.1 ratikan vaikutuksia elinkeinoelämälle.

Jatkosuunnittelu

Riskinä on, että liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan tavoitellun mukaisesti, ja osa liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada hyödynnettyä. Tärkeää on jatkossa varata liike- ja toimitilarakentamiselle riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä, jolla varmistetaan alueiden monipuolisuus sekä asukkaiden ja työssäkäyvien tarvitsevien palveluiden toteutuminen (muun muassa kaupat, ravintolapalvelut, kuntosalit, lääkäriasemat). Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, vaikka alueen kehittyminen olisi hidasta. Tällä vältetään yksipuolisten alueiden syntymistä.

Lisäksi rakentamisen aikaisia haittavaikutuksia elinkeinoelämälle on minimoitava. Asiaa on käsitelty hieman tarkemmin luvussa 6.4.

Kuva 6.5 Työpaikka-alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Taulukko 6.1 Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi elinkeinoelämän kannalta.

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
1. Yritystoiminnan edellytykset alueella	Positiivinen	Liike- ja toimitilarakentaminen ratikan pysäkkiympäristössä mahdollistaa yritysten sijoittumisen alueelle. Uusi asuntotuotanto lisää alueen asiakaspotentiaalia merkittävästi. Kiinteistöjen arvon arvioidaan nousevan, mikä nostaa liike- ja toimitilavuokria, mutta toisaalta tukee kiinteistöliiketoimintaa. Haasteina on nykyisin alueella toimivien yritysten siirtyminen muualle uuden rakentamisen tieltä.
2. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen	Neutraali	Liike- ja toimitilarakentaminen edistää elinkeinorakenteen monipuolistumista erityisesti vähittäiskaupan, palveluiden ja ravitsemusalan osalta. Tiivis kaupunkimainen ympäristö tukee tietointensiivisen toiminnan sijoittumista alueelle, mutta rajoittaa tilaa vaativien toimintojen sijoittumista, mikä voi viedä osan ratikkaympäristön vetovoimasta. Uusi aluekehitys nostaa maan arvoa ja vuokrahintoja, jotka voivat rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta esimerkiksi kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa.
3. Yritysten liiketoimintamahdollisuudet	Positiivinen	Liike- ja toimitilarakentaminen sekä asuntotuotanto lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia. Asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskauppa- ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä. Lisäksi ratikka parantaa alueen yritysten saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Haasteena on, että liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan tavoitellun mukaisesti tai osa liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen.
4. Yritysten työvoiman saanti	Positiivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuva asuntorakentaminen ja sen kautta muodostuva asukasmäärän kasvu tukee työvoiman saantia alueella. Raitiotieyhteyden arvioidaan lisäksi parantavan yritysten ja työpaikkojen houkuttelevuutta hyvien liikenneyhteyksien myötä.
5. Työpaikkojen muodostuminen	Positiivinen	Ratikkaympäristön liike-, toimitila- ja asuntorakentaminen tukee työpaikkojen ja elinvoimaisuuden syntymistä alueelle. Asuinrakentamisen sijoittuminen keskusta-alueille voi kuitenkin heikentää työpaikkapotentiaalia, jos yritystoiminnan mikrosijainnin kannalta parhaita sijainteja menetetään esimerkiksi asiakasvirtojen läheisyydessä tai työpaikkojen saavutettavuus heikentyy.
6. Yritysilmapiiri	Positiivinen	Ratikka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, mikä osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti tukien siten myös myönteistä yritysilmapiiriä alueella.
7. Yritysten logistiikka	Neutraali	Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa. Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta. Toisaalta katuverkon liikenteen arvioidaan osin sujuvoituvan henkilöautoilijoiden siirtyessä ratikan käyttäjiksi.
8. Alueen vetovoimatekijät ja imago	Positiivinen	Ratikka on kaupunkikehityshanke, joka osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti parantaen alueen houkuttelevuutta investoinneille. Myös mahdollisesti aiemmin ei-kiinnostavien alueiden houkuttelevuus voi nousta ratikan myötä. Ratikan ja sen synnyttämän kaupunkirakenteen arvioidaan parantavan myös osaamisen pitovoimaa Vantaalla esimerkiksi työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuden, viihtyisyyden ja uusien työpaikkojen muodostumisen seurauksena. Hankkeella nähdään olevan myönteinen imagovaikutus sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Toisaalta ratikan ympäristön houkuttelevuus saattaa heikentää muiden alueiden houkuttelevuutta. Alueiden vetovoiman ja imagon näkökulmasta haasteeksi voi muodostua alueiden yksipuolistuminen esimerkiksi asumisen tai palvelurakenteen puuttumisena.
9. Yritysten välinen kilpailu	Positiivinen	Ratikka synnyttää kilpailua sen ympäristöön sijoittuvien liike- ja toimitilojen osalta. Ratikka voi vaikuttaa kilpailuasetelmaan ratikkalinjauksen lähiympäristössä sijaitsevien yritysten ja sen ulkopuolella sijaitsevien yritysten välillä.
10. Yritysten tasapuolinen kohtelu	Neutraali	Kaavarunkoluonnos osoittaa alueilla muuntuvaa maankäyttöä, joissa alueet voivat kehittyä tulevaisuudessa asumiseen ja toisaalta tehokkaampiin työpaikkatoimintoihin. Tällöin nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä). Lisäksi epävarmuustekijänä korostuu, että voidaanko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja kun nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
11. Edellytykset yritysten verkostoitumiselle	Positiivinen	Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa yritysten sijoittumisen alueelle ja siten lisää verkostoitumisen edellytyksiä. Keskustamainen ympäristö tukee palveluliiketoiminnan lisäksi myös tietointensiivisen liiketoiminnan sijoittumista alueelle edesauttaen verkostoitumismahdollisuuksia.
12. Strategisten linjausten toteutuminen	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luo huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Ratikka tukee Vantaan kaupungin ja valtioneuvoston tavoitteita siirtymisessä vähäpäästöiseen liikenteeseen.
13. Aluetalous	Positiivinen	Ratikalla on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.
14. Koettu ympäristö	Positiivinen	Ratikka mahdollistaa kaupunkiympäristön ja –tilan uudistamisen, minkä arvioidaan houkuttelevan ihmisiä saapumaan ja oleilemaan alueelle, mikä tukee muun muassa ravintola- ja myymälätoimintaa ja alueellista elinvoimaa. Liike- ja toimitilojen näkökulmasta tärkeää on erityisesti sijainti ja monipuolisuus (asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys, erilaisia tiloja on tarjolla). Haasteena voi olla alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto- ja palvelurakennetta.
15. Rakentamisen aikaiset vaikutukset	Negatiivinen	Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly- ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina. Vaikutusten kesto (arviolta 1-4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan kannattavuuden kannalta kriittiinen.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kaupunkikuva

Menetelmä

Ratikan ja siihen liittyvän kaupunkikehityksen vaikutuksia kaupunkikuvaan on arvioitu pysäkkiympäristöittäin Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi -raportissa (Ramboll 2022). Arvioitavat pysäkkiympäristöt on valittu arviointiin sen mukaisesti, mitkä niistä ovat merkityksiltään suuria ja vaativat kaupunkikuvallisen arvioinnin.

Keskeisiä vaikutuksia

Vantaan ratikka mahdollistaa uuden kaupunkikuvallisen ja ajallisen kerrostuman sekä merkittävät kaupunkikuvalliset muutokset. Ratikka on itsessään uusi elementti kaupunkikuvassa ja tuo ympäristöönsä kaupunkimaista tunnelmaa. Myös ratikan ympärillä kehittyvä kaupunkirakenne on merkittävä muutos kaupunkikuvaan. Suurimmat muutokset keskittyvät kaavarungon länsiosaan, missä nykyisiä teollisuus- ja pienteollisuusalueita on osoitettu keskustamaisen ja asumisen merkinnöillä, mutta myös idässä on huomattavia kaupunkikuvallisia muutoksia.

Kaavarunkoon on sijoitettu kaupunkikuvallisen hahmottamisen elementtejä tukemaan kaupunkikuvan kehitystä. Kokonaisuutena kaupunkikuvan näkökulmasta tarkastellen kaavarunko antaa erittäin hyvät mahdollisuudet elävän ja kiinnostavan sekä jäsentyneen kaupunkikuvan muodostumiseen. Suuria kaupunkikuvallisia muutoksia ovat myös voimajohtolinjojen mahdollinen poistuminen Länsimäessä ja Pakkalassa.

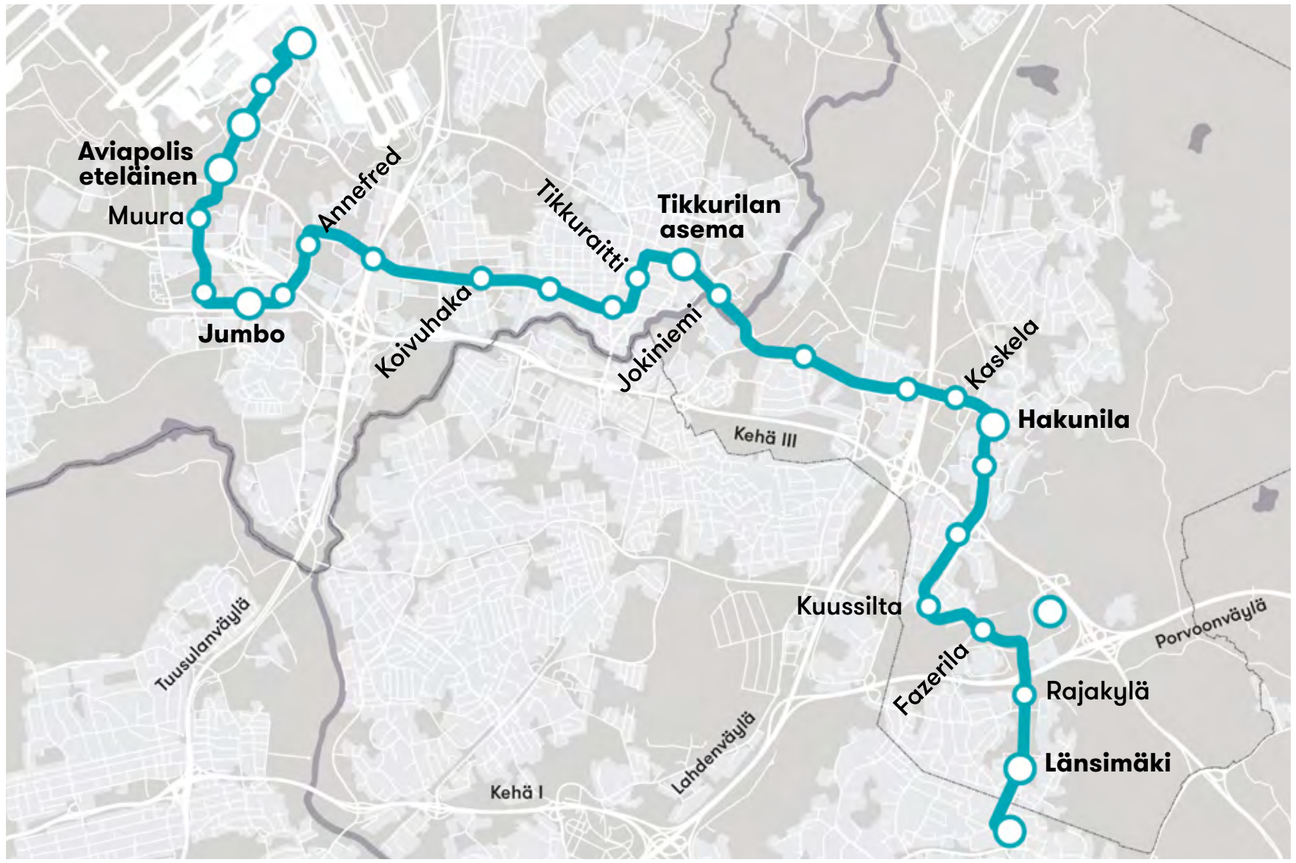
Ratikka muovaa kaupunkikuvaa sekä pysäkkiympäristöissä että ratikkalinjalla. Kaikilla pysäkkiympäristöissä kaavarunkoluonnos kuitenkin mahdollistaa kaupunkikuvallisia muutoksia ratikan luodessa paineita kaupunkirakenteen tiivistymiseen. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkikuvaa, mutta luo samalla mahdollisuuksia kaupunkikuvan kehittämiseen ja jäsentämiseen. Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan (kuva 6.6) on arvioitu pysäkkiympäristöittäin neljän eri arviointiteeman kautta:

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys
B. Liikenteellinen solmukohta
C. Maamerkki
D. Mielikuva/Alueen houkuttelevuus.

Jatkosuunnittelu

Kaupunkikuvan yksityiskohtaisten vaikutusten arviointi on haastavaa ja tätä tulee jatkaa tarkemman tason suunnittelun yhteydessä. Esimerkiksi pysäkkiympäristöjen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa, joten nyt esitettyjä vaikutusarvioita on pidettävä ainoastaan suuntaa-antavina.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



(A) Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

x 1 = Alue ei jäsenny selkeästi eikä siellä ole selkeitä kaupunkitiloja.
x 4 = Alue jäsentyy selkeästi. Alueella tavoitellaan sekoittunutta rakennetta, jossa kaupunkitila koostuu usean aikakauden rakennuskannasta.

(B) Liikenteellinen solmukohta

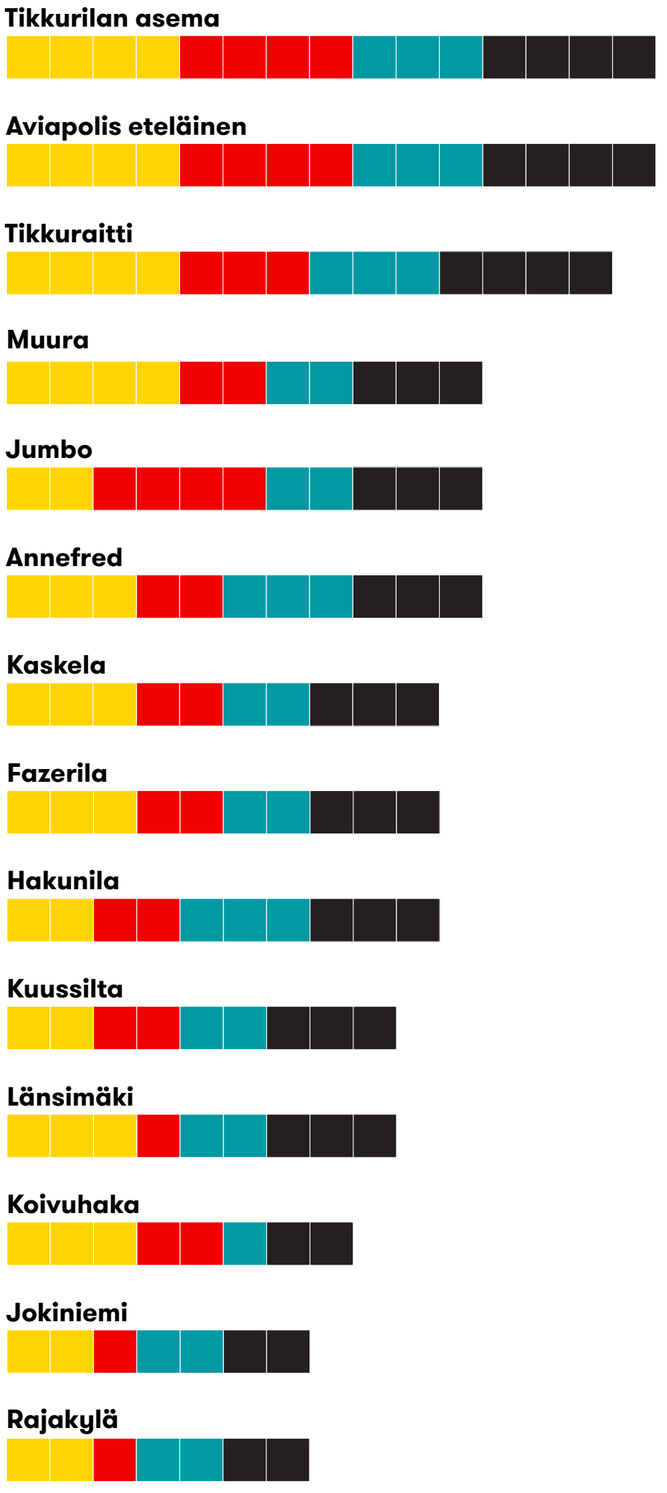
x 1 = Ratikkapysäkiltä on heikot edellytykset jatkaa kestävän liikkumisen liikkumismuodoilla (juna, bussi, pyörä jne.).
x 4 = Ratikkapysäkiltä on hyvät ja monipuoliset edellytykset jatkaa kestävän liikkumisen liikkumismuodoilla (juna, bussi, pyörä jne.).

(C) Maamerkki

x 1 = Ympäristössä ei ole mieleen jäävää, ympäristöä jäsentävää ja alueen luonnetta ilmentävää rakennusta, rakennelmaa, taideteosta tai luontoelementtiä. Maamerkkejä ei ole vahvistamassa alueen identiteettiä.
x 4 = Ympäristössä on mieleen jääviä, ympäristöään jäsentäviä ja alueen luonnetta ilmentäviä merkkirakennuksia, rakennelmia, taideteoksia tai luontoelementtejä, jotka vahvistavat alueen identiteettiä.

(D) Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

x 1 = Katutila on yksitoikkoinen ja kävely-ympäristö epäviihtyisää. Kiinnostavia ympäristön elementtejä, kuten aukioita, puistoja ja viherympäristöä on vähän.
x 4 = Alueen keskusta on elävä ja rakennusten katutasossa on runsaasti liike-, ravintola- ja palvelutiloja. Alueella on aukioita ja puistoja sekä kävelijälle suotuisaa, mielenkiintoista ja turvallista kävely-ympäristöä.



Kuva 6.6 Pysäkkiympäristöjen luokittelua arviointikriteerien perusteella. Jokainen arviointikriteeri on arvioitu asteikolla 1-4.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kulttuuriympäristö ja maisema

Menetelmä

Ratikan vaikutuksia kulttuuriympäristöön ja -maisemaan on arvioitu Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi -raportissa (Ramboll 2022). Arvioinnissa on keskitytty suurimman muutospaineen alueeseen, eli ratikan linjauksen ja pysäkkien välittömään lähiympäristöön. Arvioinnin tueksi on muodostettu kriteeristö ja tehty karttatarkastelut, joiden avulla on tunnistettu kohteita tai alueita, joihin kohdistuu kaavarungon toteuttamisen seurauksena suuria tai kohtalaisia vaikutuksia. Kriteeristöjen metrimäärät ovat määrittyneet seuraavasti:

- Kaavan toteuttamisella on suuri vaikutus maisemaan, jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai alle 50 m etäisyydelle ratikan linjauksesta.
- Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus maisemaan, jos arvokohde sijoittuu 300-500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai 50-100 m etäisyydelle ratikan linjauksesta.

Keskeisiä vaikutuksia

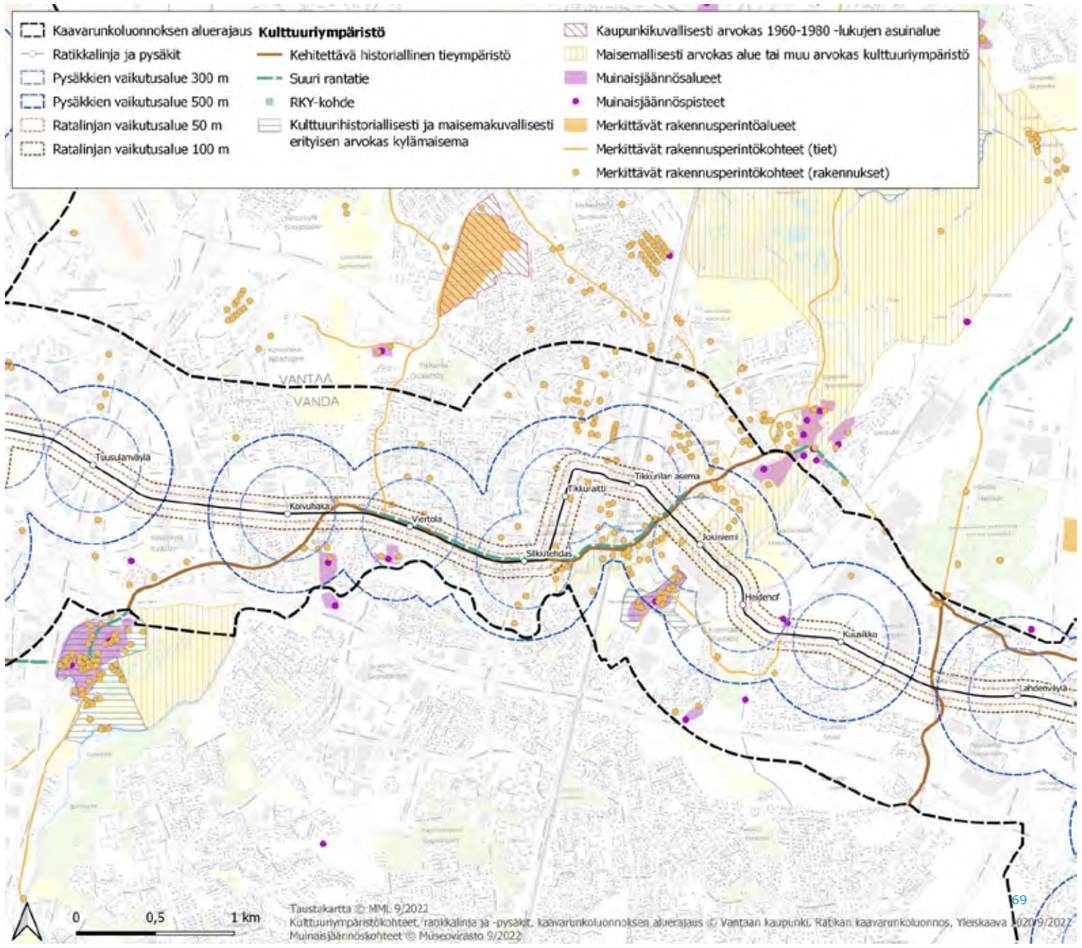
Raportin mukaan ratikan kaavarungon alueella kulttuuriympäristön arvokohteet eivät vaarannu, vaikka tiivistymisen myötä kohteiden ympäristö voi muuttua.

Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkimaisemaa ja sen näkymiä sekä luo painetta muutokseen kulttuurimaiseman ja kulttuurihistorian arvokohteille. Kokonaisuutena Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos ei kuitenkaan suoraan vaaranna kaavarunkoalueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa. Muutamassa kohdin tarkka yhteensovittaminen on tarpeen, kun ratikka tulee todella lähelle. Esimerkiksi historiallisten tieympäristöjen huomioiminen nivoo kulttuurihistorian osaksi tulevaa liikkumista, koska historialliset tielinjaukset sijoittuvat useissa kohdin samalle katualueelle ratikan linjauksen kanssa.

Merkittävin kaavarungon vaikutus alueen maisemaan on itse ratikan ja sen pysäkkiympäristöjen rakentuminen. Ratikkalinja ja siten kaavarunkoluonnos sijoittuu useassa kohdin kuitenkin jo nykyiselläänkin rakennettuun tai voimassa olevassa yleiskaavassa rakentamiselle kaavoitettuun ympäristöön. Rakennettuun ympäristöön sijoittuessaan ratikan aiheuttama maisemallinen muutos ei ole niin merkittävä kuin sijoittuessaan aiemmin rakentamattomaan ympäristöön. Ratikka tuo kuitenkin ympäristöön uuden liikkuvan elementin ja ratasähkörakenteet, joita ei aiemmin kaupunkikuvassa ole ollut.

Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä. Tällaisia alueita sijaitsee Aviapoliksessa Plootukallion laidalla, Tikkurilassa Keravanjoen läheisyydessä ja Hakunilassa Kuussillanniityn alueella.

Ratikan ympäristön kaupunkirakenteen kehitys luo myös kehitysmahdollisuuksia maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille tuodessaan ne saavutettavammiksi ja näkyvämmiksi kaupunkirakenteessa. Esimerkiksi Tikkurilan suuralueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita (kuva 6.7).



Kuva 6.7 Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Tikkurilan suuralueella.

Jatkosuunnittelu

Kaavarungossa kulttuuriympäristö on kokonaisuutena jäänyt vähemmälle huomioille ja sen säilymis- ja kehittämisedellytyksissä on pitkälti tukeuduttu yleiskaavan kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Kulttuuriympäristön osalta paikallisten arvokohteiden huomioimista on hyvä tarkistaa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Virkistys, viihtyisyys ja vapaa-aika

Menetelmä

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arvioinnissa (Ramboll 2022) on vaikutuksia arvioitu lähtöaineistojen pohjalta asiantuntija-arviona sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta. Ihmisiin ja yhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdennettu kaavarunkoluonnoksen vaikutuksiin, jotka kohdistuvat arjen toimintaympäristöön ja sosiaaliseen ympäristöön. Yhtenä arvioitavana kohtana on ollut vaikutukset virkistykseen ja vapaa-aikaan.

Keskeisiä vaikutuksia

Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Toisaalta rakenteen tiivistäminen mahdollistaa kaupunkirakenteen ulkopuolisten alueiden säästämisen luonnolle ja virkistykselle, kun uusia asuinalueita ei tarvitse perustaa. Tiiviimmän rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Puistojen ja julkisten ulkotilojen riittävyys on varmistettu kaavamerkinnöissä. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on tuotu esille toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. ’Viherketju’ ja ’viherkatu tai muu vehreä kulkureitti’ -kaavamerkinnöillä mahdollistetaan viihtyisämpien jalankulun ja pyöräliikenteen ympäristöjen kehittyminen ja virkistysalueiden linkittyminen toisiinsa.

Kaavarunkoluonnos mahdollistaa koko kaavarungon alueella nykyistä monipuolisemman kaupunkitilan kehittymisen, jossa on mahdollisuuksia kohtaamiseen ja oleskeluun. Tämä lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille. Lisäksi ratikka mahdollistaa virkistyskohteiden nykyistä paremman saavutettavuuden kestävillä kulkumuodoilla ratikan rakentamisen sekä jalankulku- ja pyöräliikenneyhteyksien kehittyessä. Ratikka parantaa yhteyksiä muun muassa Jumbolle, viihdekeskus Flamingoon, Tikkurilan palveluihin, Fazerilan vierailukeskukseen sekä jokirannan ja Sipoonkorven alueille.

Ratikka muuttaa katuympäristöä huomattavasti ja vaikuttaa liikkumisen viihtyisyyteen. Liikkumisen viihtyisyyteen panostetaan lisääntyvällä katuvihreän määrällä. Raidealueille on suunniteltu nurmipinta ja raiteiden varteen on suunniteltu puurivejä mahdollisimman laajalti. Lisäksi raidealueelle ja sitä ympäröivälle katualueelle on suunniteltu vehreitä ja monimuotoisia istutuksia ja kaikkiin pysäkkikatoksiin on suunniteltu kaltevat viherkatot, jotka näkyvät myös katutilaan. Viihtyisyyden lisääminen huomioidaan myös pysäkkien ja pylväiden muotoilulla sekä valaistuksella ja kalustevalinnoilla. Pysäkeille ja reitin varrelle on suunniteltu myös viihtyisyyttä lisäävää julkista taidetta luvun 4.4 mukaisesti.

Jatkosuunnittelu

Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille, jotta lähivirkistysalueet vastaavat lisääntyvän asujaimiston tarpeisiin ja kaavarunkoalueella sijaitsevat vetovoimaiset virkistyskohteet pystyvät vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen.

Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle. Näin voidaan lisätä hyvinvointia ja vähentää rakentamisen aiheuttamia ympäristöhäiriöiden kuormitusta asukkaille.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

6.2 LIIKKUMINEN JA LIIKENNE

Ratikan tärkein liikenteellinen vaikutus on muutos joukkoliikenteen palvelutasossa ja saavutettavuudessa. Tämä vaikuttaa edelleen tehtyjen matkojen kulkutapajakaumaan, liikenneturvallisuuteen ja liikenteestä aiheutuviin päästöihin. Joukkoliikenteen lisäksi ratikan rakentaminen muuttaa myös muiden kulkutapojen (kävely, pyöräliikenne, ajoneuvoliikenne) olosuhteita, joten näitä muutoksia on arvioitu erikseen.

Liikenteellisten vaikutusten arvioinnin ensisijaisena työvälineenä on käytetty Helsingin seudun liikenne-ennustemallia (Helmet 4.1), jonka avulla on laadittu Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet vuosille 2030, 2040 ja 2050 (WSP 2022). Liikenne-ennustemalli perustuu Helsingin seudulla tehtyjen liikkumistutkimuksien tuloksiin ja siinä mallinnetaan asukkaiden tekemien kiertomatkojen määrä, kulkutavan valinta, suuntautuminen ja reitinvalinta (HSL 2020). Mallilla tehdyt matkustajamääräennusteet huomioivat maankäytön nykyisen ja tulevan sijoittumisen sekä liikennejärjestelmän tarjoaman palvelutason eri kulkutavoilla. Sen avulla voidaan laskea eri kulkutapojen saavutettavuuteen liittyviä mittareita, jotka huomioivat koko matkaketjun ovelta ovelle.

Liikennemallin tarkastelualue kattaa koko Helsingin seudun, mutta tässä työssä sitä on tarkennettu Vantaan ja erityisesti ratikkakäytävän osalta. Ennusteissa on huomioitu Covid-19 pandemian ennakoituja pitkäaikaisvaikutuksia HSL:n tekemän selvityksen mukaisesti (HSL 2021). HSL:n selvityksen mukaan henkilöiden päivittäinen matkamäärä pysyy samana, mutta painottuu työ- ja opiskelumatkoista enemmän vapaa-ajan matkoihin sekä ostos- ja asiointimatkoihin.

Alkuperäisen matkustajamääräennusteen (WSP 2022) laatimisen jälkeen liikennemalliin ja raitiotien matkustajamääräennusteeseen on tarkennettu runkobussivaihtoehdon liikennöintiä ja raitiotien nopeustasoa vastamaan tätä hankesuunnitelmaa. Tässä raportissa esitetyt tulokset ovat siksi päivittyneet ja poikkeavat hieman vuoden 2022 matkustajamääräennusteiden raportista.

Ratikan matkustajamääräennuste

Ratikan matkustajamääräennusteet ovat pitkällä aikavälillä merkittävästi suuremmat kuin samalla yhteysvälillä liikennöivällä runkobussilla (taulukko 6.2). Liikennöinnin aloitusaikana (2030) matkustajamääräennuste on noin 31 000 matkustajaa vuorokaudessa. Pitkällä aikavälillä ratikan matkustajamäärät ovat (2050) noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa.

Runkobussin matkustajamäärät ovat noin 15000 matkustajaa vuonna 2030 ja 19000 matkustajaa vuonna 2050. Runkobussin huomattavasti pienemmät matkustajamäärät johtuvat pienemmästä asukas- ja työpaikkamäärästä reitin varrella sekä hitaammasta ajoreitistä ja heikommasta luotettavuudesta.

Ratikan kuormitus on korkeimmillaan noin 1200 matkustajaa iltapäivän vilkkaimman tunnin aikana, mikä tarkoittaisi noin 150 matkustajaa vuoroa kohden. Kuormitus on suurimmillaan Kyytitiellä, Tikkurilantiellä ja Länsimäentiellä. Matkustajakuormitus on tasaisesti jakautunut molempiin liikennöintisuuntiin, mikä kasvattaa mahdollisuutta tehokkaaseen liikennöintiin, kun vaunuja ei tarvitse ajaa tyhjänä ruuhkasuunnan vastaiseen suuntaan.

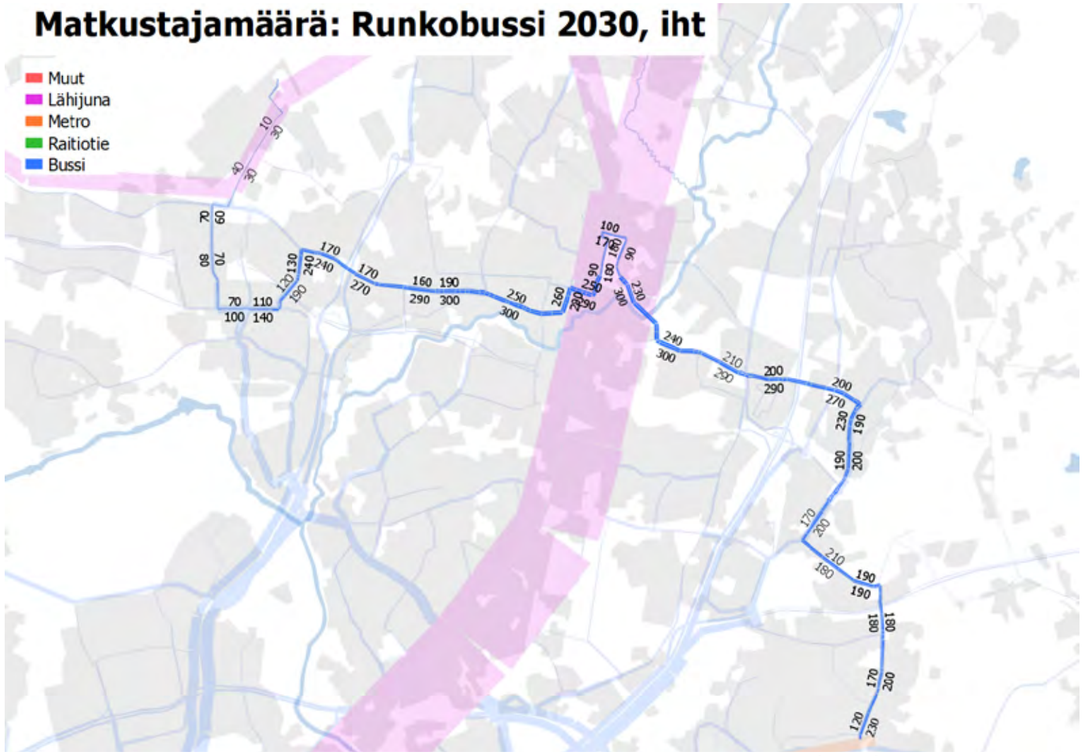
Runkobussilla maksimikuormitus on 400 matkustajaa iltapäivän vilkkaimman tunnin aikana, mikä tarkoittaa noin 50 matkustajaa vuoroa kohden. Ennustetulla matkustajamäärällä runkobussin kapasiteetti ei siis ole vaarassa ylittyä edes pitkällä aikavälillä vuoteen 2050. Toisaalta runkobussin kapasiteetti ei riittäisi ratikkavaihtoehdon matkustajamäärään. Jos kaupunki kehittyisi bussilinjan varrelle yhtä paljon kuin ratikkavaihtoehdossa, runkobussi ruuhkautuisi ja palvelutaso heikentyisi linjan ylikuormittuessa.

Taulukko 6.2 Raitiotien ja runkobussin matkustajamääräennusteet ja muita linjakohtaisia tunnuslukuja.

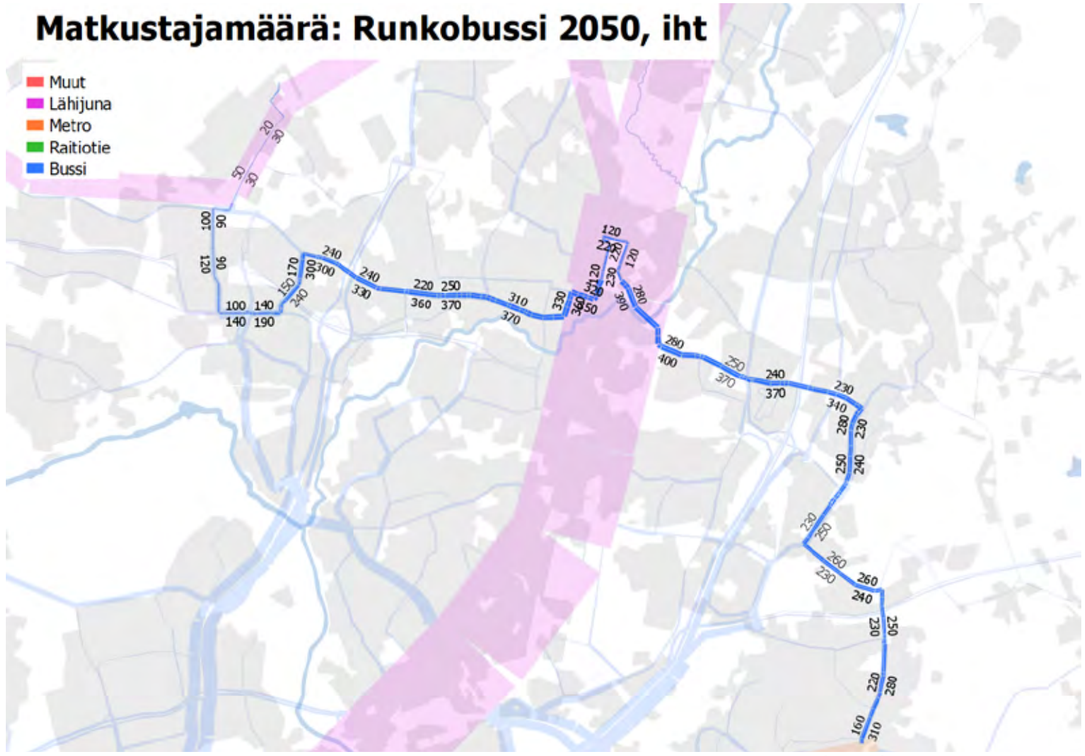
	Nousut vuorokaudessa	Matkan keskipituus (km)	Nousuista vaihdollisia (%)	Keskikuormitus* illan huipputunnissa	Maksimikuormitus illan huipputunnissa
2030 Ratikka	31 000	4,7 km	40 %	440	770
2040 Ratikka	40 500	4,6 km	39 %	560	1 050
2050 Ratikka	46 800	4,5 km	37 %	640	1 160
2030 Runkobussi	14 600	4,9 km	38 %	180	300
2040 Runkobussi	17 200	4,8 km	38 %	210	370
2050 Runkobussi	18 700	4,8 km	37 %	230	400

**Keskikuormitus laskettu matkustajakilometrien ja linjakilometrien perusteella (matkustaja-km / linja-km)*

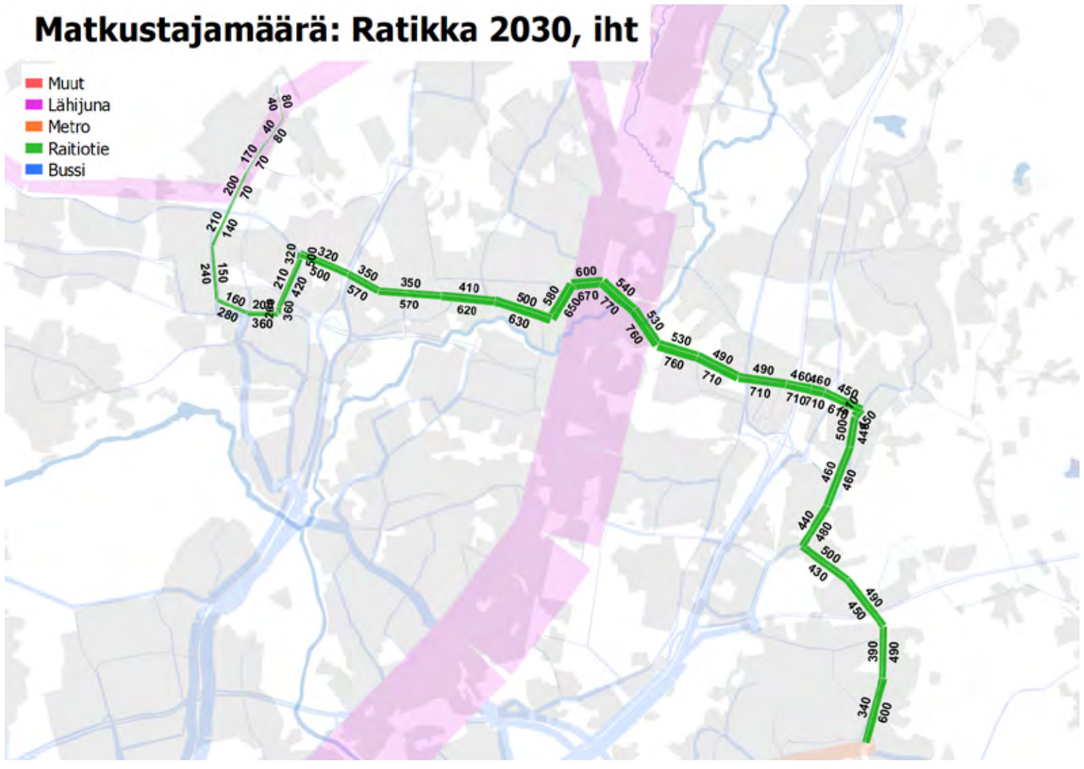
LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



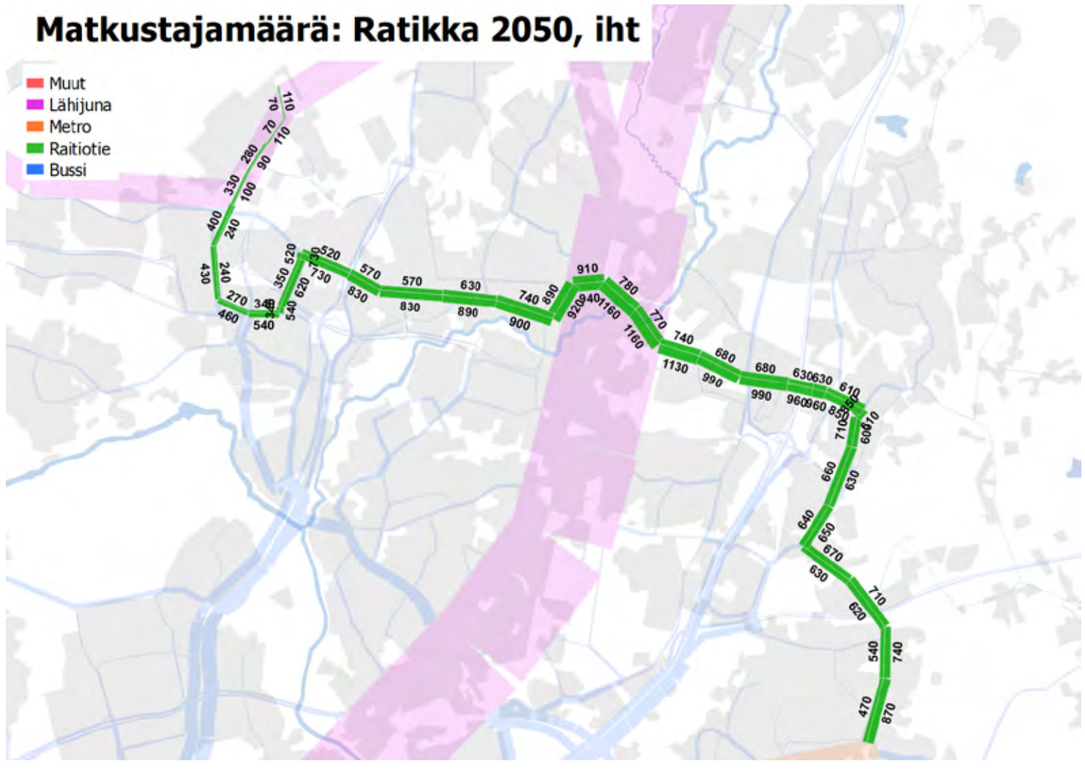
Kuva 6.8 Matkustajamäärät iltahuipputuntina 2030 (Ve0+).



Kuva 6.10 Matkustajamäärät iltahuipputuntina 2050 (Ve0+).



Kuva 6.9 Matkustajamäärät iltahuipputuntina 2030 (Ve1).



Kuva 6.11 Matkustajamäärät iltahuipputuntina 2050 (Ve1).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Matkustajamääräennusteiden epävarmuudet

Raitiotien ja runkobussin ennustetut matkustajamäärät ovat merkittävästi pienemmät kuin vuonna 2019 laaditussa yleissuunnitelmassa (WSP 2019). Muutos on seurausta ennusteen laatimiseen käytetyn mallin päivityksestä (HSL 2020), jonka lisäksi vuosien 2030 ja 2050 skenaarioiden lähtöoletukset ovat muuttuneet merkittävästi aiemmasta. Muutoksen syitä on avattu tarkemmin Vantaan ratikan matkustajamääräennusteiden raportissa (WSP 2022).

Raitiotien matkustajamääräennusteista on tehty herkkyystarkastelut ratikan vuorovälien muutoksesta, tiemaksuista ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksista vuonna 2030 (taulukko 6.3). Tiemaksujen vaikutus matkustajamääriin mallinnettiin MAL19-suunnitelman mukaisilla ajoneuvoliikenteen porttimaksuilla. Tiemaksujen myötä Vantaan ratikan matkustajamäärät kasvavat 1200 matkustajalla vuorokaudessa. Raitotien vuorovälin tihennys kasvattaa ratikan matkustajamäärää 2500 matkustajalla vuorokaudessa ja iltapäivän vilkkaimman tunnin maksimikuormitusta noin 100 matkustajalla.

Ratikan perusennusteessa on huomioitu pandemian pitkäaikaisvaikutukset, jossa matkustus painottuu vähemmän työ- ja opiskelumatkoihin ja enemmän vapaa-ajan muihin matkoihin, mikä vähentää joukkoliikenteen kulkutapaosuutta. Ilman koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia matkustajamäärät olisivat 2600 matkustajaa suuremmat vuorokaudessa vuonna 2030.

Kulkutapajakauma

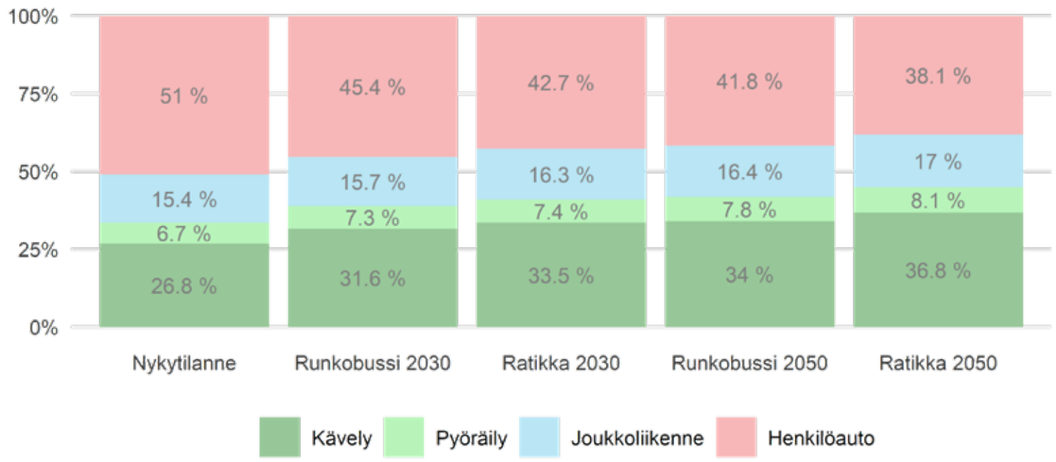
Raitiotievaihtoehdossa matkat painottuvat enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne) kuin vertailuvaihtoehdossa. Kulkutapajakauman osalta kävelyn ja pyöräilyn osuudet tehdyistä matkoista kasvavat maankäytön tiivistyessä, koska useammalle matkalle on tarjolla kohteita lähellä kotia. Joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa palvelutason parantuessa.

Kestävien kulkutapojen osuus raitiotiekäytävän matkoista on raitiotien toteutuessa 2,7 %-yksikköä suurempi vuonna 2030 ja 3,7 %-yksikköä suurempi vuonna 2050 kuin vertailuvaihtoehdossa (kuva 6.12). Ennustemalli ei huomioi raitiotien rakentamisen yhteydessä tehtäviä laadullisia parannuksia kävelyn ja pyöräilyn katujärjestelyissä, joten muutokset kävelyn ja pyöräilyn kulkutapaosuuksissa saattavat olla esitettyä suuremmat.

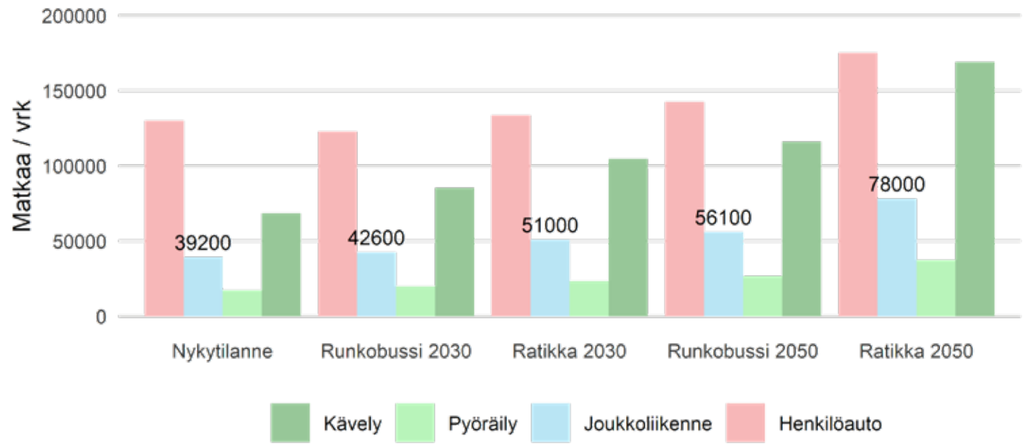
Kulkutapojen matkamäärät kasvavat kulkutapajakauman muutoksen lisäksi maankäytön muutoksien vuoksi. Raitiotien yhteydessä ratikkakäytävään sijoittuu enemmän maankäyttöä, jolloin joukkoliikenteen matkamäärä kasvaa raitiotien rakentamisen myötä noin 22 000 matkaa vuorokaudessa vuonna 2050 verrattuna runkobussivaihtoehtoon. Myös muilla kulkumuodoilla tehtävien matkojen määrä kasvaa ratikkakäytävän suuremman maankäytön volyymin vuoksi. Suhteellisesti voimakkaimmin lisääntyvät kävellen ja pyörällä tehtävät matkat ja vähiten automatkat (kuva 6.13).

Taulukko 6.3 Herkkyystarkastelut eri lähtötietojen vaikutuksesta raitiotien matkustajamäärään.

	Nousijat (vrk)	Keskikuormitus (iht)	Maksimi kuormitus (iht)
Ratikka 2030	31 000	440	770
+ Tiemaksut	32 200	450	780
+ Ruuhkavuorovälin tihennys 5 minuuttiin	33 500	500	880
+ Ei koronapandemian pitkiä vaikutuksia	33 600	490	870



Kuva 6.12 Ratikan kaavarunkoalueella (noin 800 m etäisyydellä linjauksesta) lähtevien matkojen kulkutavat. Matkoihin sisältyy tarkastelussa kaikki kaavarungon alueelta lähtevät ja muualta Helsingin seudulta saapuvat matkat.



Kuva 6.13 : Ratikan kaavarunkoalueella (noin 800 m etäisyydellä linjauksesta) lähtevien matkojen kulkutavat. Matkoihin sisältyy tarkastelussa kaikki kaavarungon alueelta lähtevät ja muualta Helsingin seudulta saapuvat matkat.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Saavutettavuus

Liikkumisen perimmäisenä tarkoituksena on osallistua aktiviteetteihin (työ, harrastukset, ostokset), jotka sijaitsevat erillään toisistaan. Saavutettavuus tarkoittaa asukkaan mahdollisuuksia osallistua päivän aikana haluamiinsa aktiviteetteihin (ts. toiminnot ovat asukkaan saavutettavissa).

Saavutettavuus muuttuu raitiotien rakentuessa kahdella tavalla:

1. Maankäytön tiivistyminen tuo matkakohteita lähemmäs toisiaan, jolloin asukkaille on tarjolla enemmän matkamahdollisuuksia lähietäisyydellä.
2. Raitiotie parantaa joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä ja palvelutasoa, jolloin matkustaminen eri sijaintien välillä helpottuu. Yhteyksien toimivuuteen vaikuttaa yhtäläisesti matka-aika, matka-ajan luotettavuus, matkustamisen kustannukset ja matkustusmukavuus.

Maankäytön tiivistymisen ja yhteyksien muutosta voidaan mitata yhdessä hyötymittarin avulla, kun taas joukkoliikenteen yhteyksiä voidaan mitata erikseen yleistetyn matka-ajan kautta.

Kuva 6.14 Ratikan myötä esimerkiksi kauppakeskus Jumbon saavutettavuus paranee. (Kuva: WSP).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Saavutettavuus huomioiden maankäytön tiivistyminen (hyötymittari)

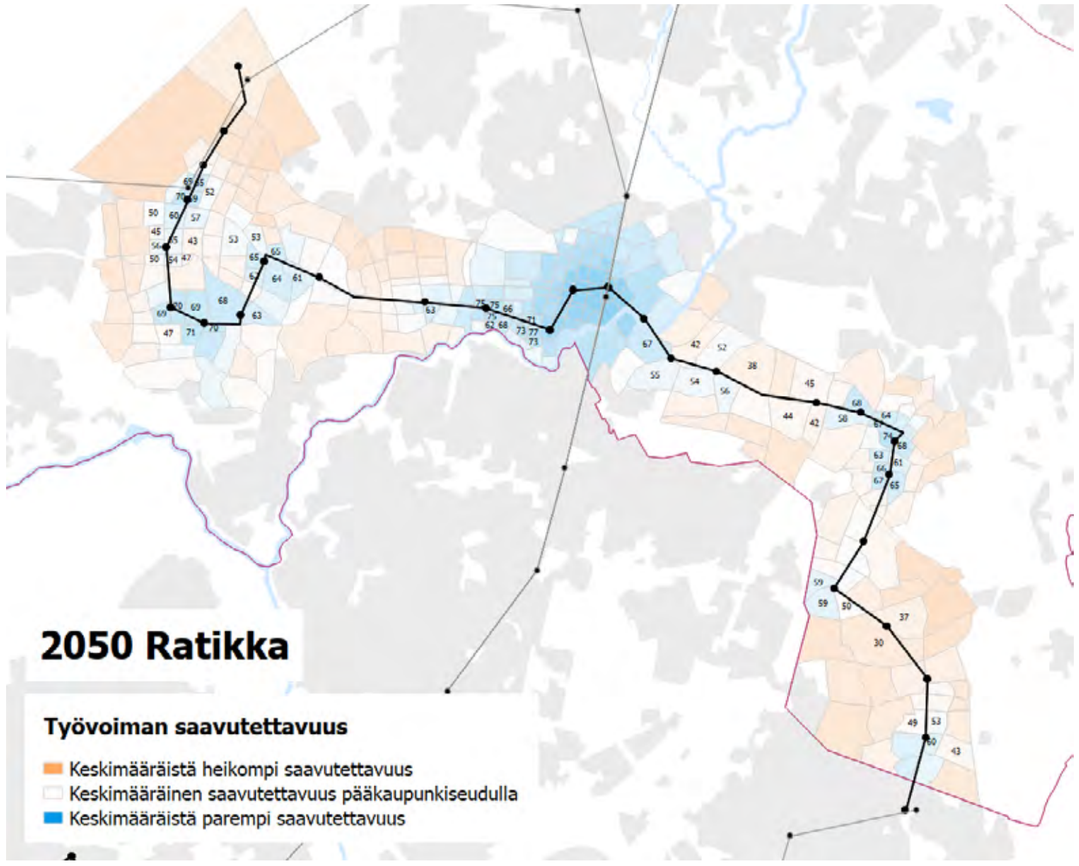
Raitiotien rakentamisen merkittävin vaikutus saavutettavuuteen syntyy ratikan myötä tiivistyvän kaupunkirakenteen kautta. Tiiviissä kaupunkirakenteessa asukkaat, työpaikat ja palvelut sijaitsevat suhteessa lähempänä toisiaan, jolloin matkakohteita on tarjolla aiempaa lähempänä käytetystä kulkutavasta riippumatta. Vastapuolella tiivis kaupunkirakenne voi aiheuttaa ruuhkia, jotka hidastavat matkoja.

Maankäytön sijoittumisen ja liikenneyhteyksien yhdessä määrittämää saavutettavuutta voidaan mitata kokonaisuutena liikennemalliin perustuvien hyötymittareiden (ns. logsum) avulla asukkaan tai työpaikan näkökulmasta. Hyötymittari kuvaa sitä, millaisia kulkutapoja ja kohteita matkalle on tarjolla. Suurempi määrä valittavissa olevia matkakohteita ja toimivia kulkutapavaihtoehtoja tuottavat enemmän hyötyjä.

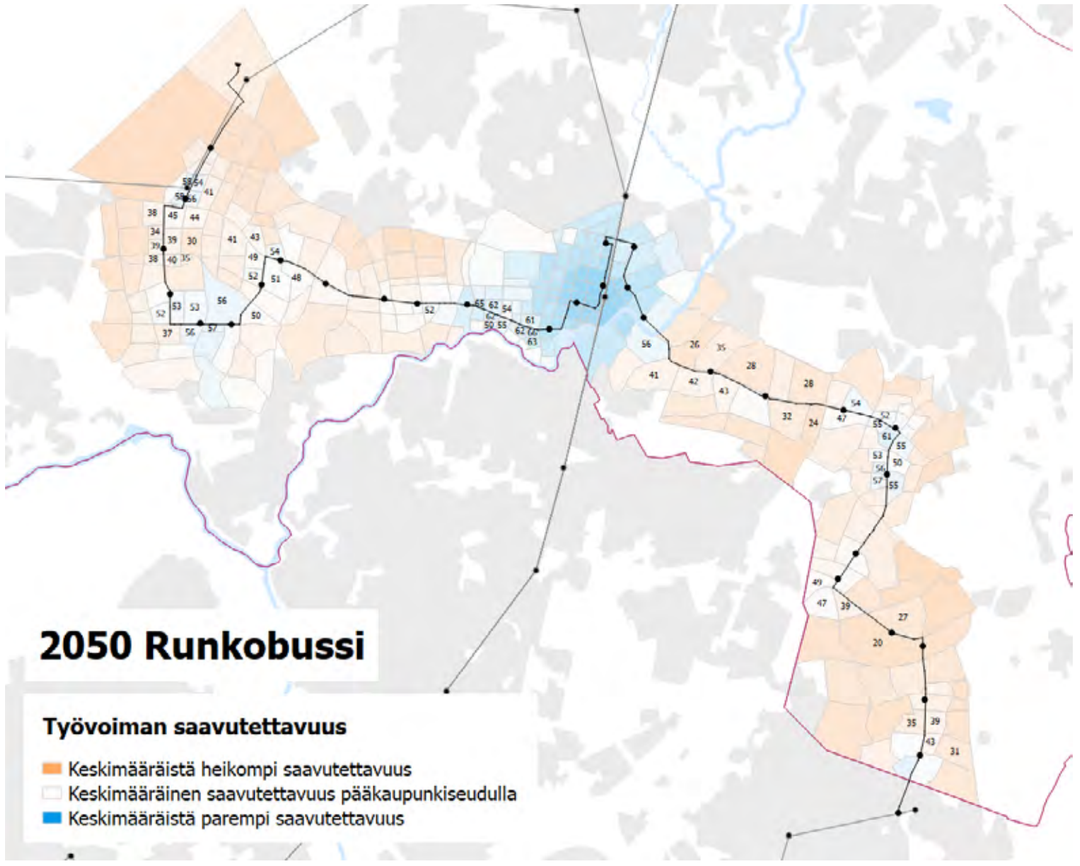
Tässä mittarina on käytetty työvoimasaavutettavuutta, joka kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta, huomioiden kaikki kulkutavat ja niillä lasketut etäisyydet työpaikalle. Pääkaupunkiseudun alueet on järjestetty prosenttiasteikolle työvoimasaavutettavuuden mukaan ja kuvissa 6.15 ja 6.16 on esitetty miten ratikkakäytävän alueet sijoittuvat asteikolla muuhun pääkaupunkiseutuun verrattuna runkobussi- ja ratikkavaihtoehdoissa.

Työvoiman saavutettavuus kasvaa raitiotien rakentamisen ja sen aiheuttamien maankäyttömuutosten johdosta suhteessa bussivaihtoehtoon. Kuten aiemmin on esitetty, niin raitiotie todennäköisesti johtaa tiiviimpään kaupunkirakenteeseen ja se parantaa saavutettavuutta. Esimerkiksi Hakunilan, Jumbon ja Aviapoliksen alue on vertailuvaihtoehdossa saavutettavuudeltaan lähellä pääkaupunkiseudun mediaania, mutta ratikkavaihtoehdossa saavutettavuus paranee 10–20 %-yksikköä. Tikkurilan saavutettavuus on jo vertailuvaihtoehdossa pk-seudun parhaimmistoa ja raitiotien vaikutus alueelle on pienempi. Tikkurilan työvoimasaavutettavuusalue kuitenkin laajenee Tikkurilantien ja Kyytitien suuntaisesti isommalle alueelle.

Työvoimasaavutettavuuden parantuminen on merkittävä tekijä erityisesti työvoimaintensiivisten alojen näkökulmasta. Raitiotien tuottamilla hyödyillä on siten välillisesti vaikutusta raitiotiekäytävän vetovoimaisuuteen yritystoiminnan sijaintipaikkana suhteessa muuhun Helsingin seutuun.



Kuva 6.15 Työvoimasaavutettavuus alueittain vuonna 2050 ratikkavaihtoehdossa.



Kuva 6.16 Työvoimasaavutettavuus alueittain vuonna 2050 runkobussivaihtoehdossa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

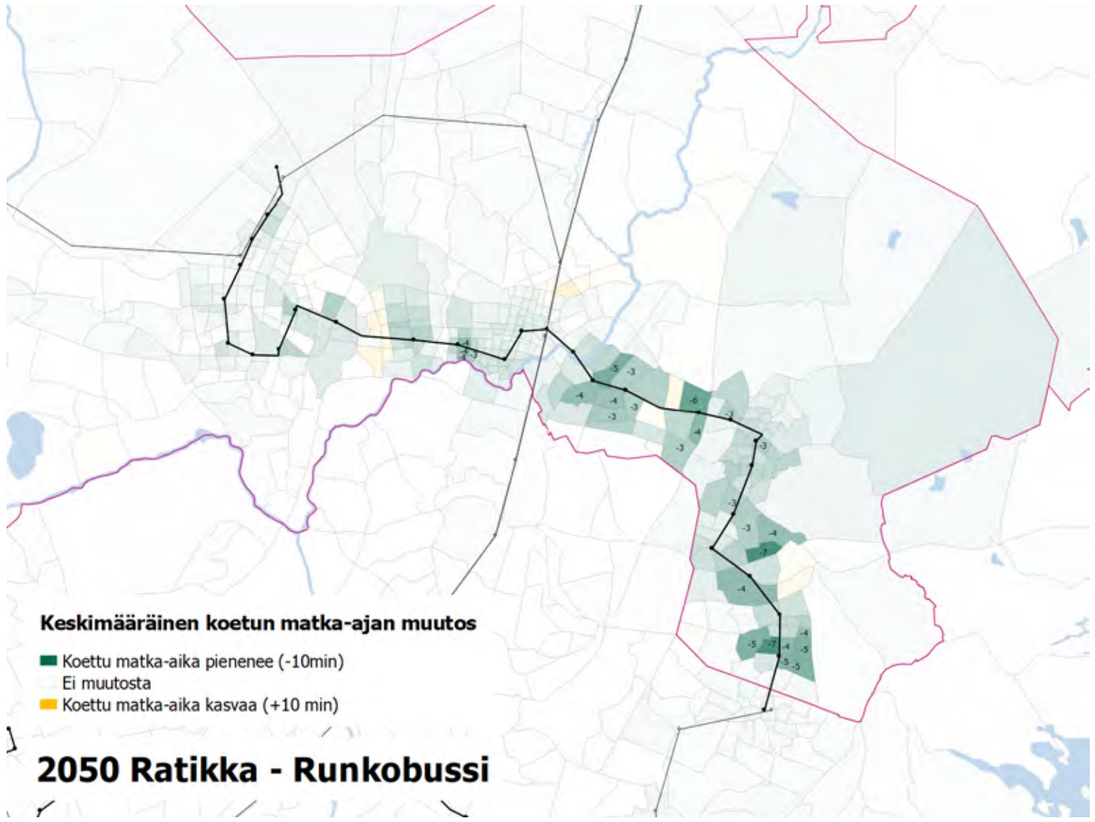
Joukkoliikenteen yhteydet ja palvelutaso (yleistetty matka-aika)

Joukkoliikenteen palvelutason ja yhteyksien näkökulmasta raitiotie parantaa erityisesti joukkoliikenteen matka-aikaa, liikennöinnin luotettavuutta ja kapasiteettia. Samalla kuitenkin raitiotie pidentää kävelymatkoja pysäkille harvemman pysäkkivälin vuoksi.

- Matka-ajan näkökulmasta suurin ero raitiotien ja runkobussin välille syntyy Tikkurilassa. Muilla osuuksilla pysäkkien väliset matka-ajat ovat lähellä toisiaan. Tikkurilassa raitiotielle rakennettava alikulku säästää noin 5 minuuttia matka-ajassa Tikkurilan alueen läpi kulkevalle matkustajalle. Tikkurilan asemalla junaan vaihtavilla matkustajille raitiotie nopeuttaa matkaa noin 3–5 minuuttia saapumissuunnasta riippuen.
- Joukkoliikenteen luotettavuus, ruuhkautuminen ja matkustusmukavuus ovat vahvasti kytköksissä toisiinsa. Raitiotien liikennöinti on runkobussia täsmällisempää, koska sille toteutetaan paremmin muusta liikenteestä eroteltu infrastruktuuri. Samalla suuremman kapasiteetin vuoksi ruuhkautumisen aiheuttamat haitat (pitkät pysäkkiajat, matkustusmukavuus) ovat pienemmät korkeilla matkustuskuormituksilla.
- Pysäkkivälin pidentyminen aiheuttaa osalle matkustajista palvelutasoa heikentäviä pidempiä kävelymatkoja.

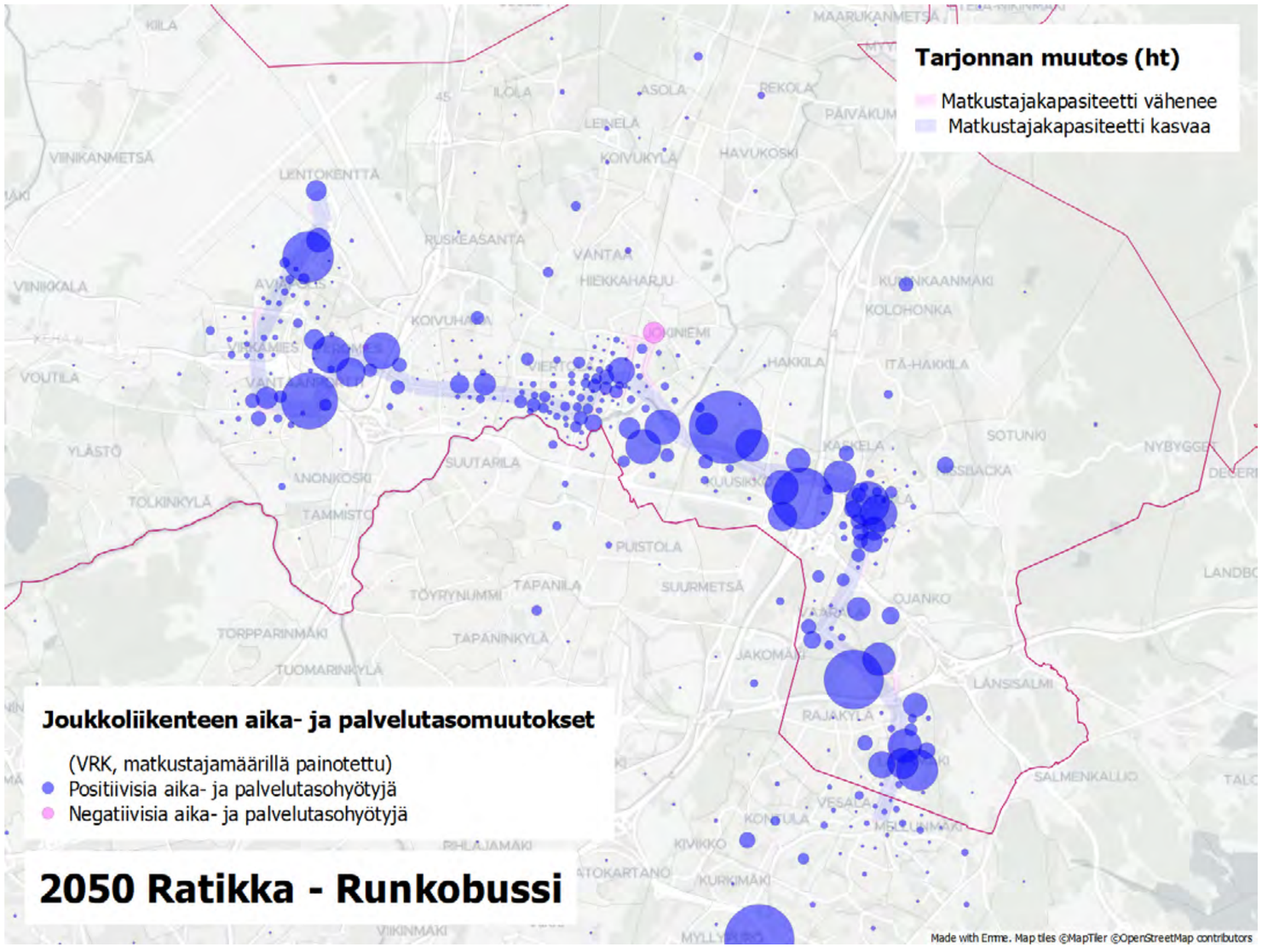
Joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä koko matkaketjun osalta (”ovelta ovelle”) voidaan mitata liikennemallin yleistetyn matka-ajan (ns. koettu matka-aika) avulla. Koettu matka-aika sisältää todellisen matka-ajan lisäksi painotukset matkan eri osissa (kävely, odotus, liikennevälineessä) sekä kulkutapojen välisissä laatueroissa siten, kuinka käyttäjät painottavat niitä valinnoissaan.

Kuvassa 6.17 on esitetty keskimääräisen joukkoliikennematkan koetun matka-ajan muutokset (yhteiskuntataloudellisessa laskelmassa käytetään termiä aika- ja palvelutasohyödyt) ratikkakäytävän varrella. Ratikalla matkustusaika nopeutuu Tikkurilan tunneliyhteyden nopeuttaessa reittiä rautatieasemalle ja Tikkurilan läpi. Lisäksi ratikan palvelutasohyödyt syntyvät paremmasta täsmällisyydestä, korkeammasta kapasiteetista ja muista laatueroista.



Kuva 6.17 Keskimääräinen koetun matka-ajan muutos ratikalla verrattuna runkobussiin vuonna 2050.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



Kuva 6.18 Joukkoliikenteen aika- ja palvelutasomuutokset alueittain. Ratikkaa on verrattu runkobussivaihtoehtoon vuonna 2050.

Suurimmat saavutettavuushyödyt syntyvät alueilla, jotka jäävät raskaan raideliikenteen pysäkkien väliin. Näillä alueilla raitiotieliikenteen nopeus ja parantunut täsmällisyys helpottavat erityisesti vaihdollisten matkojen tekemistä ja mahdollistavat yhä useampien eri kohteiden saavuttamisen joukkoliikenteellä.

Kuva 6.18 esittää saavutettavuushyötyjen jakautumisen alueille ottaen huomioon kaikki alueilta lähtevät matkat ja niiden matka-aikamuutokset. Hyötyjä syntyy tasaisesti koko ratikan varrella, mutta erityisen paljon Tikkurilan koko itäpuoleiselle linjaosuudelle, josta muun muassa vaihtoyhteydet Tikkurilan juna-asemalle ja Mellunmäkeen kehittyvät huomattavasti.

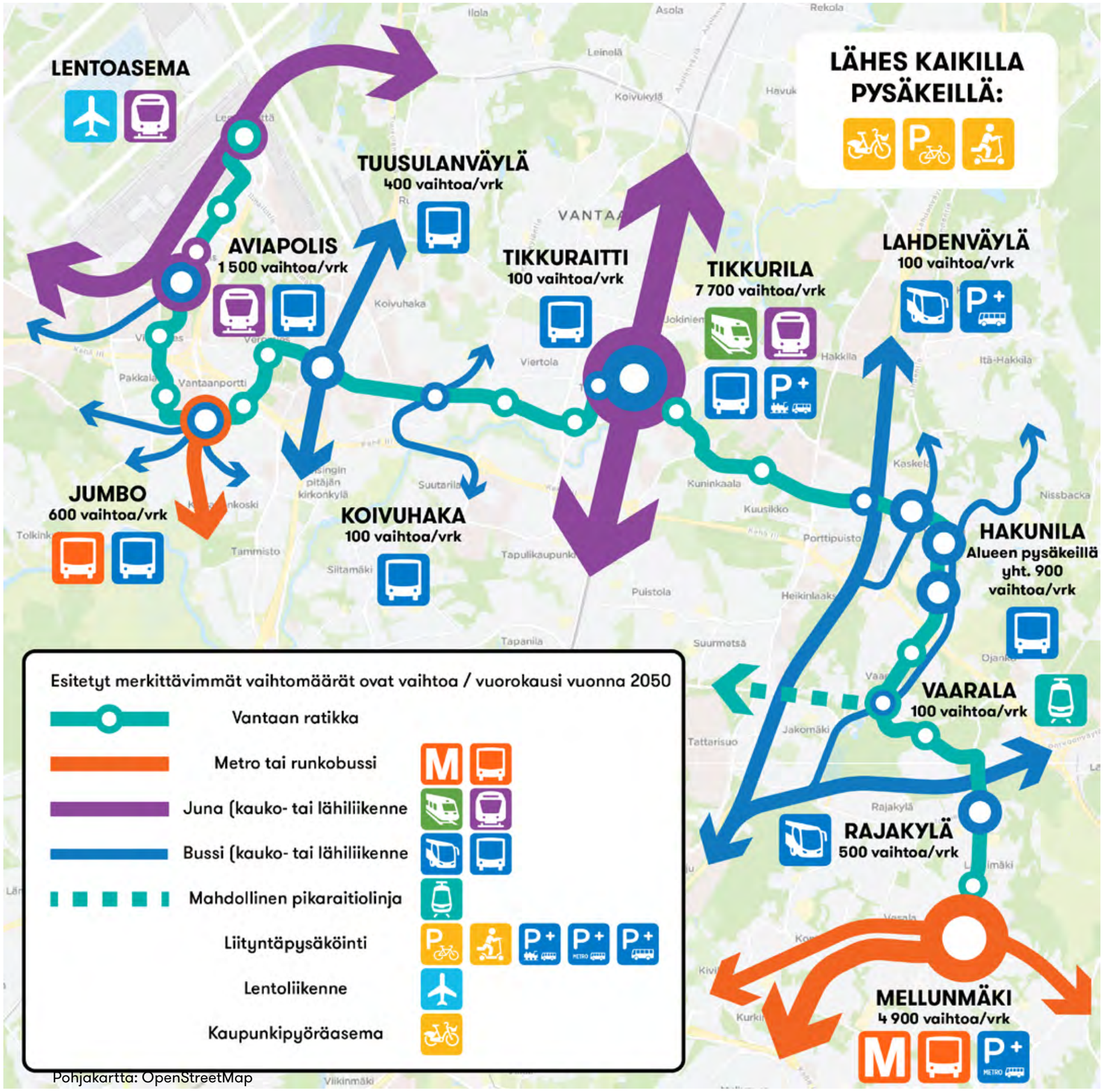
Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Rajakylä (Porvoonväylä). Pysäkkivälin harventaminen ja reittimuutos runkobussiin verrattuna aiheuttavat myös paikallisia negatiivisia vaikutuksia.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Vaihdot

Raitiotien myötä joukkoliikenteen matkustus painottuu suorista bussiyhteyksistä enemmän vaihdollisiin matkoihin. Vaihdot tuottavat pientä haittaa matkustajille, mutta runkoyhteyksien ja niiden välillä tapahtuvien vaihtojen kautta voidaan tarjota kattavammin palveleva joukkoliikenteen verkosto kuin yksittäisillä suorilla bussiyhteyksillä. Tässä kokonaisuudessa vaihtosolmujen ja vaihdon vastuksen pienentämisen merkitys osana liikenneverkon toimintaa korostuu aiempaa enemmän.

Ratikalla tehtävistä matkoista noin 40 % on vaihdollisia ja runkobussilla vaihdollisten matkojen osuus on hieman suurempi. Merkittävä osa vaihdoista tapahtuu Tikkurilassa junaan ja Mellunmäessä metroon. Muita tärkeitä vaihtosolmuja ovat Aviapolis, Jumbo ja Hakunila ja kaukobussilinjoihin vaihdetaan Tuusulanväylän, Lahdenväylän ja Rajakylän pysäkeillä.



Kuva 6.19 Ratikan tärkeimmät vaihtopisteet ovat Tikkurila, Mellunmäki, Aviapolis, Hakunila, Jumbo, Rajakylä ja Tuusulanväylä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Liikkumisen turvallisuus ja esteettömyys

Raitiotiellä on positiivisia vaikutuksia liikkumisen turvallisuuteen. Ratikan myötä pyöräliikenteen ja kävelyn olosuhteita kehitetään ja kulkumuotojen erottelu paranee, mikä helpottaa liikkumisen hahmotettavuutta ja lisää kävelyn ja pyöräilyn turvallisuutta. Ratikan myötä myös suojatieylitysten turvallisuus paranee, kun ajoneuvoliikenteen nopeuksia hillitsevien keskisaarekkeiden ja kavennusten määrä suojateillä lisääntyy. Myös liikennevalo-ohjattujen risteysten määrä lisääntyy ratikan myötä. Liikennevalo-ohjaus on suunniteltu lähes kaikkiin sellaisiin risteyksiin, joissa raitiotie risteää autotien kanssa, mikä vähentää liikenneonnettomuuksien riskiä. Liikennevalo-ohjatut suojatiet tulevat myös jokaisen ratikkapysäkin yhteyteen.

Ennusteiden mukaan ratikan rakentaminen vähentää ajoneuvoliikenteen määrää, jonka myötä myös liikenneonnettomuuksien määrää vähenee. Runkolinjabussivaihtoehtoon verrattuna onnettomuuksien määrä vähenee ennusteiden mukaan noin 1 onnettomuudella vuodessa vuonna 2030 ja 3,5 onnettomuudella vuodessa vuonna 2050. Määrät perustuvat Helmet-liikenne-ennustemallilla arvioituun ajoneuvoliikennemäärän pienenemiseen. Ajoneuvoliikenteen määrän väheneminen vähentää myös terveydelle haitallisia ajoneuvoliikenteen päästöjä.

Ratikka parantaa liikkumisen esteettömyyttä, kun pysäkit ja niiden läheisyydessä olevat suojatiet rakennetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti. Liikuntarajoitteisille ja esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkeville ratikkaan siirtyminen ja ratikasta poistuminen on helpompaa kuin bussiin nouseminen tai sieltä poistuminen. Ratikka pysähtyy aivan reunakiven viereen, jolloin siihen on aidosti esteetön kulku. Bussi jää helposti kauemmas pysäkistä, jolloin bussiin nouseminen ja poistuminen on hankalampaa. Tällöin ei esteettömyyden erikoistason bussipysäkistä ole myöskään yhtä paljon hyötyä.

Ratikan ympäristö paranee muiltakin osin, kun ympäristöä rakennetaan laajemminkin nykyisten esteettömyyskriteerien mukaisesti. Näköesteiset huomioidaan pysäkeillä kulkua ohjaavilla noppakiviraidoilla ja pysäkkialueen reunasta varoittavilla betonikiviraidoilla. Ratikka siis edistää useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä ja parantaa kaupunkilaisten yhdenvertaisia liikkumismahdollisuuksia. Ratikan pysäkkikuulutukset sekä jokaiselle pysäkille suunnitellut aikataulunäytöt ja solmu- ja keskushubien pysäkkien yhteyteen suunnitellut vaihtoaikataulunäytöt helpottavat ratikalla matkustusta lisäävät esteettömyyttä. Lisäksi ratikkapysäkit ovat helposti havaittavia ja ratikan reitti selkeä ja helposti hahmotettava.

Ratikan kalusto on kauttaaltaan matalalattiaista. Kaluston suunnittelussa huomioidaan se, että vaunussa on helppoa ja miellyttävää matkustaa. Ratikan kulku on myös bussia tasaisempaa, jolloin matkustaminen seisten on helpompaa ja esimerkiksi liikennevälineessä kaatumisen riski on pienempi.

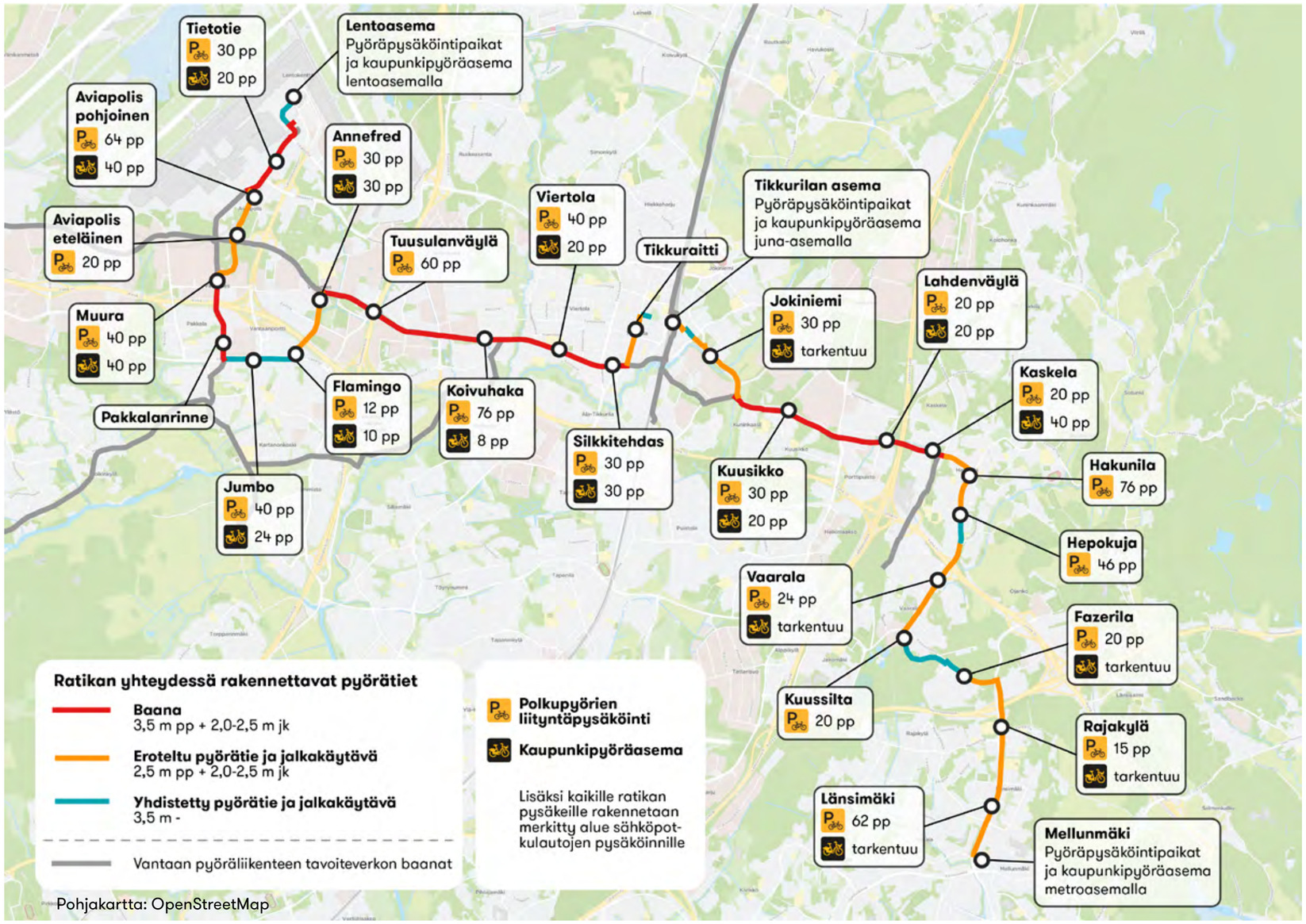
Kuva 6.20 Kuva Tampereen ratikasta. (Kuva: Tiina Hulkko).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Pyöräliikenne ja kävely

Ratikan rakentaminen parantaa pyöräliikenteen ja kävelyn olosuhteita koko ratikkakäytävän varrella sekä vauhdittaa Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkon toteutumista. Ratikan linjauksen varrelle toteutetaan uutta, korkeatasoista jalankulun ja pyöräliikenteen väylää noin 19,2 km matkalle. Kävelyn ja pyöräliikenteen kehittyvät yhteydet kytkevät ratikan varrella sijaitsevia keskuksia ja niiden toimintoja tiiviimmin yhteen. Lisäksi maankäytön kehittyminen ratikkakäytävän varrella entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina luo edellytykset kävellen ja pyörällä tehtävien matkojen lisääntymiselle sekä parantaa lähipalveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyörällä.

Nykytilanteessa ratikan linjauksen varrella kulkee yhdistetty pyörätie ja jalkakäytävä lähes koko matkalla joko yhdellä tai kummallakin puolella katua. Ratikan rakentamisen myötä sekä kävelyn että pyöräliikenteen väylien laatu paranee merkittävästi, sillä suurimmalla osalla reittiä kulkumuodot erotellaan toisistaan omille kulkuväylilleen vähintään toisella puolella katua. Kävelyn ja pyöräliikenteen erottelu tekee pyörällä liikkumisesta sujuvampaa ja parantaa samalla kävelyn turvallisuutta ja miellyttävyyttä.



Kuva 6.21 Pyöräpysäköinti, kaupunkipyöräasemat ja sähköpotkulautaparkit ratikan asemien yhteydessä.

Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkossa (2020) kaupungin pääpyöräreitit on jaettu kolmeen luokkaan: baanoihin sekä pääpyöräreitteihin I ja II. Baanat ovat laadukkaimpia pyöräväyliä, ja ne on suunniteltu palvelemaan erityisesti pitkämatkaista ja nopeavauhtista pyöräilyä ottaen huomioon seudullinen jatkuvuus. Baanat sijaitsevat usein rata-, moottoritie- tai viherkäytävien yhteydessä. Baanoilla pyöräliikenne on aina eroteltu autoliikenteestä ja jalankulusta ja risteämiset muun liikenteen kanssa on pyritty minimoimaan. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko sisältää yhteensä 51,5 km pyöräliikenteen baanaa. Ratikan rakentamisen yhteydessä ratikkakäytävän varrelle toteutetaan noin 8,1 km korkealuokkaista pyöräliikenteen baanaa. Ratikan varrella olevat baanaosuudet sijoittuvat Tietotien, Osuustien, Tikkurilantien ja Kyytitien varsille.

Vantaan tavoitteellinen baanaverkko ei kaikilta osin kulje ratikan kanssa samaa linjausta pitkin, mutta baanan ja ratikan reitit kulkevat kuitenkin samassa liikennekäytävässä. Esimerkiksi Aviapoliksessa baanan linjaus kulkee Tietotieltä Turbiinitietä pitkin Toisellesavulle, kun taas ratikka kulkee Aviabulevardia pitkin. Mikäli ratikan rakentamisen yhteydessä toteutetaan myös Aviapoliksessa Turbiinitietä kulkeva 1,2 km pituinen baanaosuus, parantaa se reitin jatkuvuutta ja pyöräliikenteen sujuvuutta.

Baanojen lisäksi ratikan myötä toteutuu myös tavoiteverkossa määritettyjä pääpyöräreittejä I ja II, jotka ovat myös laadultaan korkeatasoisia ja käyttäjämäärältään suhteellisen korkeita pyöräliikenteen

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

reittejä. Ratikan myötä rakennettavat tai parannettavat pääpyöräreitit I ja II sijaitsevat Väinö Tannerin tiellä, Tasetiellä, Rälssitiellä, Kielotiellä, Tikkurilanraitiolla, Jokiniemenkadulla, Kyytitiellä, Hakunilantiellä, Kuussillantiellä, Fazerintiellä sekä Länsimäentiellä. Näille reiteille eroteltua pyörätietä ja jalkakäytävää rakentuu noin 8,3 km ja yhdistettyä pyörätietä ja jalkakäytävää noin 2,8 km. Suurin osa näistä reiteistä on laatutasoltaan parannettavia, jo olemassa olevia yhteyksiä. Joillakin osuuksilla rakennetaan kuitenkin myös kokonaan uutta väylää, kun nykytilassa vain toisella puolella katua olevan kävely- ja pyörätien lisäksi myös toiselle puolelle katua rakennetaan uusi jalankulku- ja pyörätie. Tällaisia osuuksia on muun muassa Kyytitiellä, Fazerintiellä ja Länsimäentiellä.

Ratikan yhteydessä toteutettavat uudet sekä parannettavat kävely- ja pyörätiet parantavat erityisesti Vantaan itä-länsi-suuntaisen kävelyn ja pyöräliikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta. Lisäksi nykyistä laadukkaammat pyörätiet esimerkiksi Helsinki-Vantaan lentoasemalle parantavat alueella työskentelevien kestävän työmatkaliikkumisen olosuhteita ja mahdollisuuksia.

Pyöräpysäköinti, kaupunkipyörät ja sähköpotkulautojen pysäköintialueet

Lähes jokaiselle ratikan pysäkille muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta toteutetaan pyöräpysäköintipaikkoja, kaupunkipyöräasema sekä sähköpotkulautojen pysäköintialue. Pysäkkikohtaiset tiedot ja pyöräpysäköintipaikkojen määrät on esitetty kuvassa XX ja taulukossa xx.

Ratikkapysäkkien pyörien liityntäpysäköintipaikkojen määrä perustuu arvioon pysäkin käyttäjäpotentiaalista vuonna 2030. Yhteensä ratikan varrella oleville pysäkeille rakennetaan 785 uutta pyöräpysäköintipaikkaa. Lentoaseman, Tikkurilan aseman ja Mellunmäen aseman ratikkapysäkkien yhteen ei rakenneta pyörien liityntäpysäköintipaikkoja, sillä ratikan käyttäjiä palvelevat asemilla jo nykyisin olevat pyöräpysäköintipaikat. Ratikkapysäkkien yhteyteen tuleva pyöräpysäköinti toteutetaan runkolukituksen mahdollistavina telineinä ja pyöräpysäköinti on lähtökohtaisesti katettu. Pyörien liityntäpysäköintipaikkojen lisäksi ratikkapysäkeillä on varauduttu kaupunkipyöräasemien toteuttamiseen. Lisäksi asemille toteutetaan merkityt pysäköintialueet sähköpotkulaudoille.

Laadukas, turvallinen ja määrällisesti riittävä pyöräpysäköinti, kaupunkipyörät sekä sähköpotkulaudat laajentavat pysäkkien vaikutusaluetta tarjoamalla ensimmäisen ja viimeisen kilometrin (first/last mile) ratkaisuja ratikan käyttäjille.

Ajoneuvoliikenne

Ajoneuvoliikenteen osalta raitiotien vaikutukset johtuvat liikennejärjestelyiden muutoksista ja autoliikenteen matkamäärien sekä ruuhkautumisen muutoksista.

Liikennejärjestelyjen muutoksilla on pieniä vaikutuksia autolla ajamiseen Vantaalla. Ratikan reitti on suunniteltu pääsääntöisesti omille kaistoilleen, jolloin autot ja ratikat kulkevat toisistaan erillään, eivätkä autolla ajavat joudu odottamaan pysäkille pysähtyneen raitiovaunun takana. Poikkeuksen muodostavat katuosuudet Osuustiellä, Rälssitiellä ja Kielotiellä, joilla ratikka- ja autoliikenne on suunniteltu samoille kaistoille. Näillä katuosuuksilla on Pakkalanrinteen ja Tikkuraitin ajoratapysäkit.

Autoliikenteen järjestelyt muuttuvat vähäisesti. Autoliikenteen kaistamäärät säilyvät pääosin nykyisellään. Poikkeuksia ovat Kielotie Lummekujan ja Tikkurilantien välillä sekä Tikkurilantie Osmankäämintien ja Kielotien välillä, jotka kaventuvat nykyisestä 2+2-kaistasta 1+1-kaistaan. Joissakin paikoissa autoliikenteen reitit muuttuvat. Henkilöautoliikenteen läpiajo kielletään Aviabulevardin pohjoisosassa, Toinen savu -kadun eteläosassa, Tasetieltä pohjoiseen Rälssitielle ja Kielotiellä välillä Unikkotie - Lummekuja. Puutarhatie katkaistaan autoliikenteeltä Tikkurilantien eteläpuolella ja Neilikkatie katkaistaan Kielotien molemmilta puolilta. Liikennevalojen määrä ratikan reitin varrella kasvaa, kun ratikkareitin liittymät ovat pääsääntöisesti valo-ohjattuja.

Autoliikenteen matkamäärien ja ruuhkautumisen osalta raitiotien vaikutukset riippuvat valitusta tarkastelualueesta. Vantaalla ja ratikkakäytävällä asukas- ja työpaikkamäärien oletetaan kasvavan raitiotien myötä, mikä kasvattaa samalla autoliikenteen määriä runkobussivaihtoehtoon verrattuna kulkutapasiirtymistä huolimatta. Raitiotiekäytävällä tehdään bussivaihtoehdossa 1,6 automatkaa asukasta kohden ja ratikkavaihtoehdossa 1,4 automatkaa asukasta kohden. Asukas- ja työpaikkamäärän kasvusta johtuen automatkoja ratikkakäytävän alueelta tehdään kuitenkin vuorokausitasolla 33 000 matkaa enemmän vuonna 2050 verrattuna bussivaihtoehtoon.

Automatkojen määrän kasvu aiheuttaa edelleen autoliikenteen vähäistä ruuhkautumista suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Ajonopeudet laskevat hieman iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

Helsingin seudun laajemmassa tarkastelussa ratikka vaikuttaa ajoneuvoliikenteen kulkutapaosuuteen ja sitä kautta ruuhkien vähenemiseen. Tämä johtuu kaupunkirakenteen tiivistymisestä ja joukkoliikenteen palvelutason paranemisesta. Seudullisella tasolla autoliikenteen suorite pienenee vuodessa 4,8 miljoonaa ajoneuvokilometriä vuonna 2050 ja automatkoja tehdään vuorokausitasolla noin 5000 matkaa vähemmän, jolloin myös autoliikenteen ruuhkautuminen on vähäisempää.

Ratikalla ei ole vaikutuksia autojen liityntäpysäköintiin. Ratikan reitin varrella on kuitenkin useita nykyisiä tai suunniteltuja autoliikenteen liityntäpysäköintipaikkoja, joita myös ratikan matkustajat voisivat hyödyntää. Liityntäpysäköinnin kannalta houkuttelevia sijainteja ovat erityisesti eri liikennemuotojen solmukohdat, joissa ratikka risteää muun joukkoliikenteen kanssa. Seudullisesti merkittäviä liityntäpysäköintialueita ovat Tikkurila ja Mellunmäki. Tieliikenteen kannalta merkittäviä vaihtopaikkoja ovat moottoriteiden nykyiset (Tuusulanväylä) tai suunnitellut vaihtopaikat (Lahdenväylä ja Porvoonväylä). Lahdenväylälle suunniteltujen vaihtopysäkkien yhteyteen on suunniteltu autoliikenteen liityntäpysäköintiä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Saavutettavuus ja sosiaalinen kestävyys

Ratikan yhteiskuntataloudellisessa kannattavuuslaskelmassa ei huomioida liikkumisen hyvinvointivaikutuksia tai vaikutusten kohdentumista eri väestöryhmiin. Nämä vaikutukset voivat olla kuitenkin kaupunkikehityshankkeessa merkittäviä pitkällä aikavälillä ratikan muuttaessa yhdyskuntarakennetta ja ihmisten liikkumistottumuksia.

Oikeudenmukaisuuden näkökulmasta on olennaista arvioida, miten vaikutukset kohdistuvat haavoittuviin ja hiljaisiin väestöryhmiin. Haavoittuviksi ryhmiksi on Helsingin seudulla tunnistettu mm. vanhukset, lapset, pienituloiset, liikuntarajoitteiset ja autottomat kotitaloudet (Pakkanen 2020). Haavoittuvien ryhmien näkökulmasta olennaiseksi tekijäksi nousee saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla, joka on avoin kaikille ikäryhmästä riippumatta. Nämä ryhmät ovat myös alttiimpia liikenteen ulkoisvaikutuksille, kuten päästöille, melulle ja onnettomuuksille.

Vantaan ratikan myötä kestävien kulkumuotojen saavutettavuus paranee sekä maankäytön muutosten että liikenneyhteyksien laadun paranemisen myötä. Kaupunkirakenne tiivistyy, jolloin muun muassa lähipalvelut ovat usein saavutettavissa helpommin kävellen. Vantaan ratikkakäytävällä esimerkiksi Hakunila, Veromies, Jokiniemi ja Länsimäki ovat alueita, joissa mainittujen haavoittuvien ryhmien osuus on suuri ja saavutettavuusparannukset ovat merkittäviä. Toisaalta joillain alueilla kävelymatkat pysäkeille pitenevät, mikä heikentää saavutettavuutta paikallisesti. Bussipysäkkejä on kuitenkin pyritty suunnittelemaan ratikan varrelle siten, että joukkoliikenne on myös lyhyempien kävelymatkojen kautta saavutettavissa.

Luotettavamman joukkoliikennetarjonnan lisäksi myös kävelyn ja pyöräilyn laadullisia olosuhteita parannetaan katuhankkeiden yhteydessä. Kulkumuotojen erottelu ja parannukset esteettömyydessä parantavat turvallisuutta ja helpottavat paikallista liikkumista. Aktiivisten kulkumuotojen käytön lisääntyminen tuottaa terveyshyötyjä lisääntyvän arkiliikunnan myötä. Kävelyn ja pyöräilyn on laskettu säästävän elinvuosia ja tuottavan hyvinvointia erityisesti nuorimmalle ikäryhmälle selvityksessä Liikenteen terveysvaikutukset Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa (SYKE 2021).

Ratikkahankkeella vähennetään pakokaasu- ja pienhiukkaspäästöjä sekä autoliikenteen vähenemisen myötä myös onnettomuuksia. Pienhiukkaspäästöjä syntyy myös liikenteen sähköistyessä renkaista ja katupölystä. Hyödyt päästövähenemässä kohdistuvat erityisesti hengitystievaikeuksista kärsiville. Onnettomuuksien vähenemähyödyt ovat merkittävimmät yli 64-vuotiaiden ikäryhmässä, jossa liikennekuolemia tapahtuu eniten (Liikenneturva 2022).

Vantaan ratikka edistää liikkumismahdollisuuksien tasavertaisuutta ja tasoittaa väestöryhmien välisiä saavutettavuuseroja. Autoriippuvuus Vantaalla vähenee, ja liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranee ratikan päätavoitteiden mukaisesti. Ratikan myötä aktiivinen liikkuminen lisääntyy ja sosiaalisesti tärkeät teemat (terveys, elinolot ja viihtyvyys) muuttuvat liikkumisen kannalta kestävämmiksi. Ratikkainvestointi voi lisätä painetta nostaa joukkoliikenteen lippuhintoja, jolla olisi sosiaalisesta näkökulmasta negatiivisia vaikutuksia. Lippuhintojen muodostumiseen vaikuttaa kuitenkin myös hyvin moni muu asia. Vaikutuksia sosiaalisen eriytymisen näkökulmasta on käsitelty tarkemmin luvussa 6.1.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

6.3 YMPÄRISTÖ

Luonto, ekologiset verkostot

Menetelmä

Vantaan ratikan kaavarungon alueelta tehtiin vuosina 2020 ja 2021 luontoselvitykset (Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021, koosteraportti, Faunatica 2021), jotka sisältävät myös suosituksia ja ohjeita muun muassa siitä, miten alueen luontoarvoja ja ekologisia ja muita viheryhteyksiä turvataan osana suunnittelua. Selvitykset jakautuivat kahteen vaiheeseen. Vaiheessa 1 vuonna 2020 kartoitettiin arvokkaat luontotyyppikohteet ja tunnettujen geologisten kohteiden nykytila 50 metrin säteellä raitiotien linjauksesta. Vaiheessa 2 vuonna 2021 selvitysalue sisälsi koko ratikan kaavarunkoalueen 800 metrin säteellä koko ratikkalinjan pituudelta (pl. Helsingin puolella olevat alueet). Selvitykset käsittivät luontotyyppi-, lahokaviosammal-, lepakko-, liito-orava-, linnusto- ja viitasammakkoselvityksiä. Lisäksi arvioitiin tärkeimpien ekologisten yhteyksien säilymistä sekä tarkastettiin tiedossa olevien geologisten kohteiden nykytila.

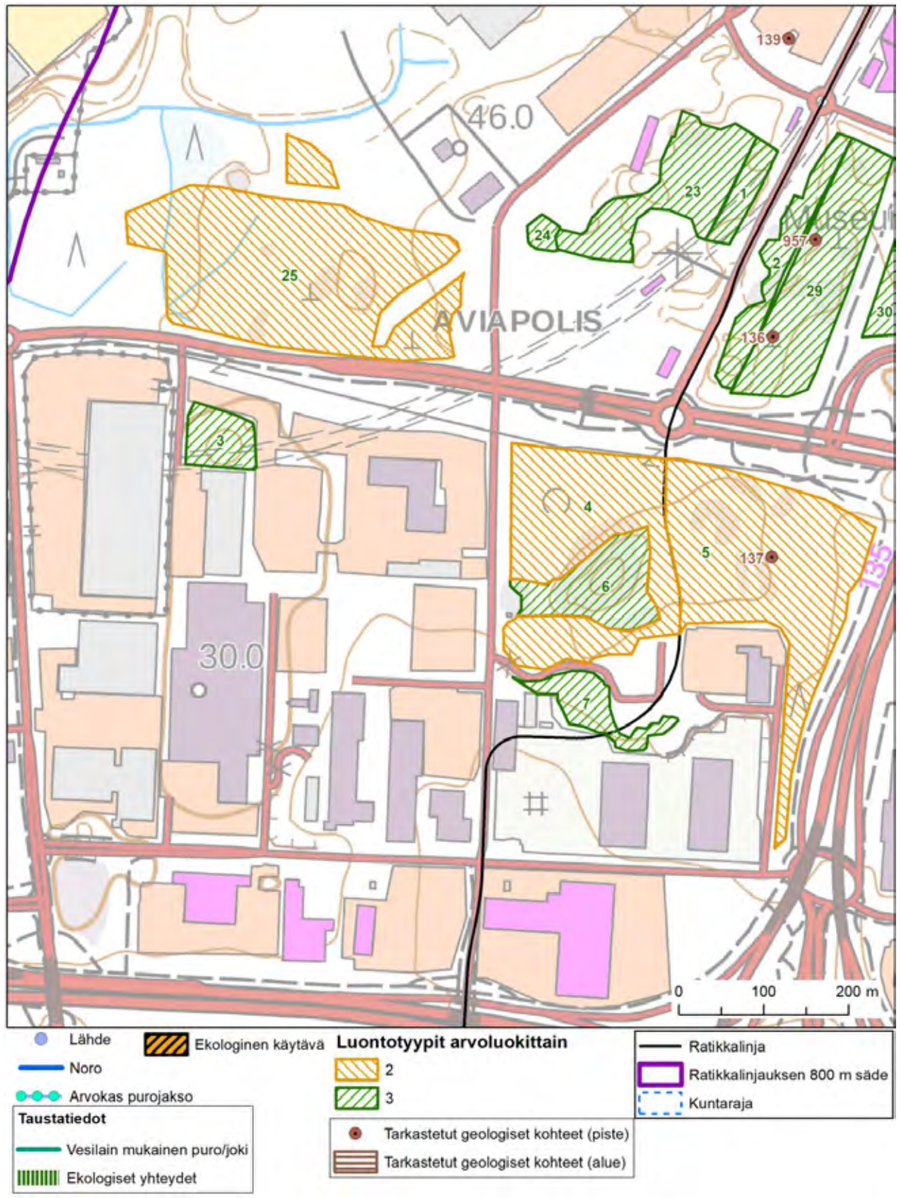
Keskeisiä vaikutuksia

Vaiheessa 1 (50 metrin säde) tehtiin 20 luontotyyppirajausta, joiden voidaan katsoa osuvan alueelle johon ratikan rakentaminen voisi vaikuttaa. Yksikään kohde ei kuitenkaan täyttänyt luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin tai metsälain erityisen tärkeän elinympäristön kriteereitä. Kohteista kaksi määritettiin arvokkaiksi, paikallisesti huomattavan merkittäviksi kohteiksi (arvoluokka II) ja 18 kohtalaisen arvokkaiksi, paikallisesti merkittäviksi kohteiksi (III). Useimmat kohteista ovat luonnontilaltaan selvästi heikentyneitä kaupunkimetsiköitä, joiden puustoa on jossakin vaiheessa käsitelty ja joissa havaittiin maaston kulumista, vieraskasvilajeja ja/tai roskaisuutta. Metsiköissä on kuitenkin monimuotoisuuden kannalta arvokkaita piirteitä, esimerkiksi lahopuuta ja iäkästä puustoa, ja ne täyttävät METSO-ohjelman valintaperusteita.

Vaiheessa 2 (800 metrin säde) tehtiin yhteensä 155 luontotyyppirajausta. Näistäkään mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Lisäksi on hyvä huomioida, että myös runkobussivaihtoehdossa toteutuu paljon rakentamista kaavarunkoalueelle kaupunkirakenteen tiivistymisen myötä.

Jatkosuunnittelu

Luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Erityisesti suositellaan säästämään paikallisesti huomattavan merkittävät tai alueellisesti merkittävät luokan II luontotyyppikohteet, joita on ratikan rakentamisen vaikutusalueella (50 metrin säde) kaksi kappaletta.



Kuva 6.22 Arvokkaat luontokohteet ja tarkastetut geologiset kohteet Aviapoliksen alueella. (Lähde: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021 Koosteraportti. Faunatica 2021).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Ilmastovaikutukset

Menetelmä

Ratikan ilmastovaikutuksia on tarkasteltu kolmella eri menetelmällä:

- Liikenteen päästövaikutuksia eri ajankohdille on tarkasteltu Helsingin seudun liikennemallilla.
- Ratikan rakentamisen aikaiset päästöt, jotka lasketaan katusuunnitelmien perusteella keväällä 2023. Laskelmissa on huomioitu luvussa 4.11 (Resurssiviisaat ratkaisut) esitettyjä päästövähennystoimenpiteitä.
- Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arvioinnissa, Ramboll 2022.

Keskeisiä vaikutuksia

Liikenteen päästöt

Ajoneuvoliikenteen suoritteet ja vastaavasti liikenteen lähipäästöt muuttuvat kahden tekijän vuoksi: maankäytön kasvusta ja kulkutapamuutoksista. Näiden tekijöiden erottamiseksi muutokset päästöissä on arvioitu Helmet-liikenne-ennustemallilla sekä maankäyttöeroilla että ilman eroja. Malli kattaa koko Helsingin seudun, ja maankäyttöerot huomioivassa vertailussa runkobussivaihtoehdon maankäytön kasvun on oletettu sijoittuvan voimakkaammin muihin Helsingin seudun kuntiin, mutta sijoittumista ei ole suunniteltu tarkemmin.

Kun huomioidaan pelkästään muutokset kulkutapaosuuksissa, pienenevät pakoputkipäästöt vuositasolla Helsingin seudulla 550 tCO2 vuonna 2030 ja 440 tCO2 vuonna 2050. Tässä raitiotievaihtoehdon suoritteet on arvioitu runkobussin mukaisella maankäytöllä. Kaikkiaan päästöhyödyt jäävät ennustevuosina suhteellisen pieneksi auto- ja bussiliikenteen voimakkaan sähköistymisen myötä.

Maankäyttöerot huomioivassa skenaariossa vuonna 2030 pakoputkipäästöt pienenevät vuositasolla Helsingin seudulla 820 tCO2 ja vuonna 2050 1220 tCO2. Ratikan varrella päästöt kasvavat, koska maankäytön kasvu lisää alueen ajoneuvoliikennettä, mutta samalla muualta seudulta lähtevien automatkojen määrä vähenee, jolloin koko seudun päästöt vähenevät.

Rakentaminen

Rakentaminen aiheuttaa huomattavan määrän CO_2-päästöjä. Ratikkahankkeen CO_2-päästölaskelmat valmistuvat kevään 2023 aikana. Myös ratikan vertailuvaihtoehdon infrainvestoinnit etenkin katujen peruskorjauksiin aiheuttavat merkittäviä päästöjä.

Kaavarunko

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arvioinnissa (Ramboll 2022) ratikan kaavarungon vahvuuksiksi ilmastonäkökulmasta mainitaan seuraavia:

- Liikkumisen tarpeen vähentäminen
- Kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin
- Alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen
- Olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusarvioinnissa heikkouksiksi puolestaan mainitaan:

- Rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys
- Liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta
- Luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine
- Tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa

Jatkosuunnittelu

Ratikan jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa tulee edelleen selvittää ja ottaa käyttöön resurssiviisaita ratkaisuja, joilla rakentamisen päästövaikutusta saadaan laskettua. Lisäksi yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella. Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota muun muassa paikallisen uusiutuvan energian tuotannon mahdollisuuksien turvaamiseen muun muassa tontti- ja korttelirakenteen ratkaisuilla, hiilen säilymiseen tulevassa rakenteessa, massatasapainoon, uusiomateriaalien sekä kiertotalouden ratkaisujen huomioimiseen, resurssiviisaan ja vähähiilisen rakentamisen edistämiseen, kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja varautumiseen tunnistaen mahdollisuuksia parannuksiin myös olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa sekä uudistuvissa kohteissa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Pohjavedet

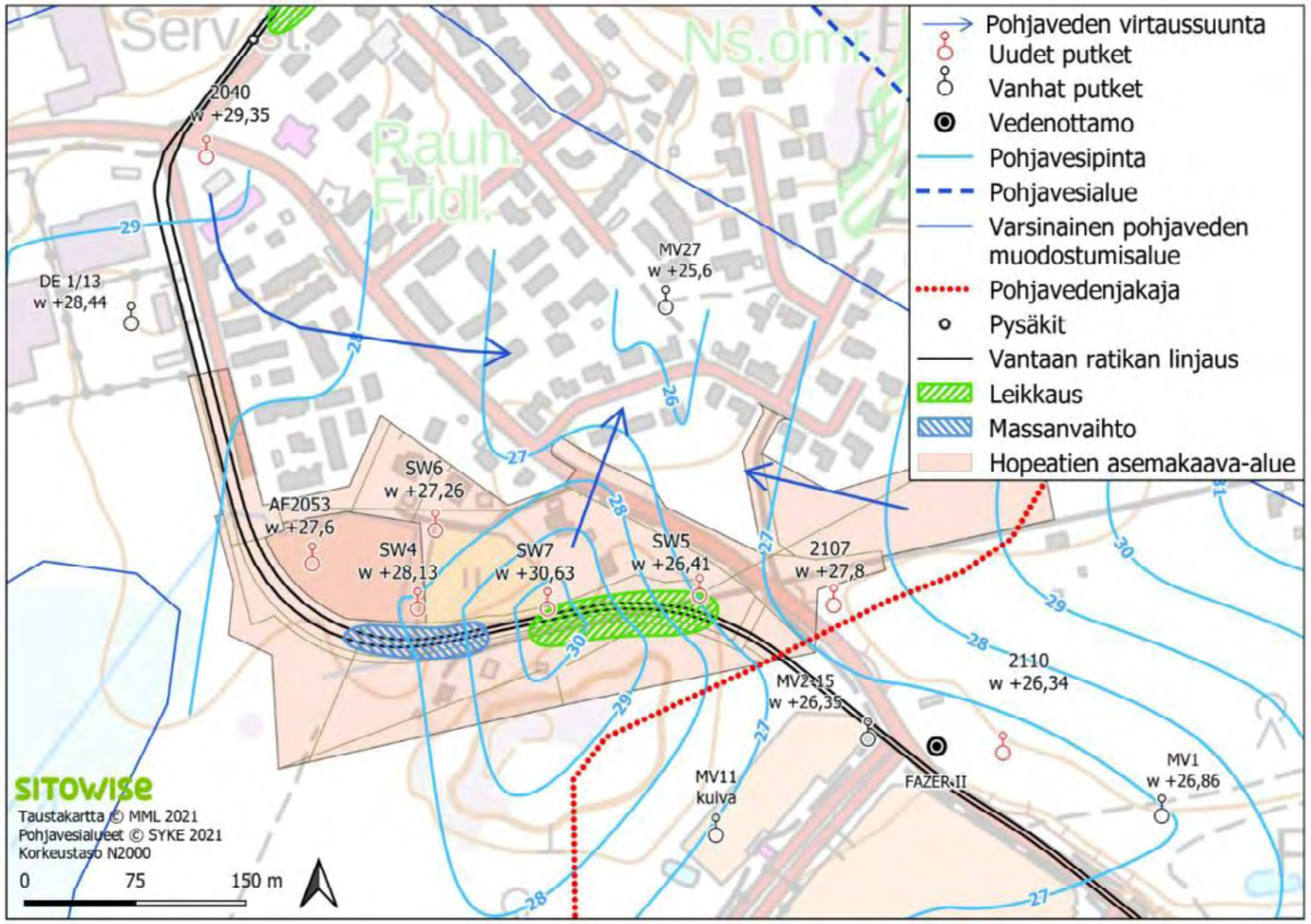
Menetelmä

Suunnittelualue sijaitsee osittain Fazerilan pohjavesialueella, minkä vuoksi suunnittelun yhteydessä on laadittu selvitys (Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise 2022) raitiotielinjauksen, varikon sekä Hopeatien asemakaava-alueen vaikutuksista pohjavesiin. Vaikutusten arvioimiseksi asennettiin kahdeksan uutta pohjavesiputkea jo suunniteltujen kahdeksan pohjavesiputken lisäksi. Syksyllä 2021 mitattiin pohjaveden pintaa yhteensä 16 uudesta sekä 17 vanhasta pohjavesiputkesta. Mittausten perusteella tarkennettiin pohjaveden virtaussuuntia kaava- sekä ratalinjan alueella ja rakentamisenaikaisia vaikutuksia sekä Varikon asemakaavan tasauksen vaikutusta pohjaveteen.

Keskeisiä vaikutuksia

Nykyisellään Hopeatien ja varikon asemakaava-alueet ovat pääsääntöisesti rakentamatonta metsä- ja puistoaluetta. Hopeatien alueelle suunniteltujen asuinrakennusten sekä varikolle suunniteltujen halli- ja piha-alueen myötä päällystetyn alueen pinta-alamäärä kasvaa. Tämä vähentää sadevesien luonnollista imeytymistä pohjavedeksi sekä lisää alueella syntyvien hulevesien määrää.

Pohjavesivaikutukset muodostuvat lähinnä rakentamisen aikana, jolloin maanrakennustoimet voivat paikallisesti samentaa pohjavettä tai edellyttää pohjaveden pinnantason alentamista ja sen myötä aiheuttaa muutoksia pohjaveden virtaussuunnissa. Vaikutusten laajuuteen vaikuttavat muun muassa rakentamisen kesto, pohjavesipinnan alentamisen tarve sekä pohjavesipinnan ja maanpinnan väliin jäävän maapeitteen paksuus.



Kuva 6.25 Pohjaveden virtaus Hopeatien kaava-alueella (Lähde: Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi. Sitowise 2022).

Pohjaveden muodostuminen pyritään säilyttämään nykyisen kaltaisena rakentamisesta huolimatta ensisijaisesti hulevesien imeytyksellä. Ratikkavarikon alueella tulee erityisesti kiinnittää huomioita imeytettävien hulevesien laatuun lähellä sijaitsevan vedenottamon vuoksi. Alueella suositellaan ainoastaan puhtaiden hulevesien, kuten kattovesien, imeytystä. Hulevesien imeytysratkaisut määritellään ja yhteensovitetaan alueellisen hulevesien hallinnan kanssa jatkosuunnittelussa.

Jatkosuunnittelu

Pohjaveden suojelu perustuu Suomessa keskeisesti ympäristönsuojelulain (YSL, 527/2014) 17 §:n pohjaveden pilaamiskieltoon ja maaperän pilaamiskieltoon (YSL 16 §), joka turvaa pohjaveden laatua maaperän kautta tapahtuvalta pilaantumiselta. Pohjaveden pilaamiskiellon mukaan pohjavettä ei saa pilata eikä sen laatua vaarantaa. Raitiotiehankkeen tulee huolehtia, että vaatimus täyttyy. Ratikan rakennustyömaalla toimitaan pohjavesialueella. Itse rakentamisen lisäksi riskin pohjaveden laadulle muodostavat työkoneiden mahdolliset vahinkotilanteet, kuten bensiini- ja öljyvuodot. Riskejä pienennetään toimimalla pohjavesialueelle suunnitellun rakentamistapaohjeen mukaan. Riskienhallinnan kannalta rakennusaikainen pohjavesiseuranta on ensiarvoisen tärkeätä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Melu

Menetelmä

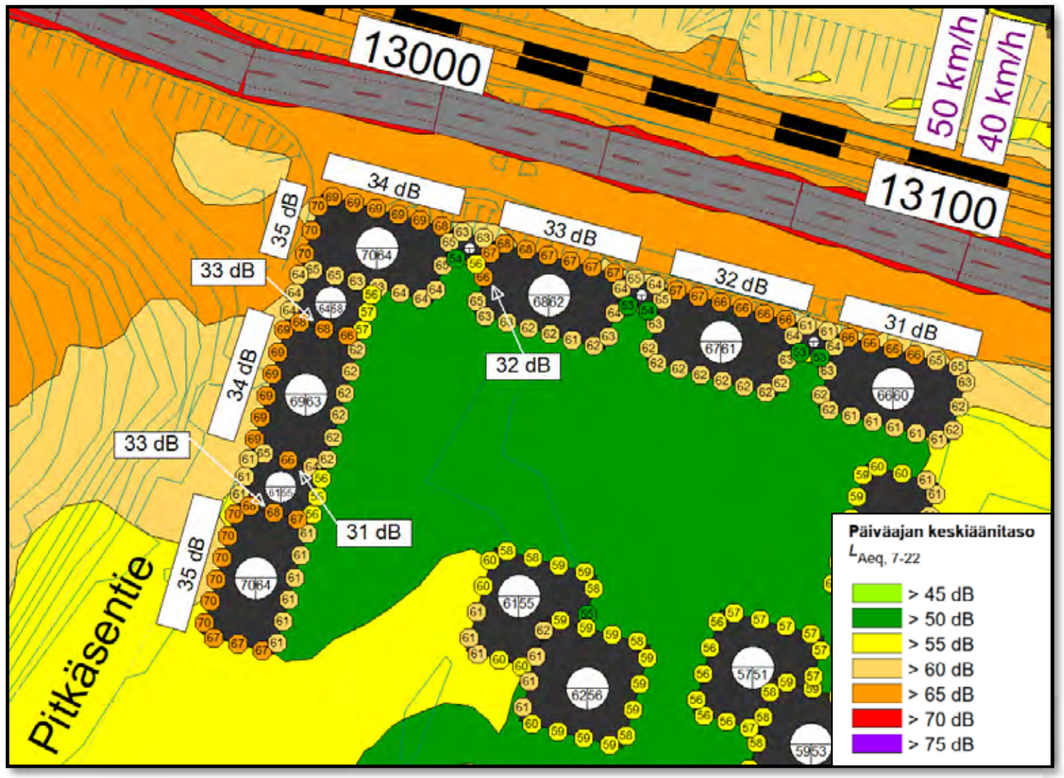
Vantaan raitioradasta laadittiin liikennemeluselvitys Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise 2023. Alueelle on tehty yleissuunnitelmavaiheessa meluselvitys, jota tällä meluselvityksellä tarkennettiin. Suunnittelualue kattoi koko raitiotien Vantaan ja Helsingin kaupunkien alueilla. Laskennoissa on huomioitu raitiotien tuleva liikenne ja tie- ja katuliikenne nyky- ja ennustetilanteessa. Melun leviämislaskennoissa huomioitiin sekä nykyiset rakennusmassat että uudet raitiotien läheisyyteen kaavoitetut rakennusmassat. Raidegeometriat mallinnettiin sen hetkisten luonnosversioiden perusteella.

Melulaskennat on suoritettu CadnaA 2021 -melulaskentaohjelmalla.

Keskeisiä vaikutuksia

Nykytilanteessa tie- ja katuliikenteen melutilanne on paikoin erittäin huono ja ohjearvot ylittyvät laajalti oleskelupihoilla. Erityisesti katujen, Tuusulanväylän ja Kehä III:n läheisyydessä sijaitsevat omakotitalo- ja rivitaloalueet ovat huonosti suojattuja melulta, koska matalat rakennusmassat eivät torju niin tehokkaasti melua kuin kerrostalomassat.

Raitioliikenteen aiheuttamat päiväajan melun yli 55 dB ja yömelun yli 50 dB alueet ulottuvat noin 30–50 metrin etäisyydelle raitiotiestä, mikäli maasto on tasaista ja melulle on suotuisat leviämisolosuhteet. Ennustetilanteessa raitioliikenteen keskiäänitasot ovat ulko-oleskelualeilla lähes kauttaaltaan alle 55 dB päiväajan ja 50 dB yöajan ohjearvon. Voimakkaan yli 65 dB melun keskiäänitasoalueet ulottuvat vain katualueelle alle 10 metrin etäisyydelle raitiotiestä.



Kuva 6.26 Paalujen 13000–13100 välillä vaadittavat äänitasoerovaatimukset, joilla melun ohjearvot sisätiloissa eivät ylity. Kuvassa esitetty ennustetilanteen raitio-, tie- ja katuliikenteen päiväajan yhteismelu. (Lähde: Vantaan raitioradan meluselvitys. Sitowise 2023).

Vantaan ratikka muuttaa paikoin merkittävästi katulinjauksia, joten katuliikenteen melutilanne voi olennaisesti muuttua nykytilanteeseen verrattuna. Tie- ja katuliikenteen ja raitioliikenteen yhteismelu on huomioitu melunsuojaustarpeen arvioinnissa ja meluntorjunnan mitoituksessa. Meluntorjunta on huomioitu katusuunnittelun yhteydessä seuraavasti:

- Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään sisätilojen suojaksi kohteissa, joissa melun ohjearvot saattavat ylittyä.
- Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään ulkoalueiden suojaksi kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää Valtioneuvoston päätöksen melun ohjearvot ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä merkittävästi kasvaa (yli 2 dB).
- Kohteisiin, joissa meluesteet puretaan uuden katujärjestelyn myötä, on suunniteltu uusi vähintään yhtä tehokas meluntorjunta.

Epävarmuudet

Tulevaa raitioliikenteen kalustoa ei vielä ole olemassa, joten sen melupäästöön liittyy epävarmuuksia. Tulevan kaluston osalta on oletettu, että se on hyvin saman tyyppinen kuin Raide-Jokerin raitiovaunukalusto.

Asuinhuoneistojen sisämelutasojen kannalta tulokset voivat olla yliarvioituja, sillä raitiovaunun meluspektri on tiemeluun verrattuna painottunut vaihdekolinaa lukuun ottamatta korkeammille taajuuksille, jolloin tiemelun spektrillä mitoitetut julkisivun rakenneosat antavat raitiovaunulle huomattavasti paremman äänieristyksen. Kaarrekirskunnat on myös mallinnettu turvallisesti pahimman arvion mukaan, eli nykyisen Artic-raitiovaunun kääntöraiteella tuottaman melupäästön perusteella ja sillä oletuksella, että kaikilla kerroilla esiintyy jyrinä-/kirskuntailmiö, vaikka kyseessä on hyvin satunnainen ilmiö.

Raitioliikenteen ajonopeutena on käytetty katujen nopeusrajoituksia eli pysäkkien kohdalla melutasot voivat olla pienempiä. Raitioliikenteen lähtömelutason oletuksena on, että päällystemateriaalina on käytetty kauttaaltaan kovaa alustaa, joten mahdollisilla nurmirataosuuksilla melutasot ovat pienempiä.

Jatkosuunnittelu

Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta. Mikäli linjaukset ja korkeusasemat tai vaihteiden paikat muuttuvat katusuunnittelun jälkeen alueilla, joissa on melulle herkkiä toimintoja ohjearvojen tuntumassa, niin meluselvitys tulee päivittää tarvittavin osin.

Jatkosuunnittelussa meluesteiden suunnitelmia tulee tarkentaa ja optimoida siten, että näkemäalueet ja muut suunnittelun reunaehdot tulevat huomioiduksi viimeisimpien suunnitteluratkaisujen mukaisesti.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Tärinä ja runkomelu

Menetelmä

Tärinää ja runkomelua on tarkastelut kolmen eri selvityksen avulla:

- länsiosa (Lentoasema-Tikkurilan tunneli), Sweco 2023
- Tikkurilan tunneli, Sitowise 2023
- itäosa (Tikkurilan tunneli-Mellunmäki), WSP ja Afry 2023

Runkomelun ja tärinän arvioinnit on tehty VTT:n julkaisujen ja ohjeiden mukaan.

Keskeisiä vaikutuksia

Länsiosa (Lentoasema-Tikkurilan tunneli)

Raitiovaunuliikenteen aiheuttama tärinä ei tutkitulla raitiotielinjauksella ole suoritetun laskennallisen arvioinnin perusteella riski, vaikka kertoimet valittiin mahdollisimman vähän tärinää vaimentaviksi. Laskennan perusteella alitetaan asumismukavuuden mukainen värähtelyn ohjearvo. Asuntojen rakenteellinen kestävyys on tätä huomattavasti suurempi, joten raitiotieliikenteen aiheuttama värähtely ei ole riski normaalin kuntoisille rakennuksille. Laskennallisen tärinäarvion perusteella ei vaurioitumisalttius eikä asumismukavuus aseta suunnittelualueen käytölle rajoitteita.

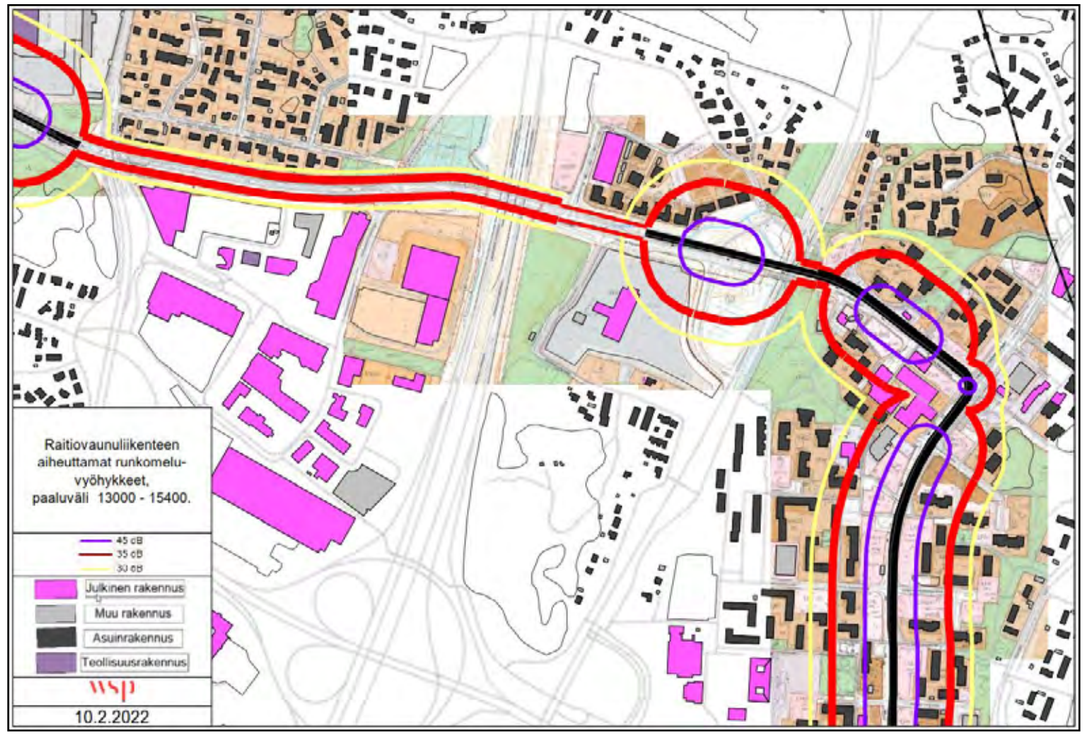
Runkomelun kannalta ongelmallisimmat alueet sijaitsevat kovalla maaperällä ja kallioalueilla, joissa on asutusta etenkin pientaloissa. Lisäksi savialueilla, joilla talot on perustettu paaluille ja lähellä oleva rata on suunniteltu perustettavan paaluille, on runkomelun arvioitu ylittävän raja-arvot etenkin Tikkurilassa. Lisäksi alueilla, joita ei ole vielä rakennettu, mutta kaavoituksen mukainen rakennuskanta otettiin huomioon, sijaitsee laajoja vaimennettavia alueita esimerkiksi Muurassa. Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle tasolle.

Tikkurilan tunneli

Tehtyjen laskelmien perusteella raitiotien liikennöinti ei aiheuta ohjearvon ylittävää tärinää väylän varrella oleviin tai kaavoitettuihin asuinrakennuksiin. Laskelmat on tehty tärinän kannalta kriittisimmillä maaperätyypeillä ja liikennöintinopeuksilla. Torjuntatarvetta ei siten tunnistettu.

Tärinäherkkien laitteiden kartoitus tehtiin suunnittelualueella huhtikuussa 2022. Tärinäherkimpänä kohteena alueelta tunnistettiin Väritehtaankatu 8:ssa sijaitsevat magneettikuvauslaitteet noin 60 metriä lähimmästä raiteesta etelään. Raitiotie ei alustavan tarkastelun perusteella aiheuta tältä etäisyydeltä laitteiden ohjearvon (0,1 G) ylittävää tärinää. Muita tärinäherkkiä laitteita tunnistettiin osoitteissa Neilikkatie 7, Ratakuja 5 ja Tikkurilantiellä. Raitiotie ei alustavan arvion mukaan ylitä tärinän ohjearvoa näidenkään osalta.

Runkomelu ylittää vaimentamattomana sovellettavat ohjearvot 30-70 metriä leveän vaikutusvyöhykkeen sisäpuolella riippuen sijaintikohdan maaperästä ja raitiotien nopeudesta. Vaimentamalla radasta syntyvää värähtelyä, pystytään runkomelun vaikutusalue kaventamaan radan välittömään läheisyyteen. Eniten runkomelu vaikuttaa radan tunneliosuuksilla ja pienin vaikutus on Jokiniementiellä. Runkomelueristys esitetään toteutettavaksi kiintoraidelaatan alle asennettavalla runkomelueristysmateriaalilla



Kuva 6.27 Esimerkkituloste runkomelutarkastelusta Hakunilassa ja Porttipuistossa. (Lähde: Vantaan raitiotie – tärinä- ja runkomeluselvitys. Itäinen osuus. WSP Finland Oy, AFRY 2022).

Itäosa (Tikkurilan tunneli-Mellunmäki)

Tutkitulla osuudella ei tärinän raja-arvo ylity. Laskennan perusteella värähtelyn tunnusluku ei ylitä asumismukavuuden värähtelyn ylärajoja missään tilanteessa. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon koko raitiotielinjauksella.

Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 114 asuinrakennusta 35 – 40 dB runkomeluvyöhykkeelle. Lisäksi Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle. Arvioinnin perusteella runkomelulta vaimennettavaa raitiotieosuutta (kaksi raidetta) on yhteensä noin 3950 metriä. Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle tasolle. Runkomeluarvioinnissa on otettu huomioon vaihteiden, jyrkkien kaarteiden ja pohjanvahvistustoimenpiteiden aiheuttamat vaikutukset runkomelun syntymiseen ja etenemiseen.

Epävarmuudet

Laskennallinen arvio pitää paikkansa vain oletetun kaltaiselle kalustolle, tutkituille liikennöintinopeuksille sekä nykyisille pohjanvahvistuksille, ratikkalinjauksille ja jyrkkien kaarteiden ja vaihteiden sijainneille. Jos lähtötiedot muuttuvat, tulee tärinää ja runkomelua arvioida muutosten alueella

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

uudelleen viimeistään ennen vaimennusratkaisujen suunnittelua.

Suomessa tärinän ja runkomelun suuruutta on yleisesti arvioitu VTT:n tuottamien tutkimusten ja selvitysten mukaisesti. Tuotetussa kirjallisuudessa esitellään eri tarkkuustasojen laskennallisia menetelmiä, mittausohjeita ja ohjeellisia raja-arvoja niin tärinän kuin runkomelun osalle. Koska maaperän värähtelyn arvioiminen on useista parametreistä riippuvaista ja maaperän ominaisuuksien arviointi on haastavaa, perustuu arviointi usein kokemusperäiseen tietoon. Näin ollen runkomelun leviämisen laskentaan liittyy huomattava määrä epävarmuustekijöitä.

Jatkosuunnittelu

Tärinän osalta herkkien laitteiden inventointi suositellaan tutkittavaksi länsi- ja itäosalla sekä uusimaan tunneliosuudella ennen radan toteuttamista.

Laskennallinen arvio pitää paikkansa vain oletetun kaltaiselle kalustolle, tutkituille liikennöintinopeuksille sekä nykyisille pohjanvahvistuksille, ratikkalinjauksille ja jyrkkien kaarteiden ja vaihteiden sijainneille. Runkomelun laskennallisessa tarkastelussa on huomioitu radan epäjatkuvuuskohdista jyrkät kaarteet ja vaihteet, joiden kohdalla korjaustekijä ΔLv on +10 dB, jolla on suuri merkitys etenkin kovalla maaperällä, jos lähellä on asutusta. Jos lähtötiedot muuttuvat, tulee tärinää ja runkomelua arvioida muutosten alueella uudelleen.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

6.4 RAKENTAMISEN AIKAISET VAIKUTUKSET

Vantaan ratikan rakentamisen on arvioitu kestävän noin viisi vuotta. Tänä aikana työmaita on eri kohdissa raitiotielinjaa, ja rakentaminen jokaisessa kohdassa kestää muutaman vuoden. Ainoastaan tunneliosuuden rakentaminen pääradan alle voi kestää lähes koko viiden vuoden ajan. Rakentamisaika sisältää myös käyttöönoton, jonka aikana häiriötä aiheuttavia tekijöitä ympäristölle on huomattavasti vähemmän.

Kuva 6.28 Kalasatamasta Pasilaan -hankkeen työmaa. (Kuva: Ilari Jounila).

Asuminen

Ratikan rakentaminen aiheuttaa asukkaille huomattavaa haittaa muun muassa melun, pölyn ja tärinän muodossa. Erityisen herkkä alue asukkaiden kannalta on Tikkurilan tunnelin länsiosuus, jossa asunnot ovat erittäin lähellä työmaata.

Yrityselämä ja elinkeinoelämä

Aiempien kokemusten ja elinkeinoelämän vuorovaikutuksen perusteella raitiotien rakentamisen koetaan aiheuttavan rakennusaikanaan merkittävää haittaa vaikutusalueellaan. Tampereella toteutetussa kyselytutkimuksessa 80 % raitiotien rakentamiskäytävän yrityksistä on ollut sitä mieltä, että raitiotien rakentaminen aiheuttaa merkittävää haittaa yrityksen liiketoiminnalle (Raitiotien rakentamisaikaiset yritysvaikutukset –tutkimus, Tampereen yliopisto 2019). Vantaalla erityisesti Tikkurilan ja Jumbon alueet ovat herkkiä alueita työmaiden kannalta, koska niissä on paljon asiakkaita, vilkasta yritystoimintaa ja muuta liikennettä.

Liikenne ja liikkuminen

Rakennustyömaiden ympäristöt ovat liikenteen ja liikkumisen kannalta turvallisuusriskejä. Tämä korostuu kävelyn ja pyöräliikenteen kohdalla. Lisäksi rakentamisen aikana on käytössä poikkeusreittejä kaikkien liikkumismuotojen osalta, mikä vaikeuttaa liikkumista. Poikkeusreitit voivat myös kasvattaa joukkoliikenteen operoinnin kustannuksia ja haitata matkustajia, jos bussilinjoja joudutaan siirtämään poikkeusreiteille (Työmaiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset joukkoliikenteeseen, Hellsted 2019).

Jatkosuunnittelu

Tärkeimmät toimenpiteet haittojen minimoimisessa ovat rakentamisen keston lyhentäminen sekä asukkaiden ja yritysten tarpeiden huomioiminen rakentamisen vaiheistuksessa. Lisäksi seuraavat asiat on syytä huomioida:

- Väliaikaiset liikennejärjestelyt on tehtävä ymmärrettäviksi, loogisiksi ja turvallisiksi (otettava huomioon esimerkiksi näkemäesteiden muodostuminen). Katujen ylityksiä on oltava riittävästi ja niiden on oltava turvallisia ja esteettömiä.
- Jalankulun ja pyöräliikenteen väliaikaisten järjestelyjen on oltava hyvällä tasolla myös talvella etenkin esteettömyyden erikoistason reiteillä ja pyöräliikenteen pääreiteillä. Rakentamisen aikana on pyrittävä järjestämään esteettömyysvaatimusten mukainen asfaltoitu reitti rakennustyömaan ohitse.
- Joukkoliikenneyhteydet ja pysäkit on pidettävä mahdollisimman hyvin nykyisillä reiteillä. Lisäksi väliaikaisten linja-autopysäkkien saavutettavuuden ja turvallisuuden on oltava hyvällä tasolla myös talviaikana.
- Hyvä tiedotus koko rakentamisen ajan on tärkeää. Erityisesti rakentamisaikaisten poikkeusreittien opastamiseen ja niistä tiedottamiseen on panostettava.
- Henkilöautoliikenteen liikennejärjestelyt liittymissä on toteutettava mahdollisimman toimiviksi. Liikennejärjestelyjä tehtäessä on syytä kartoittaa myös kiertoreittien mahdollisuudet. Maanteiden yhteydessä olevien siltojen rakentaminen on tehtävä mahdollisimman vähän maanteiden liikennettä häiriten. Liittymien ohjaustavat on pidettävä mahdollisimman hyvin nykyisellään (esimerkiksi ei muuteta valo-ohjattuja liittymiä valo-ohjaamattomiksi).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

6.5 VANTAAN RATIKAN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Vantaan ratikan tavoitteita on päivitetty yleissuunnitelman valmistumisen jälkeen vastaamaan entistä paremmin Vantaan laajempia strategisia tavoitteita. Tavoitteiksi ovat muodostuneet seuraavien asioiden edistäminen:

- Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa
- Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat
- Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen
- Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät

Seuraavaksi on analysoitu näiden tavoitteiden toteutumista verrattuna runkobussivaihtoehtoon.

Kuva 6.29 Havainnekuva. Ratikan myötä Vantaan kaupunkiympäristö tulee kehittymään huomattavasti. (Kuva: WSP).

Kaupunkiympäristö kehittyy ja Vantaan vetovoima kasvaa

Tavoite toteutuu selvästi paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.

Ratikka luo ensisijaisesti varmuutta sille, että koko ratikkakäytävä kehittyy yleiskaavan ja kaavarungon tavoitteiden mukaisesti. Ratikka varmistaa asuntojen ja työpaikkojen toteutumisen pitkällä aikavälillä. Ratikan kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta asettuen arviolta noin 124 000 asukkaaseen vuonna 2050. Työpaikkojen määrä kasvaa noin 83 000 työpaikkaan. Vastaavat luvut runkobussivaihtoehdossa ovat noin 89 000 asukasta ja 68 000 työpaikkaa. Tämä tarkoittaa 35 000 asukasta ja 15 000 työpaikkaa vähemmän. Erot vaihtoehtojen välillä syntyvät erityisesti pitkällä aikavälillä ja vuonna 2030 erot ovat vielä maltilliset.

Ratikka vaikuttaa asuinrakentamiseen koko ratikkakäytävällä, mutta erityisesti heikommin saavutettavilla alueilla kaupunkikeskustojen välillä, kuten Kyytitien varrella ja Vaaralassa. Myös Pakkalassa ja Veromiehen alueella asuinrakentamisen määrä on huomattavasti suurempaa ratikkavaihtoehdossa kuin runkobussivaihtoehdossa. Työpaikkojen osalta ratikka vaikuttaa keskeisesti Aviapoliksen ja Pakkalan työpaikkamäärän kehittymiseen sekä myös Tikkurilan itäpuoleisiin alueisiin.

Ratikka lisää runkobussia paremmin kaupungin elinvoimaa houkuttelemalla investointeja, yrityksiä ja työpaikkoja. Ratikka on runkobussiin verrattuna stabiili, mikä lisää sijoittajien ja yritysten arvostamaa ennakoitavuutta ja antaa samalla lupauksen pidemmän aikavälin kehittämisestä. Lisäksi ratikka lisää kaupungin vetovoimaa niin asukkaiden, yritysten kuin matkailijoidenkin näkökulmasta. Runkobussivaihtoehtoa suuremmat asukas- ja työpaikkamäärät parantavat sekä olemassa olevien palveluyritysten toiminta- ja kehitysedellytyksiä että luovat edellytyksiä uusille palveluille muodostaen positiivisen kehityskierteen.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Raitiotie nähdään usein myös kaupunki-imagollisena tekijänä. Raitiotien tuoma ilme koetaan yleensä edistyksellisen, tulevaisuusorientoituneen ja kansainvälisen kaupungin symboliksi ja sillä on tärkeä vaikutus myös kaupungin brändiin. Ratikka edistää urbaania, autovapaata ja ekologista elämäntyyliä, jota etenkin nuori osaajasukupolvi arvostaa.

Ratikan yleissuunnitelmassa asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteiksi, että vuonna 2050 noin 800 metrin säteellä asemista asuu yli 100 000 asukasta ja on yli 85 000 työpaikkaa. Nämä tavoitteet toteutuvat hyvin Vantaan ratikan kaavarungossa.

Liikkumisen helppous ja saavutettavuus paranevat

Tavoite toteutuu selvästi paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.

Saavutettavuus paranee ratikkavaihtoehdossa runkobussivaihtoehtoon verrattuna kahdella tavalla. Ensimmäiseksi maankäytön tiivistyminen tarjoaa asukkaille ja työntekijöille palveluja lähietäisyydellä. Toiseksi ratikka parantaa joukkoliikenteen tarjoamia yhteyksiä ja palvelutasoa, jolloin matkustaminen eri sijaintien välillä helpottuu. Yhteyksien parantumiseen vaikuttavat muun muassa matka-aika, matka-ajan luotettavuus ja matkustusmukavuus.

Ratikan matkustajamääräennusteet ovat pitkällä aikavälillä merkittävästi suuremmat kuin samalla yhteysvälillä liikennöivällä runkobussilla. Pitkällä aikavälillä ratikan matkustajamäärät ovat noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa ja runkobussin noin 19 000 matkustajaa. Runkobussin 60% pienemmät matkustajamäärät johtuvat pienemmästä asukas- ja työpaikkamäärästä reitin varrella sekä hitaammasta ajoreitistä ja heikommasta luotettavuudesta. Runkobussin kapasiteetti ei ole arvioiduilla asukas- ja työpaikkamäärillä vaarassa ylittyä edes pitkällä aikavälillä, mutta toisaalta runkobussin kapasiteetti ei riitä palvelemaan ratikan matkustajamäärää.

Ratikkavaihtoehdossa joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa enemmän kuin runkobussivaihtoehdossa palvelutason parantuessa. Myös kävelyn ja pyöräilyn osuus tehdyistä matkoista kasvaa maankäytön tiivistyessä, koska useammalle matkalle on tarjolla kohteita lähellä kotia. Ennustemalli ei huomioi raitiotien rakentamisen yhteydessä tehtäviä laadullisia parannuksia kävelyn ja pyöräliikenteen katujärjestelyissä, joten muutokset kulkutapaosuuksissa saattavat olla raportissa esitettyjä suuremmat.

Ratikalla on runkobussiin verrattuna positiivisia vaikutuksia liikkumisen helppouteen ja turvallisuuteen. Ratikan myötä kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita kehitetään ja kulkumuotojen erottelu paranee, mikä helpottaa liikkumisen hahmotettavuutta ja lisää näiden kulkutapojen turvallisuutta. Ratikan toteutumisen yhteydessä myös suojatieylitysten turvallisuus paranee, kun ajoneuvoliikenteen nopeuksia hillitsevien keskisaarekkeiden ja kavennusten määrä suojateillä lisääntyy. Liikennevalo-ohjaus on suunniteltu lähes kaikkiin sellaisiin risteyksiin, joissa raitiotie risteää autotien kanssa, mikä vähentää liikenneonnettomuuksien riskiä.

Raitiotie rakennetaan esteettömyyden erikoistason mukaisesti, mikä tekee siitä huomattavasti bussia esteettömämmän liikennevälineen. Pysäkit toteutetaan esteettömiksi, jolloin ratikkaan siirtyminen ja ratikasta poistuminen on helppoa myös liikuntarajoitteisille ja esimerkiksi lastenrattaiden kanssa kulkeville. Ratikan kulku on bussia tasaisempaa, jolloin matkustaminen myös seisten on helpompaa ja liikennevälineessä kaatumisen riski on pienempi. Näkövammaiset huomioidaan pysäkeillä kulkua ohjaavilla noppakiviraidoilla ja pysäkkialueen reunasta varoittavilla betonikiviraidoilla. Ratikka edistääkin useiden ihmisryhmien itsenäistä liikkumista julkisilla kulkuvälineillä.

Ratikan liikennejärjestelyjen muutoksilla on pieniä heikentäviä vaikutuksia autolla ajamiseen Vantaalla runkobussivaihtoehtoon verrattuna. Ratikan katusuunnitelmissa henkilöautojen läpiajo on suunniteltu kiellettäväksi Kielotiellä Unikkotien ja Tikkuraitin välillä, sekä Aviabulevardilla Tikkurilantien ja Turbiinitien välillä. Lisäksi muutamilta poikkikaduilta estetään ajo ratikkakadulle. Muutoin henkilöautoyhteydet säilyvät samoina kuin nykyisin. Automatkojen määrän kasvu suuremman asukasmäärän myötä aiheuttaa hieman lisäruuhkautumista suhteessa runkobussivaihtoehtoon. Ratikan reitti on kuitenkin suunniteltu pääsääntöisesti omille kaistoilleen, jolloin autot ja ratikat kulkevat toisistaan erillään, eivätkä autolla ajavat joudu odottamaan pysäkille pysähtyneen raitiovaunun takana.

Ratikan yleissuunnitelmassa asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteita, jotka toteutuvat vaihtelevasti. Tavoitteeksi ratikan keskinopeudelle asetettiin yli 25 km/h. Tämä ei toteudu keskinopeuden ollessa noin 22 km/h. Tätä voidaan kuitenkin pitää vielä hyvänä nopeutena raitiotielle tiiviissä kaupunkirakenteessa, jossa maankäyttö sijoittuu koko ratikan käytävälle. Lisäksi ratikalle asetettiin tavoitteeksi 0 ratikkaonnettomuutta. Liikenneturvallisuuteen on suunnittelussa panostettu merkittävästi. Lisäksi ennusteiden mukaan ratikan rakentaminen tulee vähentämään ajoneuvoliikenteen määrää, jonka myötä myös liikenneonnettomuuksien määrä vähenee.

Tavoitteeksi asetettiin, että vaihtaminen on helppoa erityisesti lentoasemalla, Tikkurilassa, Aviapoliksen asemalla, Hakunilan keskustassa ja Jumbossa sekä tärkeimmissä valtateiden solmukohdissa (vt 7, vt 4, kt 45). Tähän on suunnitteluratkaisuissa panostettu, ja tavoite toteutuu hyvin.

Tavoitteiksi asetettiin, että ratikkaan tehdään yli 100 000 nousua arkivuorokaudessa ja ratikan kuormitus on aamuhuipputuntina yli 3 000 matkustajaa suuntaansa vähintään kolmen kilometrin linjaosuudella. Näistä jäädään selkeästi jälkeen, koska ennusteiden mukaan toteutuma on alle puolet asetetuista tavoitteista. Syynä on suurelta osin uusi liikenteen ennustemalli. Sen sijaan sen osalta tavoite toteutuu, että vuonna 2050 seudulla on siirtynyt henkilöautoista yli 5 000 henkilöä enemmän joukkoliikenteen, pyöräliikenteen tai jalankulun pariin verrattuna bussivaihtoehtoon.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kaupunki on hiilineutraali ja ympäristöystävällinen

Ratikkavaihtoehdolla on sekä tavoitetta edistäviä vaikutuksia että tavoitettava heikentäviä vaikutuksia runkobussivaihtoehtoon verrattuna.

Tavoitetta edistävät muun muassa kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin sekä alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen, mikä vähentää pidempimatkaista liikkumistarvetta. Maankäyttöerot huomioivassa skenaariossa pakoputkipäästöt pienenevät vuositasolla Helsingin seudulla 820 tCO2 vuonna 2030 ja vuonna 2050 1220 tCO2. Kaikkiaan päästöhyödyt jäävät kuitenkin ennustevuosina suhteellisen pieneksi.

Tavoitetta heikentää erityisesti rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys. Uusiomateriaalien, kuten betonimurskeen ja kierrätettyjen maa-ainesten ja kasvualustojen käytöllä voidaan kuitenkin rakentamisen päästöjä vähentää kaikissa kohteissa. Lisäksi vuoden 2030 loppuun mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 prosenttia toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä. Toisaalta myös runkobussivaihtoehdossa katujen peruskorjaus aiheuttaa huomattavan määrän päästöjä. Bussivaihtoehdon maankäytön sijoittumista ei ole suunniteltu niin tarkasti, että voitaisiin arvioida mitä päästöjä maankäytön hajautuminen, uusien alueiden avaaminen ja niiden liikenneratkaisut aiheuttaisivat.

Raidealueet on suunniteltu ensisijaisesti nurmipintaisina ja ratikan varteen on suunniteltu puurivit aina, kun se on ollut mahdollista. Katuvihreällä saadaan katuympäristöstä miellyttävämpää etenkin kesähelteillä ja samalla lisättyä mahdollisuuksia hulevesien hallintaan.

Ratikan yleissuunnitelmassa asetettiin kaupunginhallituksen määrittämille teemoille tavoitteiksi, että vuonna 2050 liikenteen kasvihuonepäästöjen vähenemä on yli 6 000 CO2 -tonnia. Tavoitteesta jäädään huomattavasti johtuen muun muassa auto- ja bussiliikenteen voimakkaasta sähköistymisestä.

Alueellinen hyvinvointi ja työllisyys lisääntyvät

Tavoite toteutuu selvästi paremmin kuin runkobussivaihtoehdossa.

Ratikkavaihtoehto luo runkobussivaihtoehtoa paremmat edellytykset alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle. Vaikka yksittäisten alueiden eriytyminen ei kokonaan käänny Vantaan ratikkahankkeen seurauksena, voidaan kehitystä hidastaa. Ratikkaa voidaankin pitää yhtenä tärkeänä osana pitkäaikaista alueiden kehittämistä, joilla on merkityksellinen vaikutus alueellisten erojen kasvun hidastamiseen ja tasapainottamiseen.

Ratikan myötä kaupunki kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneemmaksi ratikan reitin varrella. Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien jalankulkukaupungiksi. Lähes koko ratikan kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville. Ajoneuvoliikenteen määrän väheneminen vähentää terveydelle haitallisia ajoneuvoliikenteen päästöjä samalla kun lisääntyvä kestävien liikkumismuotojen käyttö puolestaan lisää terveysvaikutuksia. Hyödyt päästövähenemässä kohdistuvat erityisesti hengitystievaikeuksista kärsiville

Ratikka muuttaa katuympäristöä huomattavasti enemmän kuin runkobussivaihtoehto. Liikkumisen viihtyisyys paranee lisääntyvällä katuvihreän määrällä. Lisäksi raidealueelle ja sitä ympäröivälle katualueelle on suunniteltu vehreitä ja monimuotoisia istutuksia ja kaikkiin pysäkkikatoksiin on suunniteltu kaltevat kasvikatot, jotka näkyvät myös katutilaan. Viihtyisyyden lisääminen huomioidaan myös pysäkkien ja pylväiden muotoilulla sekä valaistuksella ja kalustevalinnoilla. Pysäkeille ja reitin varrelle on suunniteltu myös viihtyisyyttä lisäävää julkista taidetta. Alueiden viihtyisyydellä on suuri rooli pitovoimassa, joka osaltaan hillitsee alueiden eriytymiskehitystä.

Tiiviit, viihtyisät, toiminnoiltaan monipuoliset ja hyvin saavutettavat alueet ovat myös työntekijöille haluttuja työympäristöjä, mikä osaltaan parantaa työvoiman saatavuutta, työllisyyttä ja sitä kautta edelleen kaupungin vetovoimaa yritysten sijaintipaikkana. Ratikka houkuttelee ratikkareitin varren nykyisille ja kehittyville keskusta- ja työpaikka-alueille urbaanista ympäristöstä ja keskittymiseduista hyötyviä uusia yrityksiä ja työpaikkoja. Lisäksi myös olemassa olevien yritysten toiminta- ja kehitysedellytykset paranevat, kun ratikan myötä saavutettavuus paranee, asukasmäärä lisääntyy ja yritysten työvoiman saatavuus paranevat runkobussivaihtoehtoa enemmän. Kaupungin kasvun ja elinvoiman näkökulmasta erityisesti tietointensiivisten toimialojen lisääntyminen saa aikaan positiivista kehitystä.

Ratikan yleissuunnitelmassa on määritetty kaupunginhallituksen tavoitteeksi, että eriytyminen vähenee. Tavoite toteutuu ratikan myötä. Tavoite toteutuu osittain, sillä ratikan myötä eriytymiskehitystä saadaan hidastettua. Alueiden eriytyminen ei kuitenkaan pelkästään raitiotiehankkeen myötä vähene, vaan siihen tarvitaan lisäksi laaja kirjo muita toimia

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

7. RATIKAN TALOUSVAIKUTUKSET

7.1 RATIKAN INVESTOINTIKUSTANNUKSET

Radan investointikustannukset

Vantaan ratikan rakentamiskustannuksista (Sitowise 2023) on laadittu erillinen muistio. Radan investointikustannukset on laskettu Ihku-laskentapalvelussa. Laskelmat on tehty katusuunnitelmien pohjalta. Laskennan ovat suorittaneet kunkin alueen suunnittelusta vastaavat tahot. Kustannusarvioita on auditoitu useassa vaiheessa laskelmien oikeellisuuden varmistamiseksi. Kustannukset on laskettu järjestelmässä rakennusosakohtaisesti. Lisäksi on määritelty ja laskettu riskivaraukset sekä työmaa- ja tilaajatehtävät. Kustannuslaskenta perustuu maarakennuskustannusindeksin (MAKU) pistelukuun 127,5 (2015 = 100, elokuu 2022). Tikkurilan alueella riskivaraus on 7 % ja muualla 5,5 %. Suurempi riskivaraus johtuu tunnelirakentamisesta. Käytetyt hanketehtäväprosentit suunnittelualueittain on esitetty taulukossa 7.1

Radan investointikustannus on **noin 606 M€** jakautuen seuraavasti:

- Vantaan kaupunki 591 M€
- Helsingin kaupunki 15 M€

Lisäksi HSY:n osuus on Vantaalla noin 49 M€ ja Helsingissä 4 M€.

Taulukko 7.1 Käytetyt hanketehtäväprosentit suunnittelualueittain.

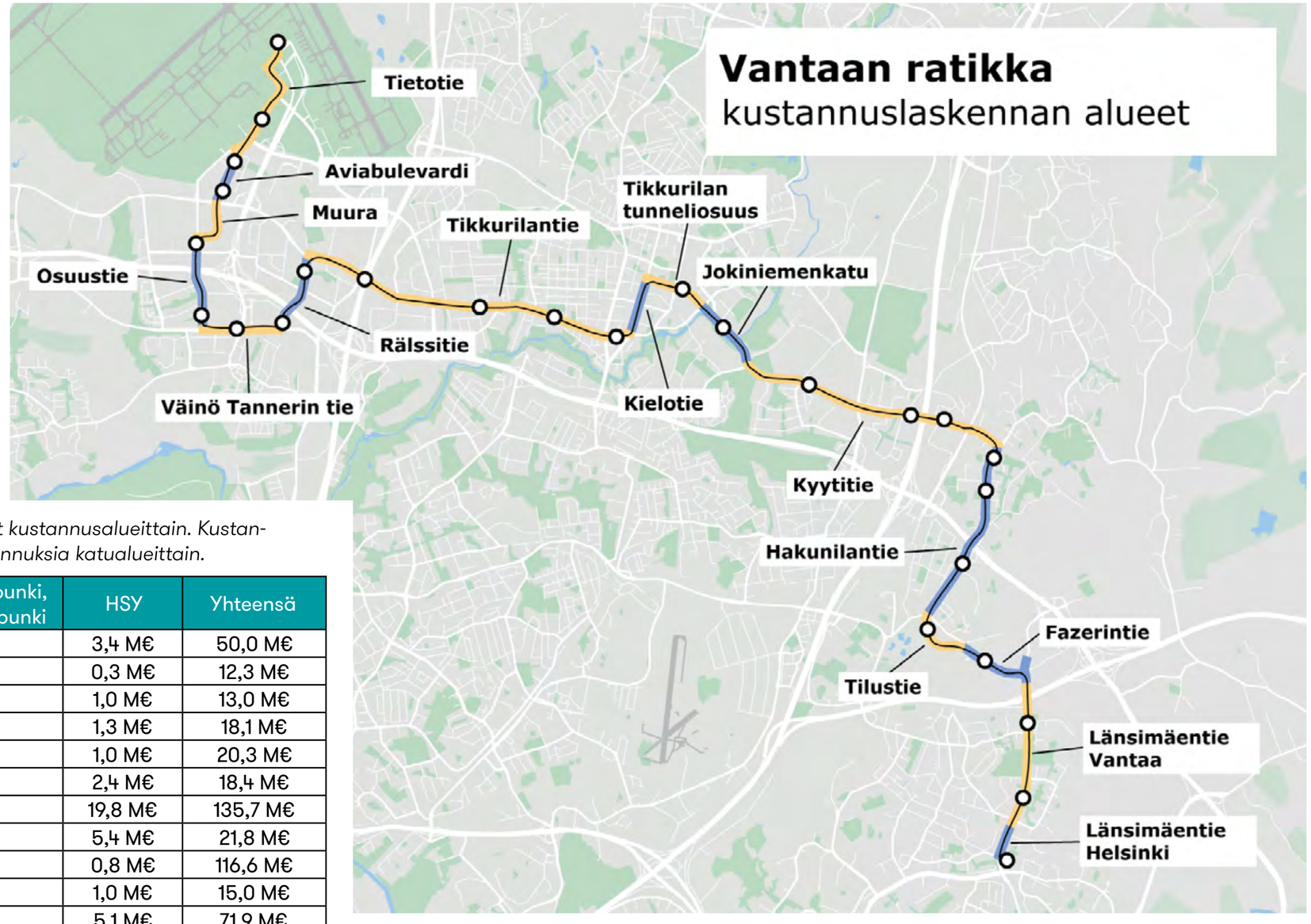
Hanketehtävät	Länsi ja itä	Tikkurila	Kustannukset
Työmaatehtävät	**20 %**	**20 %**	**99,0 M€**
Suunnittelutehtävät	**5,3 %**	**2 %**	**27,3 M€**
• rakennussuunnittelu	3,9 %	0 %	18,2 M€
• rakennusaikainen täydentävä ja muutosten suunnittelu	1,4 %	2 %	9,1 M€
Rakennuttamis- ja omistajatehtävät yhteensä	**9 %**	**10,5 %**	**57,8 M€**
• rakennuttamistehtävät	2,5 %	2,5 %	15,5 M€
• omistajatehtävät	1 %	1 %	6,2 M€
• varaukset	5,5 %	7 %	36,1 M€
Hanketehtävät yhteensä	-	-	**184,1 M€**

Radan aluekohtaiset kustannukset

Kustannukset on laskettu katusuunnitelmakohtaisesti ja jaoteltu yleissuunnitelmavaiheen kustannusalueiden mukaisiksi kokonaisuuksiksi kuvan 7.1 mukaisesti. Kustannusalueiden mukaiset kustannukset on esitetty taulukossa 7.2. Niissä ei ole mukana yhteisiä muita kustannuksia, vaan ne on esitetty taulukossa omana rivinään. Yhteiset kustannukset ovat koko hanketta koskevia kustannuksia, jotka eivät ole suunnittelualueiden omia kustannuksia. Tällaisia ovat esimerkiksi tietoliikenneverkko, viestintä- ja kamerajärjestelmät, liikennevalojen keskusjärjestelmä, palovalvonta, taidehankinnat sekä tietyt erilliset koko hankkeen kustannusriskit, kuten esimerkiksi pohjaveden aleneminen käytön aikana ja mahdollinen suunniteltua laajempi tarve melusuojauksille.

Osa kaduista ja katuosuuksien kustannuksista on rajattu ulos siltä osin, kun kustannukset eivät kohdistu suoraan ratikkahankkeelle. Näiden ratikkahankkeeseen liittyvien hankkeiden kustannukset ovat yhteensä noin 53 M€. Kustannusten tarkempi jakautuminen ratikkahankkeen ja liittyvien hankkeiden välillä on esitetty Vantaan ratikan rakentamiskustannusten raportissa (Sitowise 2023)

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §



Kuva 7.1 Hankkeen kustannusaluejako. (Lähde: Sitowise 2023).

Taulukko 7.2 Raitiotiehankkeen kustannukset kustannusalueittain. Kustannuksissa ei ole jyvitetty yhteisiä kustannuksia katualueittain.

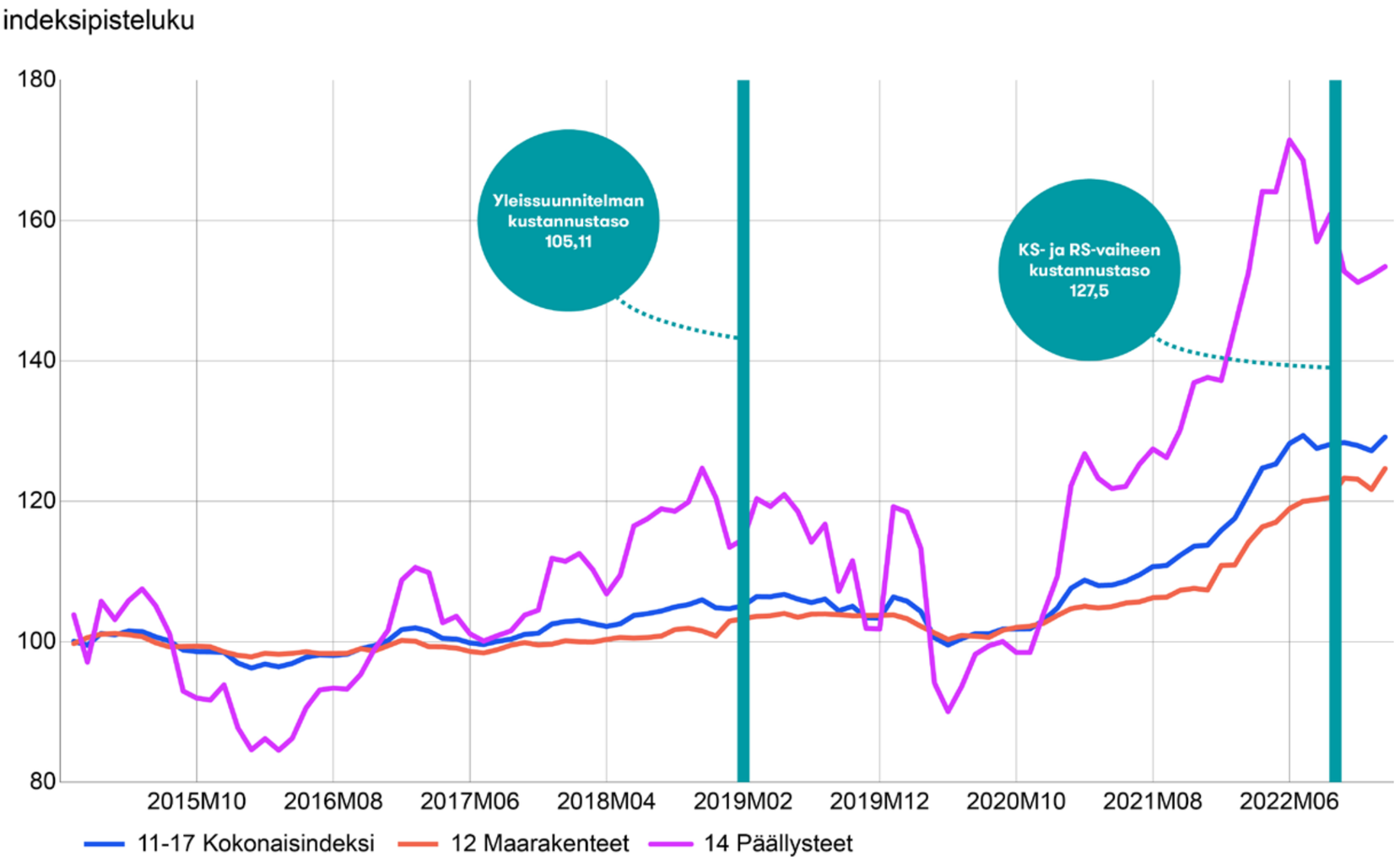
Kustannusalue	Vantaan kaupunki, Helsingin kaupunki	HSY	Yhteensä
1. Tietotie	46,6 M€	3,4 M€	50,0 M€
2. Aviabulevardi	12,0 M€	0,3 M€	12,3 M€
3. Muura	12,0 M€	1,0 M€	13,0 M€
4. Osuustie	16,8 M€	1,3 M€	18,1 M€
5. Väinö Tannerin tie	19,3 M€	1,0 M€	20,3 M€
6. Rälssitie	16,0 M€	2,4 M€	18,4 M€
7. Tikkurilantie	115,9 M€	19,8 M€	135,7 M€
8. Kielotie	16,4 M€	5,4 M€	21,8 M€
9 Tikkurilan tunneliosuus	115,8 M€	0,8 M€	116,6 M€
10. Jokiniemenkatu	14,0 M€	1,0 M€	15,0 M€
11. Kyytitie	66,8 M€	5,1 M€	71,9 M€
12. Hakunilantie	52,6 M€	3,8 M€	56,4 M€
13. Tilustie	8,9 M€	0,4 M€	9,3 M€
14. Fazerintie	11,7 M€	0,2 M€	11,9 M€
15. Länsimäentie, Vantaa	42,7 M€	3,0 M€	45,7 M€
16. Länsimäentie, Helsinki	15,0 M€	4,3 M€	19,3 M€
Yhteensä	582,5 M€	53,2 M€	635,7 M€
Yhteiset kustannukset	23,5 M€		
Radan kustannukset yhteensä	606 M€		

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Kustannusindeksi- ja laajuusmuutokset

Kustannuslaskelma pitää sisällään huomattavia kustannusindeksi- ja laajuusmuutoksia yleissuunnitelmavaiheeseen verrattuna. Muutokset koko hankkeella ovat yhteensä noin 283 M€, josta maarakennuskustannusindeksin nousun osuus on 144 M€. Maarakennuskustannusindeksi on noussut yleissuunnitelman (06/2019) ja rakennus- ja katusuunnitelmien (02/2023) välillä 21 % kuvan 7.2 mukaisesti. Merkittäviä laajuusmuutoksia ovat seuraavat:

- Katujen ja katuympäristön linjaukset ja pintamateriaalit ovat muuttuneet suunnittelun tarkentuessa. Suurin yksittäinen muutos on Lentäjäntie-Teletie välin uusi linjaus, joka sisältää uuden sillan ja ratatekniikan sillalle. Lisäksi Jokiniemenkatu on suunniteltu uudistettavaksi kokonaan.
- Tikkurilan tunnelin teräsponttiseinämäärä on noussut merkittävästi. Tunnelin suunnittelun tarkentuessa ovat myös tekniset ratkaisut ja pohjaveden työnaikaisen hallinnan tarve tarkentuneet.
- Raitiotien ja ratasähkön suurimpia laajuusmuutoksia ovat vaihteiden ohjausjärjestelmän lisäys, siltojen sähköiset suojaukset ja niiden myötä ratajohtojen kiinnitykset ja muutokset siltoihin, sähkönsyöttöasemien tarkentuneet hinnat sekä raitiotien sijainnin muutos keskelle katua Länsimäentiellä.
- Johtosiirtojen suurin muutos on Tikkurilantiellä ja Rälssitien pohjoisella osuudella esiin noussut suurempi johtosiirtojen tarve.



Kuva 7.2 MAKU-indeksin kehitys ja kustannustaso eri suunnitteluvaiheissa. (Lähde: Tilastokeskus).

- Kyytitien korkealle pengerosuudelle on suunniteltu paalulaatta ja pysyvät tukiseinät koko katualueelle. Lisäkustannuksia tuovat paalulaatan alapintaan asti tehtävä maaleikkaus ja alueen pengertäytöt.
- Väinö Tannerin tien alueelle on suunniteltu uusi 110 kV reitti Tammisto-Tolkinkylä välille, joka maakaapeloidaan uuteen sijaintiin. Kustannukset koostuvat muun muassa kaapeliyhteyden rakentamisesta sekä siihen liittyvästä katujen ennallistamisesta ja työn edellyttämistä johtosiirroista.

Laajuudenmuutosten myötä osa yleissuunnitelman kustannuksista on myös poistunut. Kustannussäästöjä ovat tuoneet esimerkiksi sillan S10 muuttuneet laskentaperiaatteet ja tarkentunut suunnitelmaratkaisu, sähkönsyöttöasemien määrämuutos sekä tunnelin suunnitelmaratkaisujen muutokset kaukolämpöverkoston ja keskitetyn ilmanvaihdon osalta.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

7.2 VARIKON INVESTOINTIKUSTANNUKSET

Kaupunkiliikenne Oy on teettänyt varikosta erillisen hankesuunnitelman Vaaralan raitiovaunuvarikko (Arkkitehtityöhuone APRT, WSP Finland Oy, Ramboll Finland Oy, Ratatek Oy, Boost Brothers Oy 2023), jossa on laskettu varikon investointikustannukset. Lisäksi varikkoratkaisua on kuvattu luvussa 4.7. Varikon kustannuslaskenta on suoritettu tilapohjaisena ja sitä on tarkennettu tarvittavilta osin rakennusosapohjaisilla tarkasteluilla. Laskelma sisältää:

- Vaadittavat maansiirrot, pohjarakenteet
- Varikkorakennuksen tilat, rakenteet, tuotanto-omaisuus, liittymät ja irtokalustus
- Yhteistoiminnoille tarvitut tilat (osastoiva ja jakava liikenne, talotekniikka sekä kiinteistötoiminnot)
- Vaaditun ratainfran
- Vähäpäästöisemmät rakenneratkaisut ulkoseinälle, yläpohjalle ja vesikatolle
- Piha-alueiden työt
- Suunnittelukulut
- Työmaa- ja työnjohtotehtävät

Optioina on laskettu lisäksi kustannusarvio ratainfran kunnossapidon tiloille ja laajennusvarauksille.

Varikon kokonaiskustannus on taulukon 7.3 mukaisesti noin 79 M€ sisältäen vaunuvarikon, ratainfran, rahoituskulut ja riskivaruksen. Optiot ovat yhteensä noin 30 M€. Varikon investointikustannukset ovat HSL:n käytäntöjen mukaisesti osa liikennöintikustannuksia (pois lukien varikon raideinfra) lukujen 7.4 – 7.7 talouslaskelmissa.

Kuva 7.3 Havainnekuva Vantaan ratikan varikosta. (Kuva: APRT).

Taulukko 7.3 Ratikkavarikon kustannukset

Vaunuvarikko *)	61,94 M€
Rahoituskulut	5,20 M€
Riskivaraus	12,01 M€
	79,15 M€

**) sisältää ratainfran noin 10 M€*

Optiot

Ratainfran kunnossapidon rakennus	9,38 M€
Vaunuvarikon laajennusvaraus 1 (8 raitiovaunulle)	7,48 M€
Vaunuvarikon laajennusvaraus 2 (20 raitiovaunulle)	13,93 M€
	30,79 M€

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

7.3 RADAN KUNNOSSAPITOKUSTANNUKSET JA VARIKON KÄYTTÖKUSTANNUKSET

Rata

Radan kunnossapidolla tarkoitetaan tässä yhteydessä ratainfrastruktuurin (ratarakenteet, järjestelmät sekä pysäkkirakenteet) hoitoa ja korjausta. Työt pitävät sisällään talvihoidon ja puhtaanapidon, rakenteiden hoidon ja korjauksen, varusteiden ja kalusteiden hoidon ja korjauksen, kasvillisuuden hoidon, sekä laitteiden ja järjestelmien hoidon ja korjauksen. Kunnossapitokustannuksia, kuten investointi- ja käyttökustannuksia, pitää arvioida pitkällä aikavälillä. Raitiotien osalta aikajänteen tuleekin olla vähintään 30 vuotta, vaikka arviot ovat varsinkin alkuvaiheessa epävarmoja. Rakenteiden, järjestelmien ja kaluston yhteisvaikutus kunnossapitokustannuksiin määrittyy koko raitiotiejärjestelmän käyttöönoton kautta.

Kunnossapitokustannuksia on arvioitu olemassa olevien suomalaisten raitioteiden kunnossapitosopimusten kautta. Arvioinnin käytössä ovat olleet Raide-Jokerin ja HKL:n (nyk. Kaupunkiliikenne Oy:n) vuonna 2021 solmitun sopimuksen ja Tampereen Raitiotie Oy:n liikennöinnin aikaisten kunnossapidon tiedot. Esitettäviin kustannusarvioihin liittyy kuitenkin useita epävarmuuksia johtuen varsinaisten kokemusten ja seurantatiedon puutteista, sekä kunnossapitotehtävien ja laajuuksien eroavaisuuksista eri hankkeilla.

Tampereen raitiotien ensimmäisen osan kehitysvaiheen tavoitekustannus vuodelta 2019 oli kunnossapidon osalta 2,83 miljoonaa euroa vuodessa. Palvelun tuottamisen kustannukseksi tulee tällä arviolla Tampereella 146 500 euroa raitiotiekilometriä kohden. Tässä yhteydessä on syytä huomioida, että kyseessä on kuitenkin ainoastaan julkisuuteen ilmoitettu tavoitekustannus eikä toteuma tai kehitysvaiheen jälkeisen sopimuskauden kustannustieto.

Raide-Jokerin Espoon raitiotien noin 9 kilometrin osuudelle vuonna 2021 laaditun kunnossapitosopimuksen mukainen kustannus on 1,70 miljoonaa euroa vuodessa, mikä tarkoittaa raitiotiekilometriä kohden noin 189 000 euroa.

Vantaan raitiotien kunnossapitokustannuksiksi kohottavia osakokonaisuuksia ovat mittava nurmiraiteen määrä, Tikkurilan tunneli, lentoaseman siltarakenteet, sekä muut taitorakenteet. Lisäksi yleinen kustannustaso on kohonnut merkittävästi viimeisten vuosien aikana työn ja erityisesti materiaalien osalta. Toisaalta raitiotien kunnossapitoa ei ole vielä kilpailutettu Suomessa, joten laajaa markkinatietoa toteutumista ei ole saatavilla, eikä palvelutuottajilta suoraan sellaisenaan. Yritystoimijoita junanratojen, katujen ja esimerkiksi Tampereen raitiotien kunnossapidossa kuitenkin on, ja raitiotiehankkeita valmistellaan yhä lisääntyvissä määrin, joten hankkeen mahdollisesti edetessä onkin suositeltavaa järjestää asiasta markkinavuoropuhelu kartoittamaan markkinaa ja tarjoajaehdokkaita tarkemmin. Mikäli tarjontaa on riittävästi, niin markkinaehtoinen kilpailu on hyvä keino määrittämään parhaan hinnan kunnossapidolle.

Vantaan raitiotien kunnossapitokustannus on arvioilta noin 3,7 miljoonaa euroa vuodessa (190 000 euroa/km/vuosi) perustuen Raide-Jokerin ja HKL:n välisen sopimuksen tietoihin. Kustannus sisältää myös varikon yhdysraiteen kunnossapidon Fazerintien linjaraiteen erkanemiskohdasta varikon portille. Arvioita voidaan pitää turvallisena, koska Tampereen vertailuhinta on selvästi tätä alhaisempi. Ylivoimaisesti suurin kustannuserä vuositasolla syntyy kunnossapidon henkilötyöstä. Konetöiden osuus kokonaiskustannuksesta on maksimissaan noin 20 % riippumatta siitä onko konetyö omaa vai alihankintana toteutettavaa työtä. Ajoneuvoihin, toimitiloihin, työkaluihin ja materiaaleihin jää kustannuksista reilusti alle 20 %:n osuus vuositasolla. Raskaan kunnossapidon kaluston hankintakustannukset (esim. kasteluvaunut, hiontavaunu, tukemiskone, kaksitieajoneuvot) sisältyvät esitettyyn vuosikustannukseen. Raskas kunnossapito on suunniteltu suoritettavaksi Helsingin nykyisillä raitiotievarikoilla. Mikäli kunnossapitokalusto hankitaan omaksi, ovat kustannukset miljoonia euroja.

Jatkossa on syytä arvioida radan kunnossapidon vaihtoehtoisia järjestämismalleja niin organisoinnin, palvelutasojen varmistamisen kuin kustannusten näkökulmasta. Erityisesti tulee kiinnittää huomiota vaihtoehtoisten mallien kunnossapitotehtävien sisältöön ja kalustosta aiheutuviin kustannuksiin. Myös kustannusarviota tulee tarkentaa, kun Tampereen raitiotiestä ja Raide-Jokerista saadaan toteutumatietoja.

Varikko

Varikon suunnittelun yhteydessä on arvioitu myös varikon käyttökustannuksia. Varikon raitiotieinfran käyttökustannus on noin 230 000 euroa vuodessa sisältäen ylläpidon, maanvuokran ja kiinteistöveron. Varikkorakennuksen käyttökustannus on puolestaan noin 835 000 euroa sisältäen ylläpidon, maanvuokran ja kiinteistöveron.

Varikon kunnossapitokustannukset ovat osa liikennöintikustannuksia HSL:n käytäntöjen mukaisesti (pois lukien varikon raideinfran kunnossapito) lukujen 7.4 – 7.7 talouslaskelmissa.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

7.4 LIIKENNÖINTIKUSTANNUKSET

Liikennöintikustannukset ovat kokonaisuus, joka sisältää ratikkaliikenteen operoinnin kustannukset sisältäen kaluston ja varikon käyttökustannukset, kaluston investointikustannukset ja varikkorakennuksen sekä -laitteiston investointikustannukset. Liikennöintikustannukset eivät sisällä radan (linjaraiteet, yhdysrata ja varikon raiteisto) kunnossapitokustannuksia.

Menetelmä

Vantaan ratikan liikennöintikustannusten laskentamalli perustuu ratikan tunti- ja kilometrisuoritteiden laskentaan ja niiden kertomiseen liikennöinnin yksikköhinnoilla. Ratikan kiinteät kustannukset on arvioitu erikseen kustannuserittäin. Liikennöintikustannuksiin on pyritty sisällyttämään kaikki raitiojärjestelmän aiheuttamat vuosittaiset kustannukset, pois lukien radan kunnossapitokustannukset. Liikennöintikustannukset on arvioitu syksyn 2022 kustannustasossa.

Ratikan kilometrikustannuksilla katetaan raitiovaunujen sähkönkulutus sekä raitiovaunujen siivous-, huolto- ja korjauskustannukset. Helsingin seudulta kerättyjen tietojen perusteella kilometrikustannuksen suuruudeksi on arvioitu 2,41 €/km. Ratikan tuntikustannuksilla katetaan kuljettajien palkkakulut. Tuntikustannuksen suuruudeksi on arvioitu 49,82 €/h.

Ratikan kilometri- ja tuntikustannukset lasketaan kertomalla raitiotien kilometri- ja tuntisuoritteet niiden yksikköhinnoilla. Vantaan ratikan vuosittaiset suoritteet on esitetty luvussa 4.8. Vaunupäivien määrää ei ole hyödynnetty liikennöintikustannusten laskennassa.

Ratikan kiinteiksi kustannuksiksi kutsutaan kaikkia muita raitiojärjestelmän kustannuseriä, jotka eivät ole kovin riippuvaisia päivittäisistä liikennöintisuoritteista. Näitä kustannuksia ovat kaluston ja varikon pääomakustannukset, raitioliikenteen vakuutukset, hallinto, työnohjaus, liikenteenohjaus ja varikon käyttö. Raitioliikenteen hallinnon, työnjohdon ja liikenteenohjauksen on oletettu edellyttävän 6 työntekijän verran lisää henkilöstöresursseja pääkaupunkiseudun raitioliikenteeseen. Kiinteiden kustannuksien oletukset perustuvat pääkaupunkiseudun laajuisiin synergiahyötyihin raitioliikenteen liikennöinnissä.

HSL-alueella raitioliikenteen kaluston ja varikon investointikustannukset sisällytetään osaksi liikennöintikustannuksia. Toimintatapa on lähtöisin siitä, että bussiliikenteessäkin liikennöintikustannukset sisältävät kaluston ja varikon investointikustannukset. Muualla Suomessa toimitaan osittain toisin: Tampereen ja Turun raitiotiehankkeissa varikon investointikustannuksia ei sisällytetä liikennöintikustannuksiin.

Kaluston pääomakustannukset on arvioitu tasolle, jolla raitiovaunujen hinta katettaisiin 30 vuoden tasaerälainalla, jonka korko on 3,5 %. Yksittäisen raitiovaunun hinnaksi arvioidaan noin 3,5 miljoonaa euroa. Varikon pääomakustannukset on laskettu 25 vuoden tasapoistolainalla, jonka korko on 3,3 %.

Tulokset

Vantaan ratikan liikennöintikustannukset ovat vuonna 2030 noin 17,8 miljoonaa euroa. Vuoteen 2050 mennessä liikennöintikustannukset laskevat 15,4 miljoonaan euroon, kun ratikoiden akkukäyttöisyyden suunnitellaan päättyvän 15 vuoden liikennöinnin jälkeen ja varikon pääomakustannukset laskevat lainapääoman pienentyessä sekä edelleen laina-ajan päättyessä. Mahdollisia varikon muita investointeja 40 vuoden tarkastelujaksolla ei ole otettu huomioon.

Ratikan liikennöintikustannusten jakautuminen eri kustannuseriin on esitetty taulukossa 7.4. Ratikan vaikutus joukkoliikenteen liikennöintikustannuksiin on ratikan liikennöintikustannusten ja runkobussivaihtoehdon liikennöintikustannusten erotus. Runkobussivaihtoehdon liikennöintikustannusten on arvioitu olevan noin 6,1 miljoonaa euroa vuodessa. Ratikan liikennöintikustannukset ovat hieman alle kolme kertaa suuremmat kuin vaihtoehtoisen runkobussilinjan liikennöintikustannukset, joiden laskentaperiaatteet on esitetty luvussa 5.3. Runkobussivaihtoehdon kustannukset huomioiden ratikka kasvattaa liikennöintikustannuksia vuonna 2030 noin 11,7 miljoonaa euroa ja vuonna 2050 noin 9,3 miljoonaa euroa.

Ratikoiden 15 vuoden aikana akkukäyttöisyys lisää liikennöintikustannuksia noin 450 000 eurolla vuodessa. Nämä luvut on otettu huomioon tämän hankesuunnitelman käyttökustannusten arvioinnissa. Akkukäyttöisyyden elinkaarikustannuksiksi on arvioitu noin 6,8 miljoonaa euroa 15 vuoden aikana.

Taulukko 7.4 Ratikan liikennöintikustannukset, niiden jakautuminen eri kustannuseriin ja vaikutus joukkoliikenteen liikennöintikustannuksiin bussiliikenteen säästöt huomioiden.

	2030	2050
Operointikustannukset (kilometri- ja tuntikustannukset)	-7,7 M€/v	-7,7 M€/v
Kalustoinvestoinnin kustannukset	-3,4 M€/v	-3,4 M€/v
Varikkoinvestoinnin kustannukset	-4,9 M€/v	-3,0 M€/v
Varikon käytön kustannukset	-0,8 M€/v	-0,8 M€/v
Akkukäyttöisyyden kustannukset	-0,5 M€/v	-
Muut kiinteät kustannukset	-0,5 M€/v	-0,5 M€/v
Ratikan liikennöintikustannukset yhteensä	-17,8 M€/v	15,4 M€/v
Säästöt bussiliikenteestä (runkobussilinjan 570 lakkauttaminen)	6,1 M€/v	6,1 M€/v
Liikennöintikustannusten muutos (ratikka- ja runkobussivaihtoehdon erotus)	-11,7 M€/v	-9,3 M€/v

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Epävarmuudet

Kaluston ja varikon pääomakustannusten laskennassa poistoajalla, korkokannalla ja lyhennystavalla voi olla suurikin merkitys pitkän aikavälin laskelmissa. Mitä pidemmälle aikajaksolle pääomakustannukset jaetaan, sitä halvempaa liikennöinti on ratikan ensimmäisinä vuosina, mutta vastaavasti korkokulut kasvavat pitkällä aikavälillä.

Käytetyillä laskentaoletuksilla raitiovaunujen pääomakustannukset ovat todennäköisesti hieman todellista suurempia 30 vuoden tarkasteluajanjaksolla, koska todennäköisesti raitiovaunujen rahoittamiseen käytettävä laina maksettaisiin alle 30 vuodessa. Toisaalta 40 vuoden tarkasteluajanjaksolla pääomakustannukset ovat hieman aliarvioituja, koska 30–40 vuoden päästä todennäköisesti maksettaisiin suuri osa 30–60 vuoden päästä käytössä olevan kaluston pääomakustannuksista.

Liikennöintikustannusten laskenta perustuu pääkaupunkiseudun laajuisiin synergiahyötyihin ja Kaupunkiliikenteen liikennöinnin kustannustasoon. Jos synergiahyötyjä ei saavuteta arvioidussa laajuudessa, liikennöintikustannukset ovat todennäköisesti suurempia. Toisaalta jos Vantaan ratikan liikennöinti kilpailutetaan, kuten HSL on päättänyt tehdä Raide-Jokerin liikennöinnin osalta, Vantaan ratikan liikennöintikustannukset voivat myös olla arvioitua pienempiä.

Akkukäyttöisyyden kustannukset riippuvat kalustohankinnassa valittavasta akkuteknologiasta, akkujen koosta ja käyttöiästä, akkukäyttöisyyden kestosta, akkukäyttöisyyden vaikutuksesta sähkönsyöttöasemien määrään ja akkukäyttöisellä linjaosuudella toteutettavista liikennöintirajoitteista. Edullisimmassa tapauksessa akkukäyttöisyyden kustannukset voivat olla yli puolet pienempiä, kun taas kalleimmassa tapauksessa ne voivat olla kaksinkertaiset.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

7.5 KAUPUNKITALOUDELLISET VAIKUTUKSET

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset on koottu kolmeen kokonaisuuteen: liikenteen pääomatalous, liikenteen käyttötalous ja muut vaikutukset, sisältäen kiinteistötalouden, verovaikutukset ja uusien asukkaiden palveluiden tuottamisen kustannukset. Vantaan kaupunkitaloudellisista vaikutuksista on arvioitu kaikki erät, kun taas Helsingin osalta on arvioitu kattavasti vain liikenteen käyttötalous.

Liikenteen pääomatalous

Liikenteen pääomatalous koostuu ratikan rakentamiskustannuksista ja rahoituskustannuksista. Ratikan rakentamiskustannuksien vaikutukset kaupunkitalouteen ovat ratikan kustannusten ja bussivaihtoehdon kustannuksien erotus. Ratikan kustannukset Vantaalle ja Helsingille ovat niiden osuuksia ratikan rakentamiskustannuksesta, josta on vähennetty HSY:n osuus ja valtion MAL-avustus.

Käynnissä olevalla MAL-sopimuskaudella valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannusten rahoitukseen 30 prosentin osuudella. Valtio tekee päätöksen ratikan rakentamiseen osallistumisesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä, jos Vantaa on tehnyt päätöksen hankkeen toteutuksesta. MAL-sopimus on esitetty luvussa 2.3.

Vantaan ratikan rakentamiskustannus on 606 miljoonaa euroa, josta MAL-avustus kattaisi 182 miljoonaa euroa. Avustuksesta kohdistuisi Vantaan osuuteen 177 miljoonaa euroa ja Helsingin osuuteen 4,5 miljoona euroa. Runkobussivaihtoehdon 200 miljoonan euron rakentamiskustannuksista Vantaan osuudeksi on arvioitu 180 miljoonaa euroa. Helsingin osalta ei ole arvioitu bussivaihtoehdon kustannuksia. Ratikan vaikutus Vantaan talouteen on siten -234 miljoonaa euroa ja Helsingin talouteen -10,5 miljoonaa euroa.

Ratikan rahoituskustannukset on arvioitu ratikan vuosittaisten talousvaikutusten arvioinnin yhteydessä (Capex, 2023). Ratikan rahoituskuluja on arvioitu ottaen huomioon hankkeesta kaupungille aiheutuvan rahoitustarpeen sekä kaupungille tyypilliset lainarahoituksen ehdot.

Lainan nostot on arvioitu ottaen huomioon ratikan rakentamisesta aiheutuvat kustannukset sekä kaupungille tehtävien MAL-avustusmaksujen ajoittuminen. Käytännössä lainojen nostot tapahtuvat osana kaupungin muuta pitkäaikaista varainhankintaa. Rakennusaikaisesta lainarahoituksesta on arvioitu koituvan kaupungille korkokuluja, jotka on oletettu pääomitettavaksi osaksi lainalla rahoitettavaa kokonaismäärää.

Lainalla rahoitettava kokonaismäärä on oletettu maksettavaksi takaisin 25 vuodessa tasalyhennyksin alkaen ratikan valmistumisesta. Korkojen maksun on oletettu tapahtuvan 4 kertaa vuodessa. Korko-oletuksena on käytetty sekä rakentamis- että lyhennysjaksolle 3,50 % vuosittaista kokonaiskorkoa, joka sisältää 0,50 % marginaalin, perustuen arviointihetken pitkien korkojen tasoon sekä arvioon lainarahoituksen marginaalista ja muista mahdollisista rahoituskuluista.

Taloudellisen mallin ollessa reaaliarvoinen, lainoja nostetaan yhteensä 396 miljoonaa euroa. Lainojen kokonaisnostot kattavat ratikan rakentamiskustannuksen -591 miljoonaa euroa sekä Kaupunkiliikenne Oy:n liittymismaksun -3 miljoonaa euroa MAL-avustuksen 177 miljoonaa euroa jälkeen. Rahoituslaskelmassa on huomioitu tämän osuuden rahoittamisesta aiheutuvat kulut.

Korkokustannukset ovat yhteensä rakentamisjaksolta sekä 25 vuoden laina-ajalta 222 miljoonaa euroa. Näistä korkokustannuksista 37 miljoonaa euroa ajoittuu rakentamisjaksolle vuosiin 2024–2028 ja 185 miljoonaa euroa lyhennysjaksolle 2029–2053.

Runkobussivaihtoehdon rahoituskuluiksi on arvioitu 69 miljoonaa euroa vuosien 2024–2064 aikana. Runkobussivaihtoehdon rahoituskulut on arvioitu pääosin samoilla periaatteilla kuin ratikan rahoituskulut, pois lukien seuraavaksi mainitut poikkeukset. Runkobussivaihtoehdossa on oletettu, että kolmannes rakentamiskustannuksesta katettaisiin kaupungin nykyisen investointiraamin sisältä, jolloin vain 2/3 runkobussivaihtoehdon rakentamiskustannuksista on arvioitu kaupungin lisääntyneenä lainatarpeena. Runkobussivaihtoehdossa investoinnin toteutusaikataulu on ratikkaa pidempi, kun investointeja on arvioitu tehtävän vuoteen 2040 asti. Runkobussivaihtoehdon lainoja lyhennetään ensimmäisestä lainannostosta alkaen, kun ratikkavaihtoehdossa ensimmäinen lyhennys on oletettu ratikan liikennöinnin käynnistymisen yhteyteen.

Vantaan kaupunki on tällä hetkellä pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki ostaa Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita, mikäli Vantaan ratikka päätetään toteuttaa. Kauppahinta on vuonna 2021 tehdyn arvion mukaan noin 2,9 milj. euroa, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista.

Liikenteen käyttötalous

Menetelmä

Ratikka vaikuttaa Vantaan kaupungin liikenteen käyttötalouteen ratikan kunnossapitokustannusten ja HSL:n kautta kulkevien korvausten ja kustannusten kautta. HSL-alueella raideinvestointien kustannuksia kierrätetään HSL:n kautta, jolloin hankkeista koituvat kustannukset jaetaan käyttäjien suhteessa useille kunnille. Vantaan kaupunki jakaa kunnossapitokustannukset ja HSL:n kautta kulkevat korvaukset Helsingin kaupungin kanssa. HSL:n kautta kulkevat kustannukset jakautuvat kaikille HSL:n jäsenkunnille.

Vantaan ja Helsingin kaupungit saavat HSL:ltä infrakorvauksia joukkoliikenneinvestoinneista. HSL korvaa kaupungeille puolet joukkoliikenneinvestointien pääoman poistoista laskennallisella 40 vuoden aikana

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

tasapoistoilla, HSL:n korvaamalle pääomalle laskennallisen 5 % koron ja radan kunnossapitokustannukset täysimääräisesti. Poistoihin ei lasketa valtion tukea, jonka suuruudeksi arvioidaan 30 %. Tässä hankesuunnitelmassa on arvioitu, että ratikan kokonaiskustannuksista noin puolet kohdistuisi joukkoliikenteeseen ja puolet muihin asioihin, kuten katujen peruskorjauksiin, pyöräväyliin ja katutilojen yleiseen kehitykseen. HSL:n infrakorvauksiin laskettavaa pääomaa on edellä mainitut rajaukset huomioiden arviolta 17,5 % Helsingin ja Vantaan kokonaiskustannuksista. Laskennalliset korot lasketaan rakentamisen ajalta ja 40 vuoden poistoajalta.

HSL:n kautta jaettavia kustannuksia ja tuloja ovat Helsingille ja Vantaalle maksettavat infrakorvaukset, liikennöintikustannuksien kasvu ja lipputulojen kasvu. Infrakorvaukset jaetaan HSL:n jäsenkunnille niiden asukkaiden tekemien ratikkamatkojen määrän suhteessa. Liikennöintikustannuksien kasvu jaetaan jäsenkunnille niiden asukkaiden matkustamien ratikkakilometrien suhteessa. Liikennöintikustannuksien kasvu on ratikan ja bussivaihtoehdon välisten liikennöintikustannuksien erotus. Kuntien maksuosuuksia pienentävät lipputulot, jotka kohdistetaan kunnille matkustajien kuntalaisuuden perusteella. Helsingin lipputulovaikutuksia ei ole arvioitu.

Tulokset

Radan kunnossapitokustannukset ovat 4 miljoonaa euroa vuodessa, sisältäen linjaraiteet, varikon yhdysradan ja varikon raiteiston. Kun kunnossapitokustannukset jaetaan Vantaan ja Helsingin välillä kummankin kunnan alueella olevan ratojen pituuksien suhteessa, Vantaan osuus on -3,9 miljoonaa euroa vuodessa ja Helsingin osuus -0,1 miljoonaa euroa vuodessa.

Vuonna 2030 ratikan arvioidaan kasvattavan vuosittaisia HSL:n Vantaalle maksamia infrakorvauksia 12,2 miljoonaa euroa ja Helsingille 0,3 miljoonaa euroa suhteessa runkobussivaihtoehtoon. Infrakorvausten määrä pienentyy ajan kuluessa korvattavan pääoman pienentyessä.

Vuonna 2030 ratikan arvioidaan kasvattavan Vantaan HSL:lle maksamaa kuntaosuutta -16,9 miljoonaa euroa. Vantaan kuntaosuuteen sisältyy -9,8 miljoonaa euroa infrakustannuksien kasvua, -9,2 miljoonaa euroa liikennöintikustannuksien kasvua ja 2,1 miljoonaa euroa lipputulojen kasvua. Vuonna 2030 Helsingin kuntaosuuden kokonaismuutos riippuu Helsingille tilitettävien lipputulojen kehittymisestä, mitä ei ole arvioitu. Vantaan ratikan vaikutus kuntaosuuksiin pienentyy ajan kuluessa, kun lipputulot kasvavat ja infrakustannukset pienentyvät.

Liikenteen käyttötalous eli kunnossapitokustannukset ja HSL-talousvaikutukset on kokonaisuutena Vantaan osalta -8,6 miljoonaa euroa vuonna 2030 suhteessa runkobussivaihtoehtoon.

40 vuoden tarkastelujaksolla Vantaan liikenteen käyttötalous on yhteensä -187 miljoonaa euroa suhteessa runkobussivaihtoehtoon. Tästä kustannuksesta kunnossapitokustannusten osuus on -156 miljoonaa euroa ja HSL-talousvaikutusten osuus -31 miljoonaa euroa. HSL-talousvaikutukset koostuvat -404 miljoonan euron kuntaosuuksista, jotka Vantaa maksaa HSL:lle, sekä 383 miljoonan euron infrakorvauksista, jotka HSL maksaa Vantaalle.

40 vuoden aikana Helsingin osuus kunnossapitokustannuksista on -4 miljoonaa euroa ja kaupunki laskuttaa HSL:ltä 9 miljoonaa euroa infrakorvauksia.

Epävarmuudet

Lipputulojen ja matkustajamäärien muutoksia ei ole arvioitu vuotta 2050 pidemmälle, vaikka 40 vuoden tarkastelujakso ulottuu vuoteen 2068. Tarkastelujakson viimeisillä 18 vuodella lipputulojen osalta sovelletaan vuoden 2050 tietoja. Vuoden 2050 jälkeen lipputulot olisivat todennäköisesti suurempia, kun kaupunki jatkaisi ratikan varteen kasvamista.

Liikennöintikustannukset voivat olla suurempia tai pienempiä riippuen tulevaisuuden korvausinvestointien ajoituksesta. Jos varikko edellyttää 40 vuoden aikana uusia investointeja, liikennöintikustannukset kasvavat. Toisaalta jos ensimmäistä kalustokertaa voidaan käyttää 30 vuoden sijaan 40 vuotta ilman merkittävää kunnossapitokustannusten kasvua, liikennöintikustannukset pienentyvät.

Kiinteistötalous

Menetelmä

Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisessa analyysissä (Newsec Advisory Finland 2022) laadittiin ratikkalinjan vaikutusalueella sijaitsevien tarkastelualueiden arvonmuutoksen analyysi Lentoasemalta Tikkurilan ja Hakunilan kautta Länsimäkeen. Lähtökohtana oli tarkastella raitiotielinjauksesta johtuvaa arvonmuutosta kaupungin omistamilla alueilla sekä yksityisten omistamilla alueilla, joista kaupungille on odotettavissa maankäyttösopimustuloja kaavamuutoksen seurauksena.

Kultakin tarkasteltavalta osa-alueelta saatavat kokonaistulot määritettiin ottaen huomioon kaupungin maanomistuksen osalta tonttien luovutuksesta saatavat tulot, yksityisen maanomistuksen osalta maankäyttösopimuskorvauksina perittävät tulot, tulojen arvioitu toteutumisaikataulu sekä hintojen ajallinen kehitys.

Tulokset

Kerrosneliömäärä on raitiotieskenaarion mukaisissa vaihtoehdoissa n. 2 194 000 k-m² (n. 76 %) suurempi kuin bussivaihtoehtoon perustuvassa skenaariossa. Raitiotievaihtoehto tuottaa reaalisesti noin 423,5 miljoonaa euroa suuremmat maankäyttötulot bussivaihtoehtoon verrattuna. Reaaliarvossa ei huomioida aikatekijän vaikutusta eli hintojen nousua nykyhetkestä myyntihetkeen eikä vastaavasti myöskään diskontata myyntihetkestä nykyhetkeen.

Epävarmuudet

Tehtyyn analyysiin liittyy myös useita epävarmuustekijöitä, ja laskelman tulokset perustuvat raportissa esitettyihin oletuksiin ja lähtötietoihin.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Mitä nopeammin kaupunki kasvaa, sitä paremmat ovat edellytykset maankäytön ohjaamiseen ratikan varteen. Ratikan vaikutus kiinteistöjen hintoihin alueittain tai maankäyttötyypeittäin voi olla arvioitua suurempi tai pienempi. Pitkällä tarkasteluaikavälillä alueiden toteutusaikataulu voi muuttua. Ratikan vaikutusten arviointi on hankalaa niillä alueilla, jotka ovat jo vahvan raideliikenteen läheisyydessä, kuten juna-asemien vaikutusalueilla.

Lisäksi laskennan lopputuloksiin vaikuttavat muun muassa oletukset alueiden rakennusoikeuden määrästä eri skenaarioissa, laskennassa käytettävä diskonttauskorko ja maan arvon muutos.

Rakentamisesta palautuva kunnallisvero

Menetelmä

Rakentamisesta palautuva kunnallisvero on arvioitu raportissa Vantaan ratikka – Asukasluvun muutoksesta aiheutuvat tuotot ja kulut (FCG 2023). Palautuva kunnallisvero on arvioitu Vantaan ratikan investointikustannuksen ja bussivaihtoehdossa tehtävien investointien erotuksen 459 miljoonan euron arvosta. Asuin- ja toimitilarakentamisen palautuvan kunnallisveron laskelma perustuu Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin (Newsec Advisory Finland 2022) arvioihin ratikan vaikutuksesta rakentamiseen: noin 1,7 miljoonaa kerrosneliömetriä enemmän asuinrakentamista ja noin 0,7 miljoonaa kerrosneliömetriä enemmän toimitilarakentamista suhteessa bussivaihtoehtoon.

Laskelmassa rakentamisen hintana on käytetty ARA:n rakentamisen hintatilastoa. Laskelmassa on hyödynnetty VTT:n arvioita rakentamisesta palautuvan kunnallisveron osuudesta rakennusinvestoinneista, mutta muutettuna sote-uudistuksen jälkeisen verorakenteen mukaiseksi. Vantaalaisten osuudeksi hankkeisiin osallistuvista työntekijöistä ja siten Vantaalle palautuvista kunnallisveroista on oletettu 20 %.

Tulokset

Laskelman perusteella ratikan rakentamisesta Vantaalle palautuva kunnallisvero on rakentamisaikana noin 2,6 miljoonaa euroa ja asuin- ja toimitilarakentamisesta noin 41,2 miljoonaa euroa. Rakentamisesta palautuva kunnallisvero on yhteensä 43,9 miljoonaa euroa.

Epävarmuudet

Rakentamisesta palautuva kunnallisvero riippuu siitä, kuinka suuri osuus ratikan ja ympäröivän maankäytön rakentamisesta työllistyvistä on vantaalaisia. Jos vantaalaisten osuus on erisuuruinen kuin laskelmassa tehty oletus, tämä vaikuttaa huomattavasti palautuvan verotulon määrään.

Uusien asukkaiden ja työpaikkojen vaikutukset

Menetelmä

Raitiotie luo edellytyksiä asuin- ja toimitilarakentamiselle, mikä mahdollistaa asukas- ja työpaikkamäärien kasvun. Uusien asukkaiden ja työpaikkojen kustannusvaikutuksia on arvioitu raportissa Vantaan ratikka – asukasluvun muutoksesta aiheutuvat tuotot ja kulut (FCG 2023). Asukas- ja työpaikkamäärien kasvua on käsitelty luvussa 6.1.

Asukasluvun muutoksen talousvaikutukset vaihtelevat huomattavasti uusien asukkaiden ikärakenteen mukaan. Ratikan rakentamisvaihtoehdolle ja bussivaihtoehdolle on tuotettu väestöskenaariot ikärakenteen mukaan selvityksessä Vantaan ratikan rakentumisen väestö- ja eriytymisvaikutukset (MDI, 2023). Molemmille väestöskenaarioille laskettiin omat, asukkaiden ikärakenteeseen sidotut talousvaikutukset sote-uudistuksen jälkeisellä tulojen ja menojen rakenteella. Laskelmien erotus kuvaa ratikan talousvaikutusta.

Väestöskenaarioissa uusien asukkaiden ikärakenne poikkeaa Vantaan nykyisestä ikärakenteesta ja erityisesti toteutuneesta muuttoliikkeestä siten, että työikäisten asukkaiden osuuden ennakoidaan olevan nykyistä suurempi. Uusien työpaikkojen on yleiskaavan ja ratikan kaavarungon maankäytön muutosten perusteella oletettu syntyvän toimialoille, joiden yhteisövero yhtä työntekijää kohden on noin 15 % korkeampi kuin Vantaalla nykyisin.

Tarkastelusta on poistettu kaupungin saamat tulot tonttien myynnistä, koska nämä on arvioitu osana kiinteistötaloudellisten vaikutusten arviointia.

Tulokset

Laskelmien perusteella asukas- ja työpaikkamäärien kasvu kasvattaa vuosina 2022–2050 kumulatiivisesti Vantaan tuloverokertymää 759 miljoonaa euroa, yhteisöverokertymää 215 miljoonaa euroa, kiinteistöverokertymää 245 miljoonaa euroa ja valtionosuuksien kertymää 394 miljoonaa euroa. Toisaalta asukas- ja työpaikkamäärien kasvu kasvattaa kaupungin palveluiden tuottamisen kustannuksia arviolta -1 624 miljoonaa euroa. Asukas- ja työpaikkamäärien kasvun tulo- ja kustannusvaikutukset ovat lähes täysin yhtä suuria. Nettovaikutus Vantaan kaupunkitalouteen on -1,5 miljoonaa euroa.

Epävarmuudet

Muuttavien asukkaiden iällä ja sosioekonomisella taustalla on merkittävä vaikutus talousvaikutuksiin kaupungin talouden kannalta. Lisäksi sote-uudistus on muuttanut huomattavasti kaupunkien tulo- ja menorakenteita, kun menot ja tulot painottuvat aikaisempaa enemmän nuoriin ikäluokkiin.

Vantaan kaupunkitaloudellisten vaikutusten koonti

Ratikan kumulatiiviset taloudelliset vaikutukset Vantaan kaupungin talouteen 40 vuoden ajalta ovat +10 miljoonaa euroa reaaliarvoisina. Jos tarkastelu olisi tehty nykyarvossa eli inflaatio huomioon ottaen, olisi vaikutus +177 miljoonaa euroa. Tarkastelutapojen vaikutuksia sekä vuosittaisia talousvaikutuksia Vantaan kaupungille on arvioitu erillisessä raportissa (Capex, 2023). Kaupunkitaloudellisen laskelman erien suuruus ja yhteenveto on esitetty taulukossa 7.5 ratikkavaihtoehdon

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Taulukko 7.5 Laskelma ratikka- ja runkobussivaihtoehtojen vaikutuksista Vantaan kaupunkitalouteen. Luvut ovat diskonttaamattomia ja ilman inflaatiokorjausta.

	Ratikkavaihtoehdon vaikutukset Vantaan kaupungin talouteen, miljoonaa euroa	Runkobussivaihtoehdon vaikutus Vantaan kaupungin talouteen, miljoonaa euroa	Laskentaperiaate
Rakentamiskustannukset	-414	-180	Vaihtoehdon kumulatiiviset kustannukset viiden vuoden rakennusajalta 2023–2028
Rahoituskustannukset	-222	-69	Vaihtoehdon kumulatiiviset kustannukset viiden vuoden rakennusajalta 2023–2028 ja ratikkavaihtoehdossa 24 vuoden takaisinmaksuajalta 2029–2053
Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostot	-3	0	Kertakustannus 2023
Liikenteen pääomatalous yhteensä	-639	-249	
Kunnossapitokustannukset	-156	-	Ratikka- ja runkobussivaihtoehdon erotus 40 vuoden ajalta 2029–2068
HSL-talous	-31	-	Ratikka- ja runkobussivaihtoehdon erotus 40 vuoden ajalta 2029–2068
Liikenteen käyttötalous yhteensä	-187	-	
Kiinteistötaloudelliset tulot	794	371	Vaihtoehdon kumulatiiviset tulot 28 vuoden ajalta 2022–2050
Verovaikutukset	42	-	Vaihtoehdon kumulatiiviset tulot 28 vuoden ajalta 2022–2050
Kiinteistötalous ja verovaikutukset yhteensä	836	371	
Kaikki yhteensä	10	122	

ja runkobussivaihtoehdon osalta. Esitetyt kaupunkitalousvaikutukset ovat diskonttaamattomia ja ilman inflaatiokorjausta. Rakentamiskustannukset, rahoituskustannukset, Kaupunkiliikenne Oy:n osakeostot ja kiinteistötaloudelliset erot on esitetty kummankin vaihtoehdon kumulatiivisina vaikutuksina 40 vuoden ajalta. Muut erät, eli kunnossapitokustannukset, HSL-talous ja verovaikutukset on esitetty hankevaihtoehtojen välisenä erotuksena.

Kaupunkitalouden kannalta ratikan suurimmat vaikutukset ovat ratikan kiinteistötaloudelliset tulot, rakentamis- ja rahoituskustannukset, liikennöintikustannukset ja lipputulot. Ratikan myötä kasvavan asukasmäärän myötä verotulot kasvavat merkittävästi, mutta uusien asukkaiden palveluiden tuottamisesta aiheutuvat kustannukset kasvavat yhtä paljon. HSL:n kautta kulkevat infrakorvaukset ja infrakustannukset ovat muihin kustannuseriin verrattuna suuria. Toisaalta Vantaa maksaa näitä pääosin itselleen HSL:n kautta, koska suurin osa ratikkamatkustajista olisi vantaalaisia.

Kaupunkitalouslaskelmaan sisältyy merkittäviä epävarmuuksia monien olettamusten ja pitkän tarkasteluaikavälin vuoksi. Ratikan myötä kaupunkiin muuttavien asukkaiden iällä ja sosioekonomisella taustalla on merkittävä vaikutus kuntalaisten verovaikutuksiin. Ratikan rakentamis- ja rahoittamiskustannukset riippuvat huomattavasti korkotasosta ja rakentamisen hinnan kehittymisestä. HSL:n kautta kulkevat liikennöintikustannukset ja lipputulot riippuvat HSL:n tulevista linjastoja, lippujen hintoja ja lippuvyöhykkeitä koskevista päätöksistä. Kiinteistötaloudellisten tuottojen suuruus riippuu kaupungin väestönkasvun nopeudesta, rakentamisen määrästä ja kiinteistöjen hintojen kehityksestä.

Kaupunkitaloudellisen laskelman eri kustannuseriä on arvioitu erilaisille aikaväleille. Merkittävimmät tulot eli kiinteistötaloudelliset tulot, verovaikutukset ja lipputulojen nouseva kehitys on arvioitu vain vuoteen 2050 asti. Sen sijaan liikennöintikustannukset, kunnossapitokustannukset ja HSL:n infrakulut on laskettu vuoteen 2068 asti. Useimmat tuloerät on arvioitu useita kustannuseriä lyhyemmälle aikavälille, koska maankäytön, asukasmäärän ja matkustajamäärien arviointi vuotta 2050 pidemmälle on hyvin epävarmaa. Jos kaupunkitaloudellinen laskelma rajattaisiin vuoteen 2050, laskelmassa käytetyillä lähtötiedoilla tulos olisi noin +10 miljoonan euron sijaan +55 miljoonaa euroa.

Helsingin kaupunkitaloudellisten vaikutusten koonti

Helsingin kaupunkitaloudellisia vaikutuksia ei ole arvioitu yhtä laajasti kuin Vantaan kaupunkitaloudellisia vaikutuksia. Helsingin kaupunkitaloudellisten vaikutusten arviointi edellyttää erillistä arviota ratikan vaikutuksesta Helsingille tilitettäviin lipputuloihin, runkobussivaihtoehdon rakentamiskustannuksista, kiinteistötaloudellisista tuloista ja verovaikutuksista.

Helsingin osuus ratikan rakentamiskustannuksesta olisi 10,5 miljoonaa euroa valtion MAL-avustuksen jälkeen. Helsingin osalta ei ole kuitenkaan arvioitu runkobussivaihtoehdossa tehtävien investointien suuruutta, kuten mahdollinen ratikasta riippumaton Länsimäentien peruskorjaus. Nämä bussivaihtoehdossa tehtävät investoinnit tulisi vähentää rakentamiskustannuksista. Helsingille ei välttämättä muodostu rahoituskustannuksia, jos kaupunki ei nosta lainaa investoinnin rahoittamiseksi. Ratikan vaikutus Helsingin kaupungin liikenteen pääomatalouteen on siten todennäköisesti -10,5–0 M€.

Ratikka todennäköisesti tuottaa Helsingille kiinteistötaloudellisia tuottoja Mellunmäessä, jos ratikan olettaa kasvattavan kiinteistöjen arvoja ja vauhdittavan kiinteistökehittämistä samalla tavalla kuin Vantaalla. Ratikan verovaikutukset Helsingille riippuvat ratikan rakentamiseen osallistuvien helsinkiläisten määrästä, kaupungin asukasluvun muutoksista, muuttajien iästä ja sosioekonomisista taustoista ja asukkaiden palveluiden tuottamisen kustannuksista.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

7.6 VAIKUTUKSET HSL:N TALOUTEEN

HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi -raportissa (HSL, 2023) on laajemmin tarkasteltu HSL:n talouden kehityskuvaa. Sekä Vantaan ratikka että muutkin samassa aikaikkunassa toteutuvat seudun joukkoliikennehankkeet lisäävät HSL:n kuluja. Raportin mukaan HSL:n kokonaistaloudellinen tilannekuva on haastava seuraavat 15–20 vuotta johtuen pääosin rakenteilla olevien ja suunnitelmissa olevien raidehankkeiden infra- ja liikennöintikuluista. Lisäksi raportissa kiinnitetään huomiota siihen, että raideinfrahankkeiden myötä lisääntyvän matkustaminen ja sen myötä lipputulojen kasvu saavutetaan vasta usean vuoden päästä hankkeen valmistumisesta, mutta hankkeiden infrakulut ovat suurimmillaan ensimmäisinä käyttöönottovuosina. Raideinfrahankkeiden myötä kasvavat lipputulot eivät todennäköisesti riitä kattamaan hankkeista aiheutuvia liikennöinti- ja infrakuluja.

Taulukossa 7.6 havainnollistetaan Vantaan ratikan vaikutusta HSL:n kuluihin, tuloihin ja subventioon vuonna 2030. Tilannekuvaraportin ja raportin tausta-aineiston mukaan HSL:n kulut ilman Vantaan ratikkaa ovat 975 miljoonaa euroa vuonna 2030. Vantaan ratikan arvioidaan lisäävän vuonna 2030 HSL:n kuluja yhteensä 24 miljoonaa euroa. Jos kalustoinvestointi rahoitetaan tässä hankesuunnitelmassa oletettua etupainotteisemmin, vuonna 2030 HSL:n kulut olisivat noin miljoona euroa suuremmat. Kasvaneet kulut katetaan lisääntyneillä lipputuloilla ja kuntien maksamilla kuntaosuuksilla.

Tulojen osalta vuonna 2030 HSL:n lipputulojen on arvioitu olevan 445 miljoonaa ja Vantaan ratikan arvioidaan lisäävän lipputuloja 0,4 miljoonaa euroa. HSL:n tavoite on kattaa puolet menoista lipputuloilla. Jotta tähän päästäisiin, ratikan myötä lipunhintojen nostopaine kasvaa 11,7 miljoonaa euroa. Tämä vastaa 2,6 % korotusta lipunhintoihin. Käytännössä lippuhintoja pitäisi nostaa hieman enemmän, koska hintakorotukset vähentävät matkustamista jonkin verran. Mahdolliset avustukset pienentävät lipunhinnan korotuspaineita. Lippuhintojen korotuksista päättää HSL:n yhtymäkokous.

Kunnat maksavat kuntaosuutta HSL:lle joukkoliikenteen järjestämisestä. Vuonna 2030 kuntien maksaman kuntaosuuden on arvioitu olevan 530 miljoonaa euroa. Vantaan ratikka lisäisi HSL:lle maksettavia kuntaosuuksia yhteensä 24 miljoonaa euroa. Kuntien HSL:lle maksama kuntaosuus koostuu kuluista, joista vähennetään lipputulot sekä avustukset. Vantaan ratikan myötä Vantaan kuntaosuus kasvaisi noin 16,9 miljoonaa euroa ja Helsingin kuntaosuus noin 4,3 miljoonaa euroa. Muiden kuntien kuntaosuus kasvaisi yhteensä noin 2,7 miljoonaa euroa vuonna 2030.

Ilman korjaus- ja parannusinvestointeja Vantaan ratikan infrakulut laskevat vuosittain. Mikäli samalla maankäyttöä voidaan tehostaa ratikan reitin varrella, niin voidaan hyvällä syyllä olettaa, että myös matkustusmäärät ja sitä kautta lipputulokertymä kasvavat. Edellä mainituilla perusteilla Vantaan ratikan vaikutus HSL:n talouteen, HSL-kuntaosuuksiin ja subventiotasoon vähenee tulevina vuosina.

Taulukko 7.6 Vantaan ratikan vaikutus HSL:n talouteen vuonna 2030.

	Ilman ratikkaa	Ratikan kanssa	Ratikan vaikutus
Kulut (M€)	975	999,1	+ 24,1
Lipputulot (M€)	445	445,4	+ 0,4
Kuntaosuus (M€)	530	553,7	+ 23,7
Subventio (%)	54,4 %	55,4 %	+ 1,1 %
Lipunkorotuspaine (M€)	42,5	54,2	+ 11,7
Lipunkorotuspaine (%)	9,6 %	12,2 %	+ 2,6 %

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

7.7 YHTEISKUNTATALOUDELLINEN KANNATTAVUUS

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma on tehty Väyläviraston ratahankkeiden hankearviointiohjeen (Väyläviraston ohjeita 39/2020) mukaisesti. Kannattavuuslaskelmassa verrataan ratikkavaihtoehdon hyötyjä ja kustannuksia vertailuvaihtoehtoon. Laskelmassa on mukana vain sellaisia vaikutuksia, joihin hanke vaikuttaa tarkasteluajanjaksona ja joiden rahamääräiseen arviointiin on menetelmä ja selkeät arvotusperusteet. Kaikki tällaiset vaikutukset määritetään 30 vuoden pituiselta laskentajaksolta, jonka lisäksi tarkasteluajanjaksoon sisällytetään rakentamisaika. Ratahankkeiden arviointiohjeen mukaisella laskelmalla pystytään arvioimaan vain hyvin suppeasti kaupunkikehityshankkeen hyötyeriä. Yhteiskuntataloudellinen kannattavuuslaskelma ei sisällä lainkaan kiinteistötaloudellisia tuloja tai verovaikutuksia.

Laskelmissa käytetyt yksikköarvot perustuvat julkaisuun Tie- ja rautatieliikenteen hankearvioinnin yksikköarvot 2018 (Väyläviraston ohjeita 40/2020), jotka on indeksikorjattu kustannuslaskentaa vastaavaan hintatasoon. Hyötyerät ja rakentamisen aikainen korko diskontataan liikennöinnin avausvuodelle 2030 ja laskentakorkona on käytetty Väyläviraston ohjeiden mukaisesti 3,5 %.

Hyödyt

Hankkeen merkittävin hyötyerä on kuluttajan ylijäämä, joka tarkoittaa käyttäjien aika- ja palvelutasokustannusten muutosta. Kannattavuuslaskelmassa aika- ja palvelutasokustannukset on laskettu liikenne-ennusteen avulla kaikkien matkojen yleistetyn matka-ajan muutoksesta eri ennustevuosina. Yleistetyn matka-ajan kuvaus ja muutokset ratikan myötä on kuvattu tarkemmin kappaleessa 6.2. Muita hyötyeriä ovat mm. päästökustannukset ja onnettomuuskustannukset, jotka mittaavat sitä, kuinka paljon hanke vähentää ajoneuvoliikenteen määriä ja sitä kautta päästöjä ja liikenneonnettomuuksia.

Kustannukset

Kustannuksiin kuuluvat raitiotien investointi- ja liikennöintikustannuksen 30 vuoden ajalta. Investointikustannus on laskettu erikseen runkobussi- ja ratikkavaihtoehdolle. Investointikustannuksissa ei ole mukana HSY:n kustannuksia. Laskelmassa on huomioitu uusimman hankearviointiohjeen mukaisesti julkisten varojen rajakustannus (ns. verokerroin), joka kertoo julkisten menojen lisäyksen todellisen kustannuksen, kun samalla huomioidaan verotuksen lisäys ja siitä aiheutuvat tehokkuustappiot. Rajakustannusta käytetään valtion rahoittamissa hankkeissa ja se korottaa investointikustannusta 20 %.

Liikennöintikustannuksissa huomioidaan raitiotien liikennöinnin lisäksi runkobussilinjan liikennöintisäästöt. Liikennöintikustannukset huomioidaan laskennassa tuottajan ylijäämä -kohdassa.

Yhteiskuntataloudellinen kannattavuus

Hankkeen kokonaishyödyt ovat negatiiviset, sillä liikennöintikustannuksen kasvu on suurempi kuin muut laskennalliset hyödyt. Tästä johtuen varsinaista hyöty-kustannuslukua ei voida esittää. Yhteiskuntataloudellinen laskelma on esitetty taulukossa 7.6.

Tämän tunnusluvun heikentyminen suhteessa yleissuunnitelmaan johtuu seuraavista tekijöistä:

- Kuluttajan ylijäämä (matkustajien aika- ja palvelutasohyödyt) on laskenut edellisestä arvioinnista. Päivitetyn liikenne-ennusteen myötä ratikan matkustajamääräennusteet ovat huomattavasti pienemmät, jolloin kokonaishyödyt pienenevät suunnilleen samassa suhteessa. Lisäksi hankearvioinnin yksikköarvot on päivitetty (Väyläviraston ohjeita 40/2020) siten, että matkustajien ajan arvo on aiempaa pienempi.
- Lipputulot ovat pienemmät johtuen ratikan pienemmästä matkustajamääräennusteesta sekä oletuksista maankäytön sijoittumisessa bussivaihtoehdossa.
- Ratikan ei arvioida mahdollistavan yhtä suuria säästöjä bussiliikenteessä kuin edellisessä arvioinnissa johtuen pienemmistä matkustajamääräennusteista.
- Päästökustannusten muutosta pienentää sähköautoilun voimakas yleistyminen ja siirtyminen sähköbussiliikennöintiin, jolloin raitiotien hyödyt jäävät pieniksi.

Yhteiskuntataloudellisen laskelman liikenteen hyödyt rajoittuvat vain joukkoliikenteen ja ajoneuvoliikenteen saavutettavuushyötyihin. Merkittäviä laskelmassa huomiotta jääviä eriä ovat kävelijöiden ja pyöräilijöiden aika- ja palvelutasohyödyt sekä lisääntyvän aktiivisen liikkumisen terveyshyödyt. Laskelmassa ei myöskään ole mukana kiinteistötaloudellisia vaikutuksia tai muita kaupunkikehityshankkeen laajempia taloudellisia vaikutuksia kuten agglomeraatiohyötyjä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Taulukko 7.7 Yhteiskuntataloudellinen laskelma.

Kustannukset ratikka	
Rakentamisen ja suunnittelun kustannukset	606.0
Korko ja diskonttaus rakentamisen ajalta	66.7
Julkisten varojen rajakustannus (verokerroin)	121.2
Kustannukset vertailuvaihtoehto	
Vetailuvaihtoehdon kokonaisinvestointi	180.0
Vertailuvaihtoehdon korko rakentamisen ajalta	19.8
Julkisten varojen rajakustannus (verokerroin)	36.0
Kustannukset yhteensä	558.1

Hyödyt	2030 M€/v	2050 M€/v	Diskontattu pitoajalle M€
Väylänpitäjän kustannusmuutokset	**-3.5**	**-3.5**	**-66.2**
Kunnossapito ja käyttö (bussit)	0.5	0.5	9.5
Kunnossapito ja käyttö (raitioliikenne)	-4.0	-4.0	-75.8
Tuottajan ylijäämä	**-11.4**	**-8.6**	**-179.8**
Liikennöintikustannus	-11.8	-9.5	-195.9
Lipputulojen muutos	0.4	0.9	16.1
Kuluttajan ylijäämä	**4.5**	**6.4**	**157.7**
Nykyiset matkustajat	3.9	5.1	128.7
Siirtyvät matkustajat	0.7	1.3	29.0
Autoliikenteen hyödynmuutos	-0.1	-0.5	-5.0
Ulkoisvaikutukset	**0.3**	**0.5**	**9.5**
Tieliikenteen onnettomuudet	0.3	0.5	8.6
Päästökustannukset	0.1	0.1	1.0
Julkistaloudellisten verojen ja maksujen muutos	**-0.2**	**-0.3**	**-4.9**
Tieliikenteen verot ja maksut	-0.2	-0.4	-6.7
Ajoneuvoliikenteen tiemaksujen tuotot	0.0	0.0	0.0
Arvonlisäverot	0.0	0.1	1.8
Jäännösarvo 30 vuoden jälkeen			**31.7**
Hyödyt yhteensä			**-52.0**

H/K	ei laskettavissa

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

8. RISKIEN HALLINTA

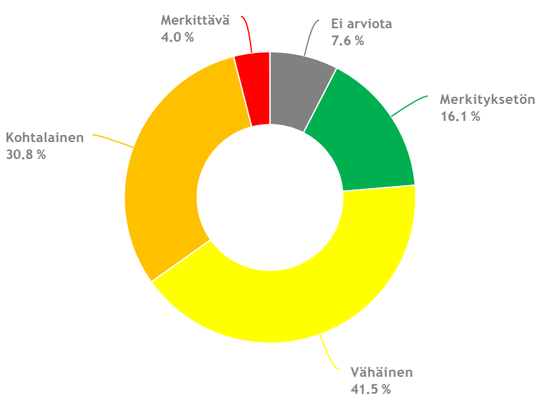
Vantaan ratikan riskejä tunnistettiin jo yleissuunnitteluvaiheessa riskienhallintatyöpajan avulla. Toteutussuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan riskejä on arvioitu huomattavasti laajemmin. Riskienhallintaa varten hankittiin erillinen riskienhallintajärjestelmä, ja suunnitteluvaiheen alussa suunniteltiin riskienhallinnan menettelyt.

Riskejä hallittiin kahden kuukauden välein pidettävissä 8 erillisessä riskienhallintatyöpajassa. Riskienhallintatyöpajoihin osallistui edustajia 15 eri tekniikkaryhmästä, kuten liikennesuunnittelu, taitorakenne, ratatekniikka, resurssiviisaus, projektin johto ja tietomallintaminen.

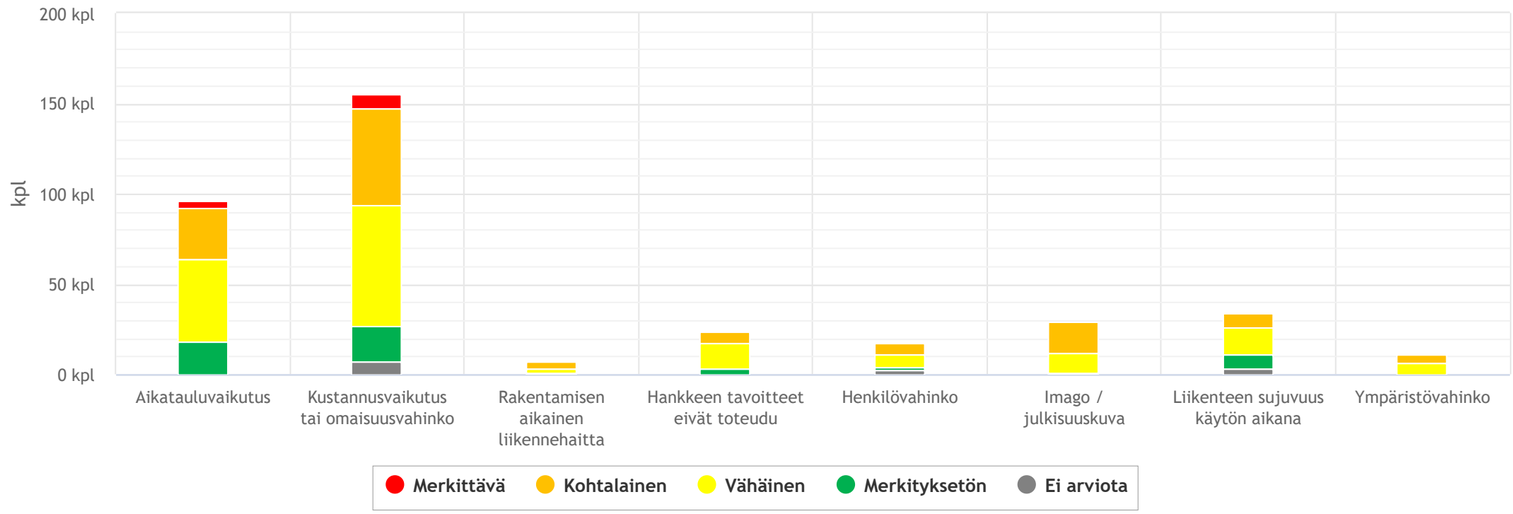
Tekniikkaryhmien lisäksi Vantaan kaupungin edustajien kanssa järjestettiin erillisiä riskien käsittelytyöpajoja noin kuukauden välein. Riskien määrää ja vakavuutta arvioitiin työpajojen lisäksi myös kuukausittaisilla riskienhallinnan raporteilla. Vuosien 2021 ja 2022 aikana hankkeessa järjestettiin arviolta 120 erilaista riskityöpajaa, joihin osallistui arviolta 140 eri asiantuntijaa.

Hankkeen riskit on jaoteltu niiden suuruuden mukaan. Maaliskuussa 2023 hankkeella oli tunnistettu 224 riskiä, joista 9 oli arvioitu merkittäviksi. Riskien tunnistamisen lisäksi riskeille on määritetty riskien hallintatoimenpiteet, sekä jokaiselle toimenpiteelle vastuuhenkilö ja aikataulu. Hankkeen merkittävimmät riskit liittyivät muun muassa hankittavien alueiden kustannuksiin, toteutuskustannuksiin, materiaalien hintojen kasvuun sekä Tikkurilan tunnelin odottamattomiin haasteisiin rakentamiseen aikana. Kuvissa on esitetty riskien jakautumisia suuruuksien ja vahinkolajien mukaan.

Riskienhallinta on jatkuva prosessi. Mahdollisessa toteutusvaiheessa riskienhallintaa on systemaattisesti jatkettava. Riskejä tulee jatkuvasti tunnistaa ja arvioida niiden toteutumisen todennäköisyys ja kuinka suuri haittavaikutus riskillä on toteutetussaan. Riskeille on määritettävä riskienhallintatoimenpiteet, joilla riskien toteutumisen todennäköisyys pienenee ja/tai haittavaikutus riskin toteutuessa on mahdollisimman pieni. Kullekin riskille on myös jatkossa määritettävä vastuuhenkilö ja aikataulu.



Kuva 8.1 Hankkeelle tunnistettujen riskien suuruudet.



Kuva 8.2 Riskien suuruudet vahinkolajeittain.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

9. JATKOTOIMENPITEET

Mikäli ratikka päätetään rakentaa

Vantaan ratikan toteutussuunnitteluvaiheessa vuosina 2020–2023 on laadittu asemakaavoja, katusuunnitelmat koko linjan osalta sekä rakennussuunnitelmia Tikkurilan tunnelin osalta. Rakennusvaihe käynnistetään rekrytoimalla rakennuttamisorganisaatio. Sen jälkeen kilpailutetaan puuttuva rakennussuunnittelu ja/tai rakennusurakat päätetystä toteutusmallista tai -malleista riippuen.

Asemakaavojen vahvistuttua ratikkareitin katualueet hankitaan kokonaisuudessaan kaupungin omistukseen ja hallintaan, suoritetaan niistä korvaukset sekä tehdään niihin liittyvät sopimukset. Muita tarvittavia sopimuksia ovat esimerkiksi Gasgridin ja Väyläviraston kanssa solmittavat toteutussopimukset. Rakennuttamisorganisaatio hakee rakentamiseen liittyvät mm. vesi-, rakennus-, toimenpide-, melu- ja ympäristöluvat ja tekee tarvittavat ilmoitukset viranomaisille.

Rahoituksen osalta seuraava askel mahdollisen rakentamispäätöksen jälkeen ovat neuvottelut Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Valtiovarainministeriön kanssa, jotta valtion rahoitus hankkeelle saadaan varmistettua. Lisäksi aloitetaan neuvottelut lainoituksesta rahoituslaitosten kanssa. Myös kaikkia EU-rahoitusmahdollisuuksia seurataan aktiivisesti.

Vantaan kaupunki on tällä hetkellä pienellä osuudella osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä. Vantaan omistus konsernissa kohdistuu ainoastaan tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy:hyn, jotka vastaavat raitiovaunukalustosta ja varikoista. Kaupunginhallituksen 30.11.2021 tekemän päätöksen mukaisesti Vantaan kaupunki ostaa Helsingin kaupungilta Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiön RV Kalusto ja Varikko Oy:n omistukseen kohdistuvia Kaupunkiliikenne Oy:n CP-sarjan osakkeita. Kauppahinta on vuonna 2021 tehdyn arvion mukaan noin 2,9 milj. euroa, ja se vastaa n. 33 % omistusosuutta CP-sarjan osakkeista.

Tämän jälkeen RV Kalusto ja Varikko Oy toteuttaa Vaaralan varikon hankesuunnitelman mukaisesti ja käynnistää kaluston hankinnan. Vantaan kaupunki vastaa rahoituksen takaamisesta.

Mahdollisen rakentamispäätöksen jälkeen käynnistetään selvitys ratainfran kunnossapidosta ja omaisuudenhallinnasta (katso viereinen laatikko). Lisäksi ohjelmoidaan ja toteutetaan tarvittavat ennen-tutkimukset, jotta ratikan toteutuneita vaikutuksia pystytään seuraamaan.

Mikäli ratikkaa ei päätetä rakentaa

Vantaan ratikka -projektin suunnitelmat tulee saattaa loppuun sekä dokumentoida. Sen jälkeen nykyinen ratikan suunnitteluorganisaatio voidaan purkaa ja siirtää muihin ennalta määriteltyihin tehtäviin Kaupunkiympäristön toimialalle. Katujen ja puistojen palvelualueen organisaatiorakennetta muutetaan poistamalla Ratikka-palveluyksikkö.

Katujen ja puistojen linjaorganisaatio ohjelmoi ja käynnistää hankesuunnitelmassa tarpeellisiksi nähtyjen bussikaistojen sekä katujen ja siltojen peruskorjauksen suunnittelun. Asemakaavoissa varaudutaan edelleen yleiskaavan määräämänä ratikkalinjaukseen kaavoittamalla riittävästi katutilaa.

Kaupunki irtautuu osakassopimuksen mukaisesti Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n omistuksesta, ja yhtiö hankkii Vantaan kaupungin omistamat osakkeet niiden alkuperäisellä merkintähinnalla 100 000 euroa.

Omaisuudenhallinnan näkökulmasta rakennettava raitiotie muodostaa poikkeuksellisen tilanteen, kun omaisuudenhallinta voidaan suunnitella ja järjestää täysin alusta. Omaisuudenhallintaa ei tässäkään tilanteessa tule järjestää erillisenä osana organisaation hallintaa, vaan liittää se osaksi esimerkiksi raitiotien turvallisuusjohtamista tai muuta toimintajärjestelmää. Omaisuudenhallintajärjestelmä voi toimia myös itsessään organisaation johtamisjärjestelmänä ja sopisi omaisuusintensiiviseen raitiotieorganisaatioon hyvin. Erityisen tärkeää on sovittaa tekninen omaisuudenhallinta ja taloushallinto toisiinsa jo alkuvaiheessa. Tämä tarkoittaa myös omaisuushierarkioiden määrittämistä. Lisäksi on hyvä tarkentaa mahdollisuuksien mukaan tietoja muun muassa omaisuuden elinkaaresta, palvelutasojen muutosten vaikutuksista sekä kunnossapidon ja käytön kustannuksista.

Viestinnän osalta jatkotoimenpiteenä on viestintäsuunnitelman laatiminen rakentamisen ajalle. Etenkin ratikan varren asukkaille ja yrittäjille tulee tiedottaa työmaista ja niiden aiheuttamista muutoksista ajoissa ja selkeästi koko rakennustöiden ajan.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

LÄHDELUETTELO

Vantaan ratikan selvitykset ja aineistot

Vantaan ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja

Aihekohtaiset linkit

Talousvaikutukset: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-talousvaikutukset

Vaikutusten arvioinnit: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-vaikutusten-arvioinnit

Melu- ja tärinäselvitykset: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-melu--ja-tarinaselvitykset

Tikkurilan tunneli: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-tikkurilan-tunneli

Viestintä ja vuorovaikutus: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-viestinta-ja-vuorovaikutus

Suunnitteluohjeet: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-suunnitteluohjeet

Yleissuunnitelma 2019: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-yleissuunnitelma-2019

Aiemmat selvitykset: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-aiemmat-selvitykset

Kaupunginhallituksen seurantaryhmä: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja#anchor-kaupunginhallituksen-seurantaryhma

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Muita

Faunatica. 2021. Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021, Kooste-raportti. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-kaavarun-koalueen-luontoselvitykset-2020-2021.pdf

FCG. 2023. Vantaan ratikka. Asukasluvun muutoksesta aiheutuvat tuotot ja kulut.

FCG. 2023. Vantaan ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset.

FCG. 2023. Vantaan ratikan taiteen yleissuunnitelma.

Hellstedt, S. Työmaiden yhteiskuntataloudelliset vaikutukset joukkoliikenteeseen – Case Raide-Jokeri. https://www.theseus.fi/bitstream/handle/10024/266365/Hellstedt_Sami.pdf?sequence=2&isAllowed=y

Helsingin kaupunki. 2020. Mellunmäen ja Vesalan kerrostaloalueiden täydennysrakentamisen suunnitteluperiaatteet. https://dev.hel.fi/paatokset/media/att/b0/b0fffca352401409e4049217f067d31f29d1f67f.pdf

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimus 2020-31. 2020. https://ym.fi/documents/1410903/40122839/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+(1).pdf/9f840882-b2d3-5386-2536-7532a93f9e0d/MAL-sopimus+Helsingin+seutu+081020+(1).pdf?t=1654673998921

HSL. 2016. Joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä. https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/joukkoliikenteen_suunnitteluohje_hsl-liikenteessa_2016.pdf

HSL. 2017. Pikaraitioliikenteen palvelukuvaus.

HSL. 2019. MAL 2019: Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne https://hslfi.azureedge.net/contentassets/7352e50fa96b4f4c9d017860c4363eaf/mal2019_suunnitelmaraportti_27052019.pdf

HSL. 2020. Helsingin seudun työssäkäyntialueen liikenne-ennustejärjestelmän kysyntämallit. HSL Helsingin seudun liikenne. 10.12.2020.

HSL. 2021. Muuttuvat liikkumisen tarpeet – Korona ja etätyö. HSL Helsingin seudun liikenne. 11.10.2021.

HSL. 2023. HSL:n tilannekuvan ja rahoituspohjan arviointi. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/uutisten-pdf-liitteet/hsln-tilannekuvan-ja-rahoituspohjan-arviointi_loppuraportti.pdf

HSL. 2023. MAL 2023. https://www.hsl.fi/hsl/mal/mal-2023

HSL, HSYK & KUUMA-johtokunta. MAL 2023 – visio, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot. MAL 2023 - visio, tavoitteet, arviointikokonaisuudet ja tavoitetasot https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/mal-2023-visio-tavoitteet-arviointikokonaisuudet-ja-tavoitetasot.pdf

Jääskeläinen, M. Saavutettavuuden ja maankäytön tehokkuuden välinen yhteys Helsingin seudulla.
https://www.hsl.fi/sites/default/files/uploads/malpakka_2.0_loppuraportti.pdf

Kaupunkiliikenne. 2023. Raitioteiden suunnitteluohje. https://raitiotieohje.fi/

Liikenneturva. 2022. Jalankulkijoiden henkilövahingot tieliikenteessä. https://www.liikenneturva.fi/tutkimukset/jalankulkijoiden-henkilovahingot-tieliikenteessa/

MDI. 2023. Vantaan ratikan rakentumisen väestö- ja eriytymisvaikutukset. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20rakentumisen%20v%C3%A4est%C3%B6-%20ja%20eriytymisvaikutukset_0.pdf

Newsec Advisory Finland Oy. 2022. Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-kiinteistoanalyysi-raportti-12-12-2022.pdf

Pakkanen, T. 2020. Liikenteen sosiaaliset vaikutukset ja vaikutusten jakautuminen Helsingin seudulla.

Ramboll. 2022. Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20kaavarunkoluonnoksen%20vaikutusten%20arviointi-8-12-2022.pdf

Ramboll, Sweco, Sitowise, AFRY & WSP. 2022. Resurssiviisaiden ratkaisujen CO2e-päästötarkastelu. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Resurssiviisaiden%20ratkaisujen%20CO2e-p%C3%A4%C3%A4st%C3%B6tarkastelu_30122022.pdf

Sitowise. 2020. Resurssiviisauden suuntaviivat. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-resurssiviisauden-suuntaviivat-raportti.pdf

Sitowise. 2022. Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vaaralan%20raitiotien%20ja%20Varikon%20pohjavesivaikutusten%20arviointi-21032022.pdf

Sitowise. 2023. Raitioliikenteen runkomelu- ja tärinäselvitys. Vantaan ratikka – Tikkurila. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-tikkurila-tarina-ja-runkomeluselvitys-2023.pdf

Sitowise. 2023. Vantaan raitioradan meluselvitys. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-meluselvitysraportti-2023.pdf

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Sweco. 2023. Tärinä- ja runkomeluselvitys. Vantaan ratikka, Lentokenttä – Tikkurila. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-lentokentta-tikkurila-tarina-ja-runkomeluselvitys-2023.pdf

SYKE. 2021. Liikenteen terveysvaikutukset Suomessa ja suurimmissa kaupungeissa. https://helda.helsinki.fi/bitstream/handle/10138/329273/SYKEra_16_2021_Liikenteen-terveysvaikutukset.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Tampereen yliopisto. 2019. Tutkimus raitiotien rakentamisvaiheen yritysvaikutuksista. https://research.tuni.fi/uploads/2019/06/e481786d-ratiyri_loppuraportointi_editoitu_diasarja_05-06-19-final.pdf

Vantaan kaupunki. 2023. Vantaan ratikan rakentamiskustannukset. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-kustannusraportti-2023.pdf

Vantaan kaupunki. Innovaatioiden Vantaa – Kaupunkistrategia 2022–2025. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20kaupunkistrategia%202022-2025.pdf

Vantaan kaupunki. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmaluonnokset. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/ratikan-suunnittelu/ratikan-katu-ja-puistosuunnitelmaluonnokset

Vantaan kaupunki. Vantaan ratikan kaavarunko. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/vantaan-ratikan-kaavarunko

Vantaan kaupunki. Vantaan ratikka. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka

Vantaan kaupunki. Vantaan yleiskaava 2020. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/kaupunkisuunnittelu/kaavoitus/yleiskaavoitus/vantaan-yleiskaava-2020

Väylävirasto. 2022. Valtatie 4 Hakunilan vaihtopysäkit. https://vayla.fi/documents/25230764/0/TIE++Vt4+Hakunilan+vaihtopys%c3%a4kit.pdf/e096986e-b661-4e42-88ef-3f4003dcbd4c

WSP. 2018. Raide-Jokeri 3 – Alustava yleissuunnitelma. 23.2.2018. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-alustava-yleissuunnitelma.pdf

WSP. 2019. Vantaan ratikan yleissuunnitelma. 18.9.2019. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-yleissuunnitelma.pdf

WSP. 2019. Vantaan ratikan yleissuunnitelma – Matkustajamääräennusteet. 20.6.2019.

WSP. 2020. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan_Pyoraliikenteen_tavoiteverkko.pdf

WSP. 2020. Vantaan ratikan mobility hubit – Selvitys ratikkapysäkkien liikkumispalveluista. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Mobility-hubit-raportti.pdf

WSP. 2022. Design manual – Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet. Revisio C 30.3.2022. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-design-manual-30032022.pdf

WSP. 2022. Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet. Raportti. 28.10.2022 https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-matkustajamaaraennusteet-28-10-2022.pdf

WSP. 2022. Tikkurilan linjausvaihtoehdot. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Tikkurilan_tunnelin_linjausvaihtoehdot_raportti_p%C3%A4ivitetty_27062022.pdf

WSP. 2022. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. Raportti. 31.8.2022. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan%20ratikan%20kaavarunkoluonnoksen%20liikenteelliset%20vaikutukset.pdf

WSP & Afry. 2023. Vantaan raitiotie – tärinä- ja runkomeluselvitys. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikka-itainen-osuus-tarina-ja-runkomeluselvitys-2023.pdf

WSP & Destia. 2022. MAL 2023 – Helsingin seudun pyöräliikenteen pääverkon päivitys. https://hslfi.azureedge.net/globalassets/hsl/mal/mal-julkaisut/2022/helsingin-seudun-pyoraliikenteen-paaverkon-paivitys-13_2022.pdf

WSP, Ratatek, Promethor & Rapal. 2019. Vantaan ratikan yleissuunnitelma. 18.9.2019. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan-ratikan-yleissuunnitelma.pdf

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 5 §

Vantaa

Vantaan ratikan rakentaminen, ryhmäpuheenvuorot kv 22.5.2023 § 5

VD/8690/08.00.00.03/2018

Vantaan ratikan rakentamisen käsittelyn aikana kuultiin seuraavat ryhmäpuheenvuorot:

Sakari Rokkanen	Kokoomuksen valtuustoryhmä
Minna Räsänen	Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Niilo Kärki	Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Mikko Viilo	Vihreä valtuustoryhmä
Antero Eerola	Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
Pirjo Luokkala	Keskustan valtuustoryhmä
Jouko Jääskeläinen	Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
Nina Nummela	Liike Nyt valtuustoryhmä
Patrik Karlsson	Ruotsalaisen Kansanpuolueen valtuustoryhmä
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Kokoomuksen valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Sakari Rokkanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,

suuren kaupunkikehityshankkeen matka ensimmäisistä suunnitelmista käytännön toteutukseen on pitkä. Allekirjoittanut oli vuonna 1992 yksivuotias, kun ratikasta tehtiin ensimmäiset suunnitelmat yleiskaavoitusta varten. Vuonna 2007 suunnitelmat siirtyivät konkreettisiksi varauksiksi yleiskaavakartalle. Viime valtuustokaudella vuonna 2019 hyväksyttiin ratikan yleissuunnitelma ja päätettiin käynnistää ratikan yksityiskohtainen suunnittelu. Yli kolmen vuosikymmenen suunnittelumatkan jälkeen meidän 67 vantaalaisten valitseman valtuutetun edessä on ratikan rakentamispäätös. Ollako vai eikö olla ratikkakaupunki – siinä pulma, joka ratkeaa tänä iltana.

Suomen kuudesta suurimmasta kaupungista puolet ovat nykyisin ratikkakaupunkeja. Helsingin ja Tampereen ohella Espoo on tuore ratikkakaupunki, jossa parhaillaan on käynnissä Raide-jokerin testiajot. Vantaan ohella myös Turussa ja Oulussa on käynnissä ratikkaan liittyvää suunnittelua. Uudet pikaraitiotieyhteydet myös kurottavat Helsingin suunnasta Vantaata kohden. Jo päätetyssä Länsi-Helsingin pikaraitiotiessä on varaudutta jatkamaan yhteyttä Vihdintietä pitkin Länsi-Vantaalle. Viikin-Malmin pikaraitiotietä on niin ikään tarkoitus jatkaa Malmin lentoasemalta Vantaan Vaaralaan, jossa se yhdistyisi Vantaan ratikkaan. Vantaan uudessa yleiskaavassa varaudutaan myös ratikan jatkamiseen Aviapoliksesta Länsi-Vantaalle.

Arvoisa puheenjohtaja,

kun hankkeen mittaluokka kasvaa, kasvavat sekä hankkeeseen liittyvät mahdollisuudet että riskit. Päätöksenteon ytimessä on näiden mahdollisuuksien ja riskien arviointi sekä punninta. Vaikka meillä tässä salissa on monella jo lukkoon lyöty kanta, on kannattajien hyvä tunnistaa hankkeen riskikohdat ja toisaalta vastustajien myös arvioida potentiaalisia hyötyjä.

Parhaimmassa tapauksessa ratikka on Vantaalle Tampereen ratikan kaltainen menestystarina. Ratikka voi tuoda kaupungille kaupunkikehityksen sekä uusien asukkaiden ja yritysten tuoman elinvoiman kautta rutkasti enemmän tuloja kuin mitä kaupunki investoi ratikkaan. Tällöin jokainen vantaalainen hyötyisi hankkeesta, vaikka ei itse asuisikaan ratikkareitillä.

Kun ratikan yksityiskohtaisen suunnittelun käynnistämisestä päätettiin vuonna 2019, valtuusto samalla edellytti Vantaan maksuosuuden olevan rahoitettavissa ratikkareitin kaupunkikehityksestä saatavilla tuloilla. Tulopuolen arvioimiseksi tehtiin kaavarunko, joka on päätettävänä seuraavana asiana investointipäätöksen jälkeen. Laskelmien perusteella ratikka rahoittaisi itse itsensä. Ratikan rakentamisen on arvioitu maksavan Vantaalle 414 miljoonaa euroa, kun taas ratikkareitin kaupunkikehityksen on arvioitu tuovan lisätuloja bussivaihtoehtoon verrattuna 423 miljoonaa.

Laskelmiin toki liittyy myös riskejä. Jos asiat eivät mene niin kuin Strömsössä, menot kasvavat odotettua suuremmiksi ja tulot sekä matkustajamäärät jäävät alle ennakoidun. Toki näitä riskejä on pyritty parhaimman saatavilla olevan tiedon pohjalta jo huomioida laskelmissa, mutta tästä huolimatta suuriin hankkeisiin voi aina sisältyä myös ikäviä yllätyksiä. Esimerkiksi pääradan alitukseen, Pakkalan voimalinjoihin ja lentokentän ratkaisuihin liittyy monia epävarmuuksia aiheuttavia tekijöitä.

Kokoomuksen valtuustoryhmästä löytyy ratikalle sekä tukea että vastustusta. Ratikan kannattajat arvioivat edellä kuvatut mahdollisuudet ja hyödyt riskejä ja kustannuksia suuremmiksi. Lukeudun itse

tähän joukkoon. Ratikan vastustajat taas puolestaan arvioivat riskit suuremmiksi kuin potentiaaliset hyödyt. Ryhmämme ei tee ratikka-asiasta ryhmäpäätöstä, vaan jokainen valtuutettu äänestää hankkeesta oman punninnan pohjalta.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut,

esitän lopuksi vahvan toiveen koko valtuustolle sen puolesta, että käymme keskustelua rakentavasti asialinjalla ja toisiamme kunnioittaen. Ratikkaa voi sekä kannattaa että vastustaa hyvillä asia-argumenteilla. Kun Tampereen valtuusto aikanaan päätti ratikasta, se sai maineen valtakunnan ykkössirkuksena. Näytetään me, että Vantaalla asioista osataan olla myös fiksusti eri mieltä.

———

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Minna Räsänen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut

Tämä on hieno päivä. Tämä on tärkeiden päätösten päivä. Käsillämme on hetki tehdä päätös siitä, painammeko jarrua vai uskallammeko ottaa askeleen kohti kukoistavampaa tulevaisuuden Vantaata. Siitä tänään täällä valtuustossa päätetään.

Täällä ei päätetä siitä, pitäisikö rakentaa ratikan sijaan erilaisia bussiyhteyksiä. Eikä täällä tänään päätetä siitä, paljonko joukkoliikenneliput jatkossa maksavat. Eikä täällä päätetä siitä, voidaanko asiaa siirtää hamaan tulevaisuuteen.

Vantaan tulevaisuus on tässä ja nyt – juuri tänään tässä valtuustosalissa meidän käsissämme. Vuosikymmenten päästä meitä katsotaan silmiin ja kysytään, olimmeko rohkeita. Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä haluaa vastata selkä suorana: kyllä olimme.

Tänään me päätämme, tuleeko Vantaalle ratikka vai ei. Ja me teemme päätöksen lukuisten poikkeuksellisen perusteellisesti tehtyjen selvitysten, laskelmien ja raporttien pohjalta.

Raitiotien vastustamiseen liittyy paljon tunteita. Erityisesti tunteisiin liittyy huoli hankkeen taloudellisesta kestävyydestä. Haluan kuitenkin korostaa, että tämän päivän päätöksen pitäisi perustua meille annettuihin faktoihin. Selvitysten mukaan hanke on mitä kannattavin ja kiistatta taloudellisesti Vantaan etu. Puhumattakaan sen mukanaan tuomista muista hyödyistä, joiden rahallista arvoa emme voi edes vielä arvioida.

Hyvät valtuutetut, hyvät vantaalaiset
Meille sosialidemokraateille on tärkeää tehdä politiikkaa, joka on vastuullista ja linjakasta. On tärkeää, että vantaalaiset tietävät, mitä me sosialidemokraatit Vantaalla politiikassa ajamme ja puolustamme, mitä mieltä olemme asioista. Me haluamme reilusti sanoa olevamme raitiovaunun takana, yhdessä ja yhteisesti. Meille on tärkeää seisoa reilusti yhteisessä rintamassa näin tärkeässä asiassa.

Me sanomme tänään KYLLÄ Vantaan ratikalle. Me sanomme yhdessä äänin tänään KYLLÄ uudenlaiselle Vantaalle ja tulevaisuuden Vantaalle. Me sanomme KYLLÄ kestävälle joukkoliikennekehitykselle ja raitiotielle, jonka myötä Vantaa liittyy vahvemmin pääkaupunkiseudun yhteiseen raideverkostoon.

Tässä päätöksessä on erityisesti kyse taloudesta. Menoista ja tuloista, joita tämä kaupunki saa tai pahimmassa tapauksessa menettää, jos projekti ei lähde etenemään.

Parempi kysymys kuin onko meillä varaa tehdä tämä päätös, on se, onko meillä varaa olla sitä tekemättä. Jos emme tee, on iso riski, että valtio ei meitä enää jatkossakaan huomioi tukipäätöksissä ja tipahdamme muun pääkaupunkiseudun kehityksessä niin pahasti jälkeen, että nouseminen Helsingin ja Espoon takaa ei enää onnistu. Me demarit emme halua Vantaasta näivettynyttä takahikiää ongelmineen, vaan haluamme, että Vantaa on menestynyt metropolikaupunki, jonne kaikki haluavat ja jolla on maine pääkaupunkiseudun valovoimaisimpana kasvukaupunkina.

Siksi tänään tämä tehtävä ratikkapäätös on ratkaiseva päätös koko kaupunkimme tulevaisuuden, ympäristön, ihmisten liikkumisen, kaupunkikehityksen ja Vantaan aseman osalta. Tämä on päätös, joka vaikuttaa lapsiemme ja lastenlapsiemme elämään. Siksikin sille on tänään syytä sanoa KYLLÄ. Ratikka on ilmastoystävällinen ja ympäristön kannalta hyvä ratkaisu väestö- ja liikennemäärien väistämättä kasvaessa. Toteutuessaan se luo yhtenäisempää Vantaata, torjuu segregaatiota ja palvelee täten vantaalaisia kestävästi vuosikymmeniä eteenpäin. Siksi tänään me sosialidemokraatit toivotamme ratikan tervetulleeksi Vantaalle.

Kiitos!

Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Niilo Kärki

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat!

Perussuomalaiset esittää myöhemmin palautusta valmisteluun!

Päätösesitys perustuu ”Ratikan kaavarunkoon”, josta ei ole päätöstä.

Riittämättömät selvitykset. Mihin selvitykseen perustuu esim.

- ”Tiiviin ja kiinnostavan ratikkakaupungin rakentaminen vetää puoleensa miljardien arvosta yksityisiä investointeja, ”
- ”Laskelman hyödyt koostuvat suurelta osin matkustajien palvelutaso- ja aikahyödyistä, sekä kulkutapajakauman muutoksen aiheuttamista hyödyistä.”

Ratikka
Nykyisen matkustajaennusteen mukaan runkolinjalle riittää koko suunnittelukaudelle nykyinen sähköbussi hankesuunnitelmankin mukaan.

Valtuustoseminaarissa alkukuusta VVM:n ylijohtaja Spolander kertoi valtuustolle Euroopan ja Suomen talouden epävarmuuksista.

Näitä ovat mm. työllisyys, korot, energian hinta, ikääntyneiden osuus, Ukrainan sota ja jälleenrakennukseen osallistuminen. Vantaalla erityisesti vaikuttaa lentokenttäalueen odotettua hitaampi kehitys.
Tuleva TE-uudistus vielä käynnissä olevan SOTE-uudistuksen kanssa lisäävät lähivuosien talouden epävarmuutta.

Aluekehityksen asiantuntija, tutkimusjohtaja Timo Aro on aiemmin kertonut valtuustolle, että talouskestävä väestön kasvu suurissa kaupungeissa on enintään 1-prosenttiyksikön luokkaa.

Vantaan väestönkasvu on arvioitu lähivuosina kasvavan 2 %. Kasvu on viime vuosina ollut 80–100 % vieraskielistä. Kotouttamiseen ja kielikoulutukseen on syytä varautua lähivuosina aiempaa kattavammin. Vantaan suurin menokohta Kasvatus ja Opetus edellyttää lisäpanostusta erityisesti osaavaan henkilöstöön, kiinteistöjen lisärakentamiseen ja korjaamiseen sekä turvallisuuteen.

Ratikan talouslaskelmissa todetaan, että laskelmat ovat hyvin herkkiä lähtökohtatietojen oletuksille. Ratikan rakentamispäätökselle ei ole erityistä tarvetta juuri nyt. Sähköbussi riittää. Talouskehityksen ja laskelmien epävarmuuden vuoksi on syytä pidättäytyä ratikan rakentamispäätöksestä.

Ei ratikkaa!

———

Vihreä valtuustoryhmä
valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Mikko Viilo

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, hyvä yleisö

Vantaan ratikan hankesuunnitelma alkaa sanoilla “Vantaan tavoitteena on kasvaa kestävästi erinomaisten joukkoliikenneyhteyksien varteen”. Kestävä kasvu, erinomaiset joukkoliikenneyhteydet ja tavoitteellinen tulevaisuuteen katsominen on vihreän kaupunkipolitiikan ytimessä. Siksi Vihreät on historiallisesti kannattanut pääkaupunkiseudun pikaraitiotiehankkeita.

Suurin väittely hankkeen ympärillä on käyty ja todennäköisesti jatkossakin käydään taloudellisten argumenttien ympärillä. Se on tärkeä ja monimutkainen aihe. Vihreät on tyytyväisiä siihen, että ratikan arvioidaan maksavan itsensä takaisin kiinteistötaloudellisilla tuloilla. Arvelemme, että laajempia välillisiä positiivisia talousvaikutuksia on todennäköisesti muitakin kuin mitä hankesuunnitelmassa on osattu arvioida.

Jos ratikka päätetään rakentaa hankesuunnitelman mukaisesti, se ei tarkoita että vihreät, valtuusto tai kaupunkilaiset voisivat jäädä lepäämään laakereillaan.

On tärkeää maksimoida maankäytön tulot, mutta samanaikaisesti on rakennettava mahdollisimman hyvää kaupunkia. Se tarkoittaa viihtyisää ja houkuttelevaa kaupunkia jossa on asuntoja kaikkien kaupunkilaisten tarpeisiin. Se tarkoittaa esimerkiksi riittävää luonnon ja kaupunkivihreän huomiointia, puu ja niitty kerrallaan. Kaavarunko määrittää rakentamisen pääpiirteet, mutta yksityiskohdat pitää päättää kohteittain.

Alueiden eriytyminen on Vantaan suurimpia haasteita. Ratikka on tärkeä investointi alueellisen kehityksen tasaamiseksi, erityisesti Hakunilan suuralueella. Mutta ratikka tai sen aikaansaama muu rakentaminen ei yksin riitä. Tarvitaan panostuksia eriytymisen ehkäisyyn kaikilla toimialoilla, kuten riittävästi opettajia ja henkilökuntaa kouluissa ja varhaiskasvatuksessa, toimivat ostoskeskukset, yhteisöllisyyttä, asukastiloja, taidetta, paikallinen terveysasema ja kirjasto.

Vantaan ratikka ei saa jättää sen ulkopuolisia suuralueita, Korsoa, Koivukylää, Kivistöä ja Myyrmäkeä varjoon, vaan tasaista kasvua ja oikeudenmukaisuutta tarvitaan kaikkialle Vantaalle. Hyvä joukkoliikenne on tärkeää kaikille, ja Vihreät tulee tätä vahtimaan, tuli ratikkaa tai ei.

Monivuotinen rakennusvaihe pitää toteuttaa jämäkästi. Viestintä, rakentamisen haittavaikutusten minimointi, aikataulussa ja kustannusarvioissa pysyminen on keskeisiä onnistumisen tekijöitä.

Erityisenä toteutusvaiheen haasteena Vihreät haluaa nostaa rakentamisvaiheen päästöt. Me haluamme, että jo rakennusvaiheen aikana mukaan otetaan kaikki uudet päästöjä vähentävät materiaalit ja menetelmät. Ehdotamme myös, että Vantaa laatii suunnitelman siitä, miten rakentamisen aikaisia päästöjä kompensoidaan. Näemme mahdollisuutena sen, että Vantaan ratikka voi toimia edelläkävijänä modernin kiertotalouden mukaisessa rakentamisessa ja näin tukea paikallista kiertotaloutta.

Ratikka on pitkäjänteisen työn kautta rakentunut syvälle Vantaan strategiaan ja yleiskaavaan. Monet nykyisistä päättäjistä ovat aloittaneet luottamustoimissaan vasta viime vuosina, ja hanke on varmasti haastanut niin heidät kuin vanhemmatkin valtuutetut pois mukavuusalueeltaan. Näin ainakin vihreässä ryhmässä. Hanke on niin monitahoinen, että jokaisella on eri näkemyksiä, ja niiden takana erilaisia näkökulmia. Me kuitenkin toivotaan, että hanke menee eteenpäin ja tarjoaa kaupunkilaisille tulevaisuudessa houkuttelevaa ympäristöä ja hyvän liikennelinjan.

Vihreät haluaa kiittää kaikkia ratikkahankkeeseen vuosien varrella työntekijöinä ja päättäjinä osallistuneita. Erityisesti kiitämme ratikan projektiryhmää, joka jatkosuunnittelun aikana on tuottanut laadukkaita aineistoja ja viestinyt niistä hyvin, välillä rankastakin palautteesta huolimatta. Tällaista tekemistä Vantaalle tarvitaan, kiitos!

———

Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Antero Eerola

Arvoisa puheenjohtaja, rakkaat vantaalaiset ja vantaalaisten edustajat täällä kaupunginvaltuustossa,

Me olemme nyt isojen asioiden äärellä. Kaupunginvaltuusto tekee tänään päätöksen vuosikymmenen - ehkäpä useamman vuosikymmenen - suurimmasta investoinnista Vantaan tulevaisuuteen.

Vantaan ratikkaa tarkoittaa, että kaupunki laitetaan raiteille, joille se kuuluu. Tavoitteena on joukkoliikennejärjestelmä, joka sujuvoittaa, nopeuttaa ja monipuolistaa liikkumisen mahdollisuuksia Vantaalla. Se on ympäristölle ja ilmastolle ystävällisempi kuin nykyinen systeemi. Se luo lisää asunto- ja työpaikkarakentamista ja nykyistä ehyempää ja saavutettavampaa kaupunkia.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,
Kyse ei silti ole vain liikenneratkaisusta. Ratikalla rakennetaan kaupunkia, yhteistä kotiamme ja sen tulevaisuutta, kymmeniksi vuosiksi eteenpäin.

Investointikustannuksista vain osa on raitiotien infraa. Lisäksi siihen sisältyy yhteisen katutilan laadun parantamista, putki- ja johtosiirtoja, uusia pyöräilyn laatukäytäviä, katuvihreää ja valaistusta.

Tämän rakennustyön hinta on arviolta noin 177 miljoonaa. Se on rahaa, jolla lyhennetään katujen ja kunnallistekniikan korjausvelkaa. Se on rahaa, joka olisi investoitava kaupungin tulevaisuuteen joka

tapauksessa. Se on investointi, joka sisältyy myös bussivaihtoehtoon.

Niin Suomi kuin Vantaa elpyvät rakentamalla. Rakentaminen pitää tämän yhteiskunnan pyörät pyörimässä.

Hyvät vantaalaiset,
Ratikkahankkeen ympärillä on nähty paljon kamppailua mielikuvista.

Ratikkahanketta ei pidä myydä vantaalaisille propagandalla, joka voi osoittautua tyhjäksi. Kukaan ei pysty lupaamaan miljardien eurojen yksityisiä investointeja kymmenien vuosien aikahorisontilla. Vai nojaammeko me nykyisin talousennusteisiin, jotka on tehty 2000-luvun alussa?

Siksi onkin parempi katsoa, mitä muualla Suomessa on tapahtunut. Tampereen esimerkki on rohkaiseva. Esimerkiksi toimitilarakentamisen määrä Tampereella on raitiotien rakentamisen myötä jo nyt ylittänyt vuosikausiksi eteenpäin ulottuvat ennusteet. Yli kaksi kolmasosaa maankäytön sopimuskorvaustavoitteista ja lähes kaksi kolmasosa tonttien myynti- ja vuokratuotoista on jo toteutunut. Ei ole mitään syytä, miksi emme Vantaalla pystyisi samaan.

Lisäksi on muistettava, että Tampereen ratikka valmistu etuajassa ja alitti oman budjettinsa 34 miljoonalla eurolla. Ei ole mikään luonnonlaki, että julkiset rakennushankkeet viivästyvät ja ylittävät budjettinsa, kuten ratikan vastustajat ovat meillä väittäneet.

Toinen väite, jonka hankkeen vastustajat nostavat esiin, että kiskot jyräisivät alleen kaupungin palvelut. Mielenkiintoista on, että väitteitä esittävät tämän salin oikealta laidalta samat poliitikot, jotka eivät muuten juuri ole koskaan olleet kiinnostuneita kaupunkilaisten palveluiden parantamisesta ja ovat aina äänestäneet niiden lisärahoitusta vastaan. Päinvastoin he ovat vuosien varrella hyväksyneet kaikki niihin tehdyt leikkaukset, vähennykset ja heikennykset.
Mutta parempi toki myöhään kuin ei milloinkaan, jos silloinkaan. Kyynel se on krokotiilinkin kyynel.

Arvoisa puheenjohtaja,
Oleellinen osa ratikkahanketta on myös kaupungin tasapuolinen kehittäminen. Sen kautta Vantaan itäiset kaupunginosat vedetään mukaan muun kaupungin kasvuun ja kehitykseen, josta ne ovat valitettavasti jääneet syrjään. Yhtä osaa Vantaasta ei voi jättää pääkaupunkiseudun liikenneverkkojen ulkopuolelle.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, rakkaat vantaalaiset,
Kiskot vievät tulevaisuuteen. Me valitsemme näivettymisen ja kasvun ja lopulta menneisyyden ja tulevaisuuden välillä.

Vasemmistoliitto ottaa kuitenkin vakavasti huolenaiheet, joita hankkeeseen epäillen tai kielteisesti suhtautuvat kansalaiset ovat esittäneet. Niitä ei pidä vähätellä eikä niille pidä tuhahdella. Eikä niitä pidä kuitata tunteiluna. Myös faktapohjalta voi päätyä vastustamaan ratikkaa, kuten me Vasemmistoliitossa kannatamme sitä faktapohjalta.

Siksi esitämme, että valtuusto voisi hyväksyä yhteisen pöytäkirjalausuman, joka ohjaisi tulevaa ratikan rakentamista.

Kun kaupunginvaltuusto joulukuussa 2019 hyväksyi ratikan suunnittelupäätöksen, se kirjasi samalla yksimielisesti joukon periaatteita, jotka ovat ohjanneet hankkeen suunnittelua. Toivomme siksi, että

samanlaiset periaatteet voitaisiin hyväksyä nyt, kun siirrytään piirustuspöydältä lapion varteen.

Lausumaesitys kuuluu seuraavasti:

”* Hankkeen aikataulussa ja kustannusarviossa pysymiseen kiinnitetään erityistä huomiota hankkeen kaikissa vaiheissa.
* Ratikan rakentaminen ei talousarviovaikutusten kautta heikennä kaupungin palveluita.
* Rakentamisen kaikissa vaiheissa jatketaan hankkeen avointa, oikea-aikaista sekä moni- ja selkokielistä viestintää.
* Rakennusaikaiset haitat ympäristön asukkaille ja muulle liikenteelle minimoidaan.
* Rakentamisen aikaiset haittavaikutukset erityisesti pienyritysten toimintaan, kuten liikkeisiin pääsyn vaikeutuminen, on minimoitava.
* Ratikan reitille toteutettavassa taiteessa huomioidaan erityisesti nuoret vantaalaiset taiteilijat.
* Huolehditaan raitiotien esteettömyydestä koko sen reitin osalta.”

_____

Keskustan valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Pirjo Luokkala

Arvoisa valtuuston puheenjohtaja, valtuutetut ja muut kuulijat!

Vantaan Keskusta totesi jo ennen kuntavaaleja 2021, että Vantaan tulee ottaa aikalisä suurten liikenneinvestointien osalta. Johtopäätöksemme aikalisän ottamisesta on entisestään kirkastunut ratikkahankkeen hankesuunnitelman tulosten myötä.

Ratikka ei tule palvelemaan edes koko itäistä Vantaata, puhumattakaan koko Vantaata. Tarvitaanko Vantaalle ratikan mahdollistamaa tuntuvaa väestönkasvua vai riittäisikö suunniteltua hitaampikin kasvu? Virkamiesten arvion mukaan runkobussin kapasiteettia ei olla ylittymässä ainakaan vuoteen 2050 mennessä, joten bussivaihtoehto riittää vantaalaisten tarpeisiin lähes kolmeksikymmeneksi vuodeksi.

Hyvät kuulijat!

Tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia. Ratikka ei kuitenkaan yksinään riitä esimerkiksi muuttamaan jo pidempään vallinnutta asuinalueiden eriytymisen kehityskulkua. Muitakin toimenpiteitä tarvitaan eriytymisen hidastamiseksi. Lisäksi Vantaalla on paljon tärkeitä, tulevia investointeja, kuten tiiviimpi lähipäiväkoti-verkosto sekä vanhojen ja sisäilmaongelmista kärsivien päiväkotien ja koulujen korjausvelkaa. Vanhat tiet pitäisi myös vihdoin saada kuntoon. Tiestöön korjausvelkakin on Vantaalle kertynyt noin 350 miljoonaa euroa.

Ratikkahankkeen sijaan voimme edistää erityisesti kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tasa-arvoa, väljempää asumista rauhallisella, vehreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit, kirjastot, terveyspalvelut, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Toimivat lähipalvelut ovat kaupungin vetovoimatekijä.

Hyvät vantaalaiset!
Ratikan rakentamisen kustannusarvio on nyt 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuudeksi jäisi 414 miljoonaa euroa. Tämä olettaen, että valtio osallistuisi Vantaan paikallisliikenteen ja alueen seutuliikenteen kehittämiseen kaikkien suomalaisten verorahoilla. Alkuperäinen arvio oli myös, että

vuorokaudessa ratikalla tehtäisiin 82 000 matkaa. Nyt arvio on 31 000 matkaa vuonna 2030. Tämä romahdus tuli yllätyksenä ratikan suunnittelusta vastaavillekin.

Keskustalle on tärkeää, että kaupunkimme elinvoimaisuuden kehittämiseen etsitään aidosti muita ratkaisuja ratikan sijaan. Investointi ihmisiin, erityisesti lasten ja nuorten hyvinvointiin ja koulutukseen sekä työllisyyden ja yrittäjyyden vahvistamiseen ovat parhaita mahdollisia keinoja elinvoiman vahvistamiseksi.

Ratikkahanke ei ole juuri nyt Vantaalla ajankohtainen.

Vantaan Keskusta esittää edellä mainituin perustein ratikkahanketta hylättäväksi.

———

Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Jouko Jääskeläinen

Yllätysten ajassa tarvitaan malttia

Ratikka on kaikkien huulilla. Pitäisikö siis meille tärkeä sana ratikka kirjoittaa ihan isolla alkukirjaimella. Vai onko sen oikeampi nimi josse (jos se tulee) kuten mietimme matkallamme Tampereelle. Siellä tunnetaan bussi nimeltänsä nysse (nyt se tulee).

Ratikan seurantaryhmä on nähnyt myönteisiä yllätyksiä. Suunnitelmat ovat toteutuneet hyvissä ajoin ja täsmällisinä. Kiitos tästä virkahenkilöstölle ja johdolle. Yllätyksiäkin on kirjattu, eikä esimerkiksi radan alitus Tikkurilassa ole läpihuutojuttu. Hankala on kauppakeskus Jumbon ohittaminen ylimääräisine akkuratkaisuineen.

Kustannusten nousu ei ole yllätys, mutta varjoja suunnitelman tielle se heittää. On hämmentävää, että vuosikymmenten päähän laskettu taloudellinen arvio antaa laskennallisen edun, jonka kokoluokka jää ennustamiseen liittyvän epävarmuustason sisälle.

Hankkeen edut liittyvät kiinteistötalouteen. Käytännössä niitä tulee kertymään eniten reitin länsipäässä. Juuri nyt asuntojen myyntitilastot ovat jäissä. Mitä etua tämä lopulta luo itäisemmille alueille ja Hakunilaan jää nähtäväksi. Voi myös kysyä, onko suurin hyötyjä kaupunki. Imagon vahvistamiseen on halvempiakin keinoja.

Harmillista kyllä, valtion päätöksenteossa etuajo-oikeuden ovat saaneet raidehankkeet. Ekologisesti vaikuttavatkaan bussihankkeet eivät saa sitä teoreettistakaan taloudellista mahdollisuutta, mikä niille kuuluisi.

Aika yllättävä on ollut laskelma, että covidista johtuneen ja muunkin laskeneen nousujen määrän eli käyttöennusteen pienentymisen korvaa jo vuorojen vähentäminen.
Vihreään siirtymään liitetty ratikka määrittelee kulkuväylien sijainnin ja rakenteen, mutta samalla rajoittaa julkisen liikenteen reittivalintoja.

On syytä miettiä, mitä esitys merkitsee. Tuoko ratikka meille lisää asujaimistoa, joka veronmaksukyvyllään helpottaa paineitamme. Vai jatkuuko nähtävissä ollut tilanne ja kehitys. Onko meillä rooli pääkaupunkiseudun edullisimman työvoiman asuttajana vai saammeko laadullisia hyppyjä

ylöspäin. Tarvitsemme kipeästi lisää pientaloalueita toimivine lähipalveluineen ja varoja jo toteutuneen syrjäytymisen hoitoon.

Suuret talouden yllätykset eivät ole maailmalla ilmaantuneet loppuakseen. Sieltä saamme todennäköisesti vielä pitkään ongelmallisia impulsseja. Korkotaso on vuosikymmenten takaisessa normaalissa, mutta pitkän nollakoron jälkeen se luo pahoja ongelmia. Onko nyt syytä sitoa kaupungin investointivaihtoehtoja ja mahdollisuuksia nousevassa korkoilmastossa.

Siis kysyn ja kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä kysyy, laittaisinko hankkeeseen omaa rahaa, kun kassavirtamme on ohentunut kiitos hyvinvointialue ratkaisun. Korkotason kehitys on epävarma, liikenteen määrä ja ajoituskin aikamme etätyöilmiöineen on muuttumassa. Oman taloutemme kasvussa ei ole nähtävissä rakenteellista hyppäystä parempaan. Meille on kerrottu, että vuosikymmentenkään laskelma ratikasta ei tuo olennaista rahallista voittoa.

Kristillisdemokraattinen ryhmä antaa kiitosta suunnitelmien hyvälle laadulle ja asialliselle aikataulutukselle.

Kuitenkin tässä vaiheessa asia on syytä palauttaa kaupunginhallitukselle, jotta vielä tämän vaalikauden aikana voidaan arvioida hankkeen taloudellisia ja teknisiä edellytyksiä.

Esityksemme ja kannatuksemme teemme myöhemmin keskustelussa, viime kädessä voimme joutua äänestämään myös esityksen hylkäämisen puolesta.

Maailmalla ja lähellämme on tarjolla paljon yllätyksiä, malttia ja lisäaikaa hankkeen käynnistämiselle tarvitaan.

———

Liike Nyt valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Nina Nummela

Kiitos arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut kuulijat

Noin kymmenen vuotta sitten Vantaa oli ajautumassa kriisikunnaksi korkeasta velkataakasta johtuen. Kymmenen vuoden aikana velkaa on lyhennetty ansiokkaasti ja tänä päivänä Vantaa on yksi vähiten velkaantuneista suurista kaupungeista. Ratikan myötä ilo matalasta velka-asteesta loppuisi kuitenkin lyhyeen.

Vantaan ratikan kustannusarvio alkuperäisestä suunnitelmasta lähes tuplaantui, yli 600 miljoonaan euroon, samalla arvio matkustajamääristä puolittui. Alun perin matkustajamäärän arveltiin olevan noin 80 000 matkustajaa vuorokaudessa. Vertailun vuoksi kerrottakoon, että koko reitin varrella asuu reilu 50 000 asukasta ja samaa reittiä tällä hetkellä kulkevan bussilinjan käyttäjämäärä on noin 14 500 matkustajaa vuorokaudessa. Kieltämättä tällaisen arvion jälkeen uskottavuus koko suunnitelmaan horjuu. Toki myöhemmin arviota laskettiin, mutta senkin mukaan noin 20 000 matkustajaa enemmän tulisi hypätä ratikan kyytiin joka ikinen päivä verrattuna nykyiseen. Voi vain arvella ovatko myös kustannuslaskelmat ja toisaalta arviot tulopuolesta eli ratikan johdosta tulevien investointien määrä yhtä pielessä. Reitin varrella kun on useita suuria epävarmuustekijöitä, kuten tunnelin rakentaminen Tikkurilaan. Maanalaisen rakentamisen riskitekijät ovat aina niin suuret, että yllätyksiä tulee ja budjetti yleensä venyy ja paukkuu reilusti. Näin on käynyt muun muassa Espoon metron, kehäradan

lentokenttäalueen ja Olympiastadionin maanalaisen rakentamisen yhteydessä. Taloudellisten arvioiden perusteella ratikan kannattavuusmarginaali on niin pieni, että hanke ei kestä käytännössä mitään takaiskuja rakennusvaiheessa. Ja kaikkihan me tiedämme, että tämä on isoissa rakennushankkeissa lähes mahdotonta.

Tulopuoli on rakennettu sen varaan, että lukuisat yritykset ja hyvätuloiset uudet asukkaat rynnistävät reitin varrelle rakennettaviin kerrostaloihin. Entä jos näin ei käykään? Tutkimusten mukaan Vantaalta muuttavat pois hyvätuloiset perheet, jotka kaipaavat väljempää omakoti- ja pientaloasumista. Ratikkareitin varrelle rakennettavat kerrostalot eivät tätä ongelmaa ratkaise. Jos ratikka päätetään rakentaa, on hyvin tärkeää, että reitin varrelle kaavoitetaan ja rakennetaan muitakin kuin pieniä kerrostaloasuntoja. Ne tuskin parantavat alueiden eriarvoistumista.

Ratikkavelan pelkät korkokulut tulevat olemaan Vantaalle yli 220 miljoonaa euroa! Korot ovat nousseet reilusti ja vaikka huippu on todennäköisesti nyt saavutettu, niin on varsin selvää, ettei paluuta takaisin nollakorkoaikaan ole. Ratikan puolustajat sanovat, että Vantaan kuntavero ei nouse ratikan myötä, mutta millä maksetaan nuo korkokulut? Otetaanko niidenkin maksamiseen lisää velkaa?

Kevään eduskuntavaalien yhteydessä Suomen velka oli erityisesti oikeistopuolueiden suurimpia huolenaiheita, nyt velan lisääminen ei tunnukaan enää kaikkia haittaavan. Ja vaikka valtio maksaisikin ratikan kuluista osan, niin eivät nekään rahat tyhjästä tule. Ne ovat väkisinkin jostain pois. Rahalle olisi kyllä käyttöä opetustyössä, terveydenhoidossa, mielenterveyspalveluissa, vanhustenhoidossa ja monessa muussa tärkeässä kohteessa. Ja kaiken kukkuraksi kustannuslaskelmat eivät edes sisällä itse ratikkavaunuja eivätkä -varikkoa. Nämä kulut eivät mene suoraan Vantaan budjetista, mutta joku ne silti lopulta maksaa; lasku lankeaa meille veronmaksajille.

Vantaalla ja Suomella riittää ongelmakohtia, jotka on laitettava kuntoon ennen Vantaan ratikkaa. Asiat on laitettava tärkeysjärjestykseen ja meillä ei valitettavasti juuri nyt ole varaa ratikkaan.

———

Ruotsalaisen kansanpuolueen valtuustoryhmä
valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Patrik Karlsson

Ordförande, fullmäktigeledamöter, mina damer och herrar,

Vandaspåran – Vantaanratikka är något vi inom staden både på tjänstemannahåll och som politiker jobbat med under många år. Idag är dags att ta slutgiltigt beslut i saken. I fullmätigestrategin för 2022–2025 är Vanda spåran ett av stadens spjutsspetsprojekt. Vandaspåran är även med i MAL avtalet med staten. Nu är det bara viktigt att staten förbinder sig till sin del av kostnaderna.

Ringbanan blev en succé och nu är frågan om även östra delen av Vanda skall få spårväg. Vandaspåran har som mål att dra till sig nya arbetsplatser och utveckla staden. Det skall bli lättare att röra sig. Områdets välmående och sysselsättning skall öka. Detta är även ett miljövänligt alternativ.

Detta är tänkt att bli Vandas första snabbspårväg på en sträcka på 19,3 kilometer från Mellungsbacka via Håkansböle och Dickursby till flygfältet. 27 hållplatser skall byggas. Längs spåret är det uppskattat att det 2050 skulle bo 89 000 invånare och finnas 68 000 arbetsplatser. Totalkostnaderna skulle bli lite på 600 miljoner euro och Vandas andel lite på 400 miljoner euro. Enligt uträkningarna skulle kostnaderna via fastighetsskatter, samfundsskatt mm, betala tillbaka sig på senast 40 år.

Om beslutet görs idag så kan vi börja åka Vandaspåran 2029. På många ställen har det byggts snabbspårvägar med ett positivare resultat än vad man kunnat förutspå, Tammerfors är ett bra exempel på det.

Den här typen av beslut har stor betydelse för stadens image och brand, sedan gäller det att efter detta projekt fundera på att dra samman snabbspårvagnslinje från Helsingfors till västra Vanda, finns ju reserveringar i generalplanen.

Ratikka hankkeen hinta nykyisessä hankesuunnitelmassa on korkea. Kustannuslaskelma on kohonnut merkittävästi. Arvio on tällä hetkellä yli 600 miljoonaa euroa josta 414 miljoonaa on Vantaan osuus. Hanke tullaan rahoittamaan lainalla ja laina maksetaan takaisin arvioiduilla maamyynti- ja kiinteistökehitys tuloilla. Hanke sisältää paljon olettamuksia siitä miten Vantaan kiinteistökehitys kehittyy raiteen ympärillä ja miten kustannustaso tulee kehittymään tulevaisuudessa. Tähän hankkeeseen liittyy riskejä jotka toiset ryhmät ja valtuutetut ovat valmiita ottamaan ja toiset eivät.

RKP:n valtuustoryhmällä ei ole ryhmä päätöstä asiassa, vaan me teemme päätöksen oman harkinnan mukaan.

Idag skall vi göra beslut i denna viktiga fråga, en del vill inte ha detta och andra vill ha, det förslag som vinner är det som får minst 34 fullmäktigeledamöter bakom sig. Inom SFP har vi inte gjort ett gruppbeslut utan vi röstar enligt eget tycke.

———

Valta kuuluu kansalle
Milad Dehghan

Hyvät vantaalaiset katsojat sekä valtuutetut

Tämä hanke tulee olemaan yksi vantaan historian suurimmista investoinneista: yli 600 Miljoonan euron ratikkahanke! Vaalikoneen tuloksista päätellen enemmistö teistä valtuutetuista VASTUSTAA Ratikan rakentamista, varsinkin huonossa taloudellisessa tilanteessa. Nyt ei ole pelkästään inflaatio noussut voimakkaasti, vaan myös ratikan rakennuskustannukset ovat nousseet sadoilla miljoonilla euroilla tässä lyhyessä ajassa, puhumattakaan tulevaisuuden maailman taloustilanteen epävarmuudesta, se voi nousta vieläkin enemmän!

On selvää että olemme nyt huonossa taloudellisessa tilanteessa. Vantaalla on terveydenhuolto rempallaan, nuoret oireilevat, vanhustenhuolto on huonolla tolalla ja maahanmuuton aiheuttamat kustannukset valtavia. nämä eivät kuulu vantaan investointeihin, ratikka kuuluu! Tämän jälkeen onkin helppoa nähdä monenko valtuutetun takit kääntyvät äänestysaikana. Puheet on yhtä, teot toista ja selitykset kolmatta! En malta odottaa äänestystulosta ja verrata sitä teidän antamiin vaalikoneen vastauksiin ratikasta!

Minun ei tarvitse tässä enää mainita Newsec Advicea tai eräitten kokoomuslaisten jääviyttä äänestämisessä, sillä perussuomalaiset ovat siitä jo maininneet. Ei muuta kun onnea niille jotka haluavat pelata veronmaksajien rahoilla yli 600 miljoonan euron UHKAPELIÄ, tähän aivan lobattuun ja puolueellisesti arvioituun ratikkahankkeeseen joka turvautuu hitaaseen, kalliiseen ja vanhaan teknologiaan, joka takaa ainakin kiinteistösijoittajille miljoonavoittoja, joka ehkä 40-vuoden päästä voi

tuottaa voittoa... 40-vuoden päästä tällä teknologisella kehityksellä meillä on vähintäkin käytössä Teslan tekoälyllä toimivia lentäviä autoja, ja muita hienoja antigravitaatio kulkuneuvoja ja sitten ihmetellään ylhäältä alas katsoen miksi vantaan ratikka ei ole vielä museossa.

Myös monet alan huippuasiantuntijat ovat ottaneet yhteyttä meihin valtuutettuihin sähköpostilla ja varoittaneet hankkeesta, pyytäen vähintään siirtämään päätös myöhempään ajankohtaan: kommentteina: tuovat valtavan tappiot, väärät laskelmat matkustajamäärissä että budjetista. uusien energialajien käyttöönotto busseissa, tekoälyn tuomat mahdollisuudet jotka on vaikeampi toteuttaa raideliikenteessä, sekä raideliikenteen kaluston painavuus joka vaatii enemmän energiaa ja enemmän päästöjä kuin bussien käyttö. Toivon että valtuutetuilla täällä ei ole omaa lehmää ojassa liittyen tähän ratikkahankkeeseen, Valta kuuluu busseille, kiitos

———

Eriävä mielipide § 5 Vantaan ratikan rakentaminen

Keskustan valtuustoryhmä 22.05.2023 valtuuston kokouksessa

Aikalisä Vantaan ratikkahankkeelle

Vantaan Keskusta totesi jo ennen kuntavaaleja 2021, että Vantaan tulee ottaa aikalisä suurten liikenneinvestointien osalta. Johtopäätöksemme aikalisän ottamisesta on entisestään kirkastunut ratikkahankkeen hankesuunnitelman tulosten myötä.

Ratikka ei tule palvelemaan edes koko itäistä Vantaata, puhumattakaan koko Vantaata. Tarvitaanko Vantaalle ratikan mahdollistamaa tuntuvaa väestönkasvua vai riittäisikö suunniteltua hitaampikin kasvu? Virkamiesten arvion mukaan runkobussin kapasiteettia ei olla ylittymässä ainakaan vuoteen 2050 mennessä, joten bussivaihtoehto riittää vantaalaisten tarpeisiin lähes kolmeksikymmeneksi vuodeksi.

Tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia. Ratikka ei kuitenkaan yksinään riitä esimerkiksi muuttamaan jo pidempään vallinnutta asuinalueiden eriytymisen kehityskulkua. Muitakin toimenpiteitä tarvitaan eriytymisen hidastamiseksi. Lisäksi Vantaalla on paljon tärkeitä, tulevia investointeja, kuten tiiviimpi lähipäiväkoti-verkosto sekä vanhojen ja sisäilmaongelmista kärsivien päiväkotien ja koulujen korjausvelkaa. Vanhat tiet pitäisi myös vihdoin saada kuntoon. Tiestöön korjausvelkakin on Vantaalle kertynyt noin 350 miljoonaa euroa.

Ratikkahankkeen sijaan voimme edistää erityisesti kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tasa-arvoa, väljempää asumista rauhallisella, vehreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit, kirjastot, terveyspalvelut, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Toimivat lähipalvelut ovat kaupungin vetovoimatekijä.

Ratikan rakentamisen kustannusarvio on nyt 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuudeksi jäisi 414 miljoonaa euroa. Tämä olettaen, että valtio osallistuisi Vantaan paikallisliikenteen ja alueen seutuliikenteen kehittämiseen kaikkien suomalaisten verorahoilla. Alkuperäinen arvio oli myös, että vuorokaudessa ratikalla tehtäisiin 82 000 matkaa. Nyt arvio on 31 000 matkaa vuonna 2030. Tämä romahdus tuli yllätyksenä ratikan suunnittelusta vastaavillekin.

Keskustalle on tärkeää, että kaupunkimme elinvoimaisuuden kehittämiseen etsitään aidosti muita ratkaisuja ratikan sijaan. Investointi ihmisiin, erityisesti lasten ja nuorten hyvinvointiin ja koulutukseen sekä työllisyyden ja yrittäjyyden vahvistamiseen ovat parhaita mahdollisia keinoja elinvoiman vahvistamiseksi.

Ratikkahanke ei ole juuri nyt Vantaalla ajankohtainen.

Yksityiskohtaiset perustelut eriävälle mielipiteelle:

Jätti-investoinnin sijaan kadut ja koulut kuntoon

Tässä taloudellisessa tilanteessa ei ole edellytyksiä uuteen jätti-investointiin sitoutumiselle. Julkisen talouden vaje Suomessa on valtaisa. Uudet mittavat investointihankkeet tulee laittaa jäihin. Niiden

sijaan on laitettava olemassa olevat väylät ja kadut kuntoon. Tämä pätee niin valtakunnallisiin miljardiraiteisiin kuin Vantaan omaan satojen miljoonien eurojen ratikkahankkeeseen.

Tiestöön korjaus- ja rakentamisvelkaa on Vantaallekin kertynyt peräti noin 350 miljoonaa euroa. Vantaalla osoitettu nykyinen budjettitaso ei mahdollista korjaus- tai rakennusvelan suunnitelmallista hallintaa. Korjausvelka pikemminkin uhkaa kasvaa kuin supistua. Lisäksi Vantaalla on paljon tärkeitä, tulevia investointeja, kuten tiiviimpi verkosto lähipäiväkodeille sekä vanhojen ja sisäilmaongelmista kärsivien päiväkotien ja koulujen korjausvelan kuntoon hoitaminen.

Julkisessa liikenteessä on Vantaalla paljonkin kehitettävää. Bussireittien tulisi palvella kattavasti ja monipuolisesti eri alueita kaikkialla Vantaalla ja koko pääkaupunkiseudulla. Ratikkahankkeen sijaan Keskusta haluaa edistää erityisesti kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tasa-arvoa, väljempää asumista rauhallisella, vehreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit, kirjastot, terveyspalvelut, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Toimivat lähipalvelut ovat Keskustan mielestä kaupungin vetovoimatekijä.

Ratikan kustannukset karanneet

Ratikkahankkeen selvitystyön aikana kustannukset ovat kasvaneet olennaisesti alkuperäisestä arviosta. Samanaikaisesti käyttäjämääräarvio on tullut rytisten alas. Vantaalaisille veronmaksajille yhtälö on muuttunut yhä vaikeammaksi hyväksyä.

Ratikan rakentamisen kustannusarvio on nyt 606 miljoonaa euroa, josta Vantaan osuudeksi jäisi 414 miljoonaa euroa. Tämä olettaen, että valtio osallistuisi Vantaan toivomalla tavalla kaikkien suomalaisten veroeuroilla Vantaan paikallisliikenteen ja alueen seutuliikenteen kehittämiseen.

Vantaa on kuuden viimeisen vuoden aikana onnistunut vähentämään velkataakkaansa peräti 250 miljoonalla eurolla. Tämä on saatu aikaan tiukan vastuullisella taloudenpidolla. Vantaa on matokuurin jälkeen nyt yksi vähiten velkaantuneista suurista kaupungeista.

Toivottavasti Vantaan talouden tervehdyttämistä, palveluistakin tinkimällä, ei ole tehty vain, jotta syntyisi tilaa uuden ratikkarakentamisen vaatimalle mittavalle valanotolle Vantaalla. Siihen Vantalla ei ole varaa, että ratikan velkamenojen kattamiseksi tulevaisuudessa jouduttaisiin korottamaan veroja tai karsimaan palveluita entisestään.

Valtio ei ole vielä päättänyt osallistumisesta rakentamiskustannuksiin

Valtio joutuu tasapainottamaan omaa talouttaan merkittävällä tavalla lähivuosina, jolloin tulevista menoeristä säästäminen olisi yksi luonteva sopeutuskohde. Ihmetellä pitää, mihin kaikkeen velkaantuneella valtiolla rahaa jatkossa oikein riittää – ilmeisesti sitä kuitenkin oikeistohallituksen neuvotteluissa Säätytalolla yhä on jaossa, kun Vantaalla sen varaan osataan laskea.

Huomionarvoista kuitenkin on, että valtiovarainministeriön virkakunnan keväällä 2023 julkaisemassa meno- ja rakennekartoituksessa mainitaan, että valtion rahoitus MAL sopimuksissa on noussut tarpeettoman isoksi. Kartoituksen mukaan seuduilla on varauduttava siihen, ettei valtio kykene pitämään yllä kuluneelle sopimuskaudelle myönnettyä rahoitustasoa.

Siinä vaiheessa, kun valtio päätti nykyisessä MAL-sopimuksessa osallistua Vantaan ratikan suunnittelukustannuksiin, oli hankeen kustannusarvio 393 miljoonaa euroa, ei suinkaan nykyinen 606 miljoona euroa. Tämä tarkoittaa sitä, että myös valtion rahoitusosuus nousisi merkittävästi alkuperäisestä, ei vain Vantaan. MAL-sopimuksen mukaan valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta

seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä. Valtio ei siis vielä ole päättänyt, että osallistuuko se lopulta Vantaan ratikan rakennuskustannusten kattamiseen.

Ratikan käyttäjämääräarviot romahtaneet

Vantaan ratikan alkuperäinen arvio oli, että vuorokaudessa ratikalla tehtäisiin 82 000 matkaa. Nyt arviona on 31 000 matkaa vuonna 2030. Tämä romahdus tuli yllätyksenä ratikan suunnittelusta vastaavillekin.

Käyttäjämäärän arvio on tullut alaspäin jopa niin paljon, että myös ratikan suunniteltua vuoroväliäkin on jouduttu jo pidentämään. Tiheimmillään ruuhka-aikoina vuoroväli olisikin 5 minuutin sijaan 7,5 minuuttia. Harvempi vuoroväli samalla syö ratikan hyötyjä, vaikka vähentääkin kalustomäärän tarvetta.

Väyläviraston laskentamallilla Vantaan ratikan kokonaishyödyt ovat negatiiviset

Ratikkahankkeessa menot ovat käytännössä varmoja, jos riittävätkään. Onneksi hankkeen kustannuksiin on sentään sisällytetty varaus myös yllättäville menoille. Tämä pienentää riskiä siitä, että kustannukset entisestään paisuisivat, mutta ei poista ikävien yllätyksien mahdollisuutta kokonaan.

Sen sijaan tulopohja riippuu ennen kaikkea kiinteistötaloudellisten tuottojen onnistumisesta. Kaupunki ottaa ratikalla ison velkavivun. Kaupunki rakentaa Toivotaan toivotaan -kasvua nykyisten vantaalaisten veronmaksajien riskillä. Se rivakka kehityskulku, jota Tampereella – Pirkanmaan keskuskaupungissa – on tapahtunut, ei ole tae vastaavan toistumiselle Vantaalla, vaikka sitä täällä esimerkkinä käytetäänkin.

Hankesuunnitelmasta käy ilmi, että yhteiskuntataloudellisesti ratikka ei ole kannattava, kun laskennassa noudatetaan Väyläviraston ratahankkeiden hankearviointiohjetta. Hankkeen kokonaishyödyt ovat negatiiviset, sillä liikennöintikustannuksen kasvu on suurempi kuin muut laskennalliset hyödyt, joten varsinaista hyötykustannuslukua ei voida esittää.

Vantaalla tämän ratahankkeiden hankearviointiohjeen laskentatavan ei ole annettu pilata tunnelmaa, koska kaupunkikehityksen arvioidaan kuittaavan velan. Vantaalle maalatuilla kasvunäkymäoletuksilla ratikkainvestointi on saatu laskelmissa kasvaneista rakennuskustannuksista huolimatta puserrettua reaaliarvoltaan noin 10 miljoonaa euroa plussalle. Sen toteutumista odotellessa.

Vantaan kassavirran kannalta laskelma osoittaa niin ikään plusmerkkistä tulemaa varsinkin alkuvuosina. Velaksi otettava laina kun on tässä laskelmassa positiivista kassavirtaa Vantaan kaupungille.

Ratikka palvelee vain kapeasti osaa Vantaata

Vantaan ratikka ei palvele likimainkaan edes koko itäistä ja keskistä Vantaata, puhumattakaan koko Vantaasta. Kysymys kuuluukin, että halutaanko ja tarvitaanko Vantaalle todella ratikan mahdollistamaa tuntuvaa nauhamaista ja tiivisti keskittyvää väestönkasvua vai riittäisikö hieman hitaampikin, turvallinen kasvu, jonka bussivaihtoehto mahdollistaisi?

Virkamiesten arvion mukaan runkobussin kapasiteetti ei ole ylittymässä ainakaan vuoteen 2050 mennessä, joten bussivaihtoehto riittää vallan mainiosti Vantaan nykyisten ja tulevien asukkaiden

tarpeisiin ainakin lähes kolmeksikymmeneksi vuodeksi. Ratikan hyötyjä ja kustannuksia voidaan tarvittaessa arvioida joskus tulevaisuudessa uudestaan.

Ratikalla voi olla positiivisia vaikutuksia asuinalueiden eriytymisen hidastamiseen sen kapealla vyömäisellä vaikutusalueella, koska ratikka vetää puoleensa uutta sijoittajavetoista asuin- ja toimitilarakentamista. Selvitystyö kuitenkin osoittaa, että ratikka ei yksinään riitä muuttamaan jo pidempään vallinnutta kehityskulkua, vaan muitakin toimenpiteitä tarvitaan.

Kun näin kerran on, niin Keskustan mielestä ratikan vaihtoehtona kannattaisi silloin painottaa koko kaupungissa näitä muita keinoja. Tällaisia olisivat esimerkiksi yrittäjyyden edistäminen ja asuinalueiden alueellinen tasa-arvo. Uusien työpaikkojen saaminen tai asuinalueiden turvallisuus ja viihtyisyys eivät edellytä ratikkaa.

Vantaa menettää asukkaitaan muihin kuntiin

Vantaa menettää väestöään muihin kuntiin. Viimeisen vuoden aikana (4/22-3/23) kuntien välinen nettomuutto oli -825 henkilöä Tilastokeskuksen väestön ennakkotilaston perusteella. Vantaa kärsii pitovoiman puutteesta.

Vantaan vaikutusvaltaiset puolueet ovat epäonnistuneet kaupungin tasapuolisessa kehittämisessä. Lähipalveluita on näivetetty, turvattomuutta koetaan ja lähiviheralueita on tuhottu.

Kaupungin voimakas kehittäminen on keskitetty Tikkurilan ja Myyrmäen ympäristöön. Samanaikaisesti kaupunkirakennetta on tiivistetty tiivistämistään eri puolilla Vantaata – monin paikoin lähiseudun asukkaiden protestoinnista huolimatta ja luontoarvojen kustannuksella.

Asuntotuotanto on painottunut sijoittajavetoiseen pienten hintavien kerrostaloasuntojen rakentamiseen. Entiset vantaalaiset perheet ovat äänestäneet jaloillaan, koska Vantaa ei ole kyennyt enää vastaamaan heidän tarpeisiinsa. Vantaan rakentaminen ja kaavoitus on ollut liian yksipuolista, kun tarvittaisiin monipuolisesti erilaisten väestöryhmien tarpeet huomioivaa kaavoittamista ja siihen liittyvää palveluverkostoa.

Vantaa kasvu perustuu pitkälti maahanmuuttoon

Vantaan kasvu perustuu pitkälti nettomaahanmuuttoon, joka oli Tilastokeskuksen väestön ennakkotilaston mukaan huhtikuun 2022 ja maaliskuun 2023 välisenä aikana yhteensä 3717 henkilöä.

Ikääntyvä Suomi tarvitsee työperäistä maahanmuuttoa ja humanitaarista apuakin tarvitaan esimerkiksi Ukrainasta sotaa pakenevien auttamiseksi, mutta kokonaisuudessaan Vantaan kehityskulku on nyt osittain hallitsematonta. Palvelut eivät pysy mukana väestörakenteen muutosvauhdissa.

Tilastokeskuksen Väestörakennetilastosta käy ilmi, että vain 20 vuodessa (2002-2022) on vieraskielisten osuus noussut noin 5 prosentista lähes 25 prosenttiin Vantaan väestöstä. Tämä on keskiarvo koko Vantaalla. On lisäksi huomioitava, että Vantaan asuinalueet ovat jo eriytyneet merkittävästi toisistaan. Valtakunnallisesti vieraskielisten osuus on noussut 20 vuoden aikana noin 2 prosentista noin 9 prosenttiin.

Muuta Suomea nopeammin monikulttuuristuneelle Vantaalle on päässyt muodostumaan kotouttamisvelkaa. Kaikkia viime vuosikymmenten aikana Vantaalle muuttaneita ei ole onnistuttu kiinnittämään tiiviiksi osaksi yhteiskuntaa.

Ratikkainvestoinnin mahdollistama nopea, keskittynyt ja yksipuolinen kasvu on omiaan jatkamaan tätä kehityskulkua. Sen seurannaisvaikutuksena olisi kasvava joukko syrjäytyneitä ja tulevaisuudenuskon menettäneitä vantaalaisia. Vantaan kaupunginosien eriytymiskehitystä ei voi ratkaista yksittäisellä ratikkainvestoinnilla.

Vantaan kasvu on maahanmuuton näkökulmastakin mitoitettava sellaiseksi, että kaupunkimme kykenee ottamaan tulijat vastaan ja auttamaan heidän kiinnittymisessään osaksi suomalaista yhteiskuntaa. Määräänsä enempää kotouttamiskykyä ei voi Vantaalta vaatia, vaan maahanmuuttajien kotouttamisesta on otettava vastuuta laajemmin koko Suomessa. Vantaan on otettava omasta erityisestä kasvuprofiilistaan aiheutuvat pidempiaikaiset kustannukset huomioon myös käydessään valtion kanssa muun muassa MAL-sopimuksesta neuvotteluita.

Tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia

Tarvitsemme vantaalaisille parempaa kaupunkia, emme väestöltään itsetarkoituksellisen nopeasti kasvavaa ratikkakaupunkia. Suomessa on hyvin tilaa väestönkasvulle muuallakin kuin Vantaalla.

Keskustalle on tärkeää, että kaupunkimme elinvoimaisuuden kehittämiseen etsitään aidosti muita ratkaisuja ratikan sijaan. Investointi ihmisiin, erityisesti lasten ja nuorten hyvinvointiin ja koulutukseen sekä työllisyyden ja yrittäjyyden vahvistamiseen ovat parhaita mahdollisia keinoja elinvoiman vahvistamiseksi.

Vantaan Keskustan näkemyksen mukaan ratikkahanke ei ole siis juuri nyt Vantaalla ajankohtainen.

Vantaan Keskusta esittää edellä mainituin perustein ratikkahanketta hylättäväksi.

Äänestysraportit - Vantaan kaupunginvaltuuston kokous 22.5.2023 § 5

Description

Meeting Start	22/05/2023 18.02.30
Meeting Stopped	23/05/2023 0.05.41
Meeting Duration	6h 3m

Vote name:	§ 5 JAA = käsittelyn jatkaminen, EI = Kärjen palautusesitys
Vote subject:	
Meeting:	Vantaan kaupunginvaltuuston kokous 22.5.2023
Agenda name:	§ 5 Vantaan ratikan rakentaminen
Vote start:	22/05/2023 23.00.09
Vote stop:	22/05/2023 23.01.07

Total Voting Results

Votes: 67

JAA	41	61,2%
EI	26	38,8%
Tyhjää	0	0%

Group Voting Results

kd

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

kesk

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

kok

JAA	11
EI	7
Tyhjää	0

liik

JAA	0

EI	2
Tyhjää	0

ps

JAA	0
EI	11
Tyhjää	0

rkp

JAA	1
EI	1
Tyhjää	0

sdp

JAA	16
EI	0
Tyhjää	0

vas

JAA	4
EI	0
Tyhjää	0

vihr

JAA	9
EI	0
Tyhjää	0

vkk

JAA	0
EI	1
Tyhjää	0

Individual Voting Results

JAA

Faysal Abdi	sdp
Siri Ahokas	kok
Hussein al-Taee	sdp
Anssi Aura	kok
Funda Demiri	vas
Antero Eerola	vas
Tarja Eklund	sdp
Naima el Issaoui	sdp
Minna Erkkilä	kok
Reija Friman	vihr
Heli Hakala	kok
Anu Hall	sdp
Mari Hynninen	sdp
Oskari Iivarinen	kok
Jari Jääskeläinen	vas
Sirkka-Liisa Kähärä	sdp
Tuire Kaimio	vihr
Patrik Karlsson	rkp
Ulla Kaukola	sdp
Siru Kauppinen	vihr
Kimmo Kiljunen	sdp
Otso Kivimäki	kok
Pirkko Letto	sdp
Antti Lindtman	sdp
Sari Multala	kok
Tuomas Mutanen	vihr
Vaula Norrena	vihr
Carita Orlando	kok
Anitta Orpana	kok
Manav Phull	kok
Eve Rämö	vihr
Minna Räsänen	sdp
Sakari Rokkanen	kok
Jussi Särkelä	sdp
Minttu Sillanpää	vas
Ranbir Sodhi	sdp
Säde Tahvanainen	sdp
Ida Tamminen	sdp
Eva Tawasoli	vihr
Hanna Valtanen	vihr
Mikko Viilo	vihr

EI

Tanja Aidanjuuri	ps
Stefan Åstrand	rkp
Milad Dehghan	vkk
Janne Hartikainen	ps
Jouko Jääskeläinen	kd
Juha Järä	ps
Susanna Kaiju	kok

Lauri Kaira	kok
Suvi Karhu	ps
Niilo Kärki	ps
Mika Kasonen	kok
Paula Lehmuskallio	kok
Kai-Ari Lundell	ps
Pirjo Luokkala	kesk
Mika Niikko	ps
Lasse Norres	kok
Nina Nummela	liik
Maari Raja-aho	kok
Katja Siniketo-Pietilä	kok
Juha Suoniemi	ps
Eeva Tikkanen	kesk
Tiina Tuomela	kd
Marjo Vacker	liik
Erika Veltheim	ps
Pekka Virkamäki	ps
Markku Weckman	ps

Vote name:	§ 5 JAA = KH:n esitys, EI = Virkamäen lisäysesitys
Vote subject:	
Meeting:	Vantaan kaupunginvaltuuston kokous 22.5.2023
Agenda name:	§ 5 Vantaan ratikan rakentaminen
Vote start:	22/05/2023 23.44.05
Vote stop:	22/05/2023 23.44.52

Total Voting Results

Votes: 67

JAA	41	61,2%
EI	17	25,4%
Tyhjää	9	13,4%

Group Voting Results

kd

JAA	0
EI	0
Tyhjää	2

kesk

JAA	0
EI	0
Tyhjää	2

kok

JAA	11
EI	2
Tyhjää	5

liik

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

ps

JAA	0
EI	11
Tyhjää	0

rkp

JAA	1
EI	1
Tyhjää	0

sdp

JAA	16
EI	0
Tyhjää	0

vas

JAA	4
EI	0
Tyhjää	0

vihr

JAA	9
EI	0
Tyhjää	0

vkk

JAA	0
EI	1
Tyhjää	0

Individual Voting Results

JAA

Faysal Abdi	sdp
Siri Ahokas	kok
Hussein al-Taee	sdp
Anssi Aura	kok
Funda Demiri	vas
Antero Eerola	vas
Tarja Eklund	sdp
Naima el Issaoui	sdp
Minna Erkkilä	kok
Reija Friman	vihr
Heli Hakala	kok
Anu Hall	sdp
Mari Hynninen	sdp
Oskari Iivarinen	kok
Jari Jääskeläinen	vas
Sirkka-Liisa Kähärä	sdp
Tuire Kaimio	vihr
Patrik Karlsson	rkp
Ulla Kaukola	sdp
Siru Kauppinen	vihr
Kimmo Kiljunen	sdp
Otso Kivimäki	kok
Pirkko Letto	sdp
Antti Lindtman	sdp
Sari Multala	kok
Tuomas Mutanen	vihr
Carita Orlando	kok
Anitta Orpana	kok
Manav Phull	kok
Eve Rämö	vihr
Minna Räsänen	sdp
Sakari Rokkanen	kok
Jussi Särkelä	sdp
Tia Seppänen	vihr
Minttu Sillanpää	vas
Ranbir Sodhi	sdp
Säde Tahvanainen	sdp
Ida Tamminen	sdp
Eva Tawasoli	vihr
Hanna Valtanen	vihr
Mikko Viilo	vihr

EI

Tanja Aidanjuuri	ps
Stefan Åstrand	rkp
Milad Dehghan	vkk
Janne Hartikainen	ps
Juha Järä	ps
Suvi Karhu	ps
Niilo Kärki	ps

Paula Lehmuskallio	kok
Kai-Ari Lundell	ps
Mika Niikko	ps
Nina Nummela	liik
Katja Siniketo-Pietilä	kok
Juha Suoniemi	ps
Marjo Vacker	liik
Erika Veltheim	ps
Pekka Virkamäki	ps
Markku Weckman	ps

Tyhjää

Jouko Jääskeläinen	kd
Susanna Kaiju	kok
Lauri Kaira	kok
Mika Kasonen	kok
Pirjo Luokkala	kesk
Lasse Norres	kok
Maari Raja-aho	kok
Eeva Tikkanen	kesk
Tiina Tuomela	kd

Vote name:	§ 5 JAA = KH:n esitys, EI = Luokkalan hylkäysesitys
Vote subject:	
Meeting:	Vantaan kaupunginvaltuuston kokous 22.5.2023
Agenda name:	§ 5 Vantaan ratikan rakentaminen
Vote start:	22/05/2023 23.46.01
Vote stop:	22/05/2023 23.47.09

Total Voting Results

Votes: 67

JAA	41	61,2%
EI	26	38,8%
Tyhjää	0	0%

Group Voting Results

kd

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

kesk

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

kok

JAA	11
EI	7
Tyhjää	0

liik

JAA	0
EI	2
Tyhjää	0

ps

JAA	0
EI	11
Tyhjää	0

rkp

JAA	1
EI	1
Tyhjää	0

sdp

JAA	16
EI	0
Tyhjää	0

vas

JAA	4
EI	0
Tyhjää	0

vihr

JAA	9
EI	0
Tyhjää	0

vkk

JAA	0
EI	1
Tyhjää	0

Individual Voting Results

JAA

Faysal Abdi	sdp
Siri Ahokas	kok
Hussein al-Taee	sdp
Anssi Aura	kok
Funda Demiri	vas
Antero Eerola	vas
Tarja Eklund	sdp
Naima el Issaoui	sdp
Minna Erkkilä	kok
Reija Friman	vihr
Heli Hakala	kok
Anu Hall	sdp
Mari Hynninen	sdp
Oskari Iivarinen	kok
Jari Jääskeläinen	vas
Sirkka-Liisa Kähärä	sdp
Tuire Kaimio	vihr
Patrik Karlsson	rkp
Ulla Kaukola	sdp
Siru Kauppinen	vihr
Kimmo Kiljunen	sdp
Otso Kivimäki	kok
Pirkko Letto	sdp
Antti Lindtman	sdp
Sari Multala	kok
Tuomas Mutanen	vihr
Carita Orlando	kok
Anitta Orpana	kok
Manav Phull	kok
Eve Rämö	vihr
Minna Räsänen	sdp
Sakari Rokkanen	kok
Jussi Särkelä	sdp
Tia Seppänen	vihr
Minttu Sillanpää	vas
Ranbir Sodhi	sdp
Säde Tahvanainen	sdp
Ida Tamminen	sdp
Eva Tawasoli	vihr
Hanna Valtanen	vihr
Mikko Viilo	vihr

EI

Tanja Aidanjuuri	ps
Stefan Åstrand	rkp
Milad Dehghan	vkk
Janne Hartikainen	ps
Jouko Jääskeläinen	kd
Juha Järä	ps
Susanna Kaiju	kok

Lauri Kaira	kok
Suvi Karhu	ps
Niilo Kärki	ps
Mika Kasonen	kok
Paula Lehmuskallio	kok
Kai-Ari Lundell	ps
Pirjo Luokkala	kesk
Mika Niikko	ps
Lasse Norres	kok
Nina Nummela	liik
Maari Raja-aho	kok
Katja Siniketo-Pietilä	kok
Juha Suoniemi	ps
Eeva Tikkanen	kesk
Tiina Tuomela	kd
Marjo Vacker	liik
Erika Veltheim	ps
Pekka Virkamäki	ps
Markku Weckman	ps

6 § **Ratikan kaavarunko YK0049**

VD/4628/10.02.04.00/2020
TLA/MSI/MAH/LMU/JKU/JHO/JST/EMN/EJU/VIK

Ratikan kaavarunko on valmistunut hyväksyttäväksi. Suunnitelmassa määritellään visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, arvioidaan mitoitusta ja kehittämisen vaikutuksia. Kaavarunko täsmentää ja tarkentaa 11.1.2023 voimaan tulleen yleiskaava 2020 ratkaisuja alueittain. Kaavarunko toimii ratikan hankesuunnitelman ja siihen liittyvien vaikutusten arviointien pohjana.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon laadinta käynnistyi loppuvuodesta 2020 rinnakkain yleiskaavan viimeistelyn kanssa. Keväällä 2021 koottiin kattavasti lähtökohtia ja tavoitteita kaavarunkotyölle. Luonnoksen työstäminen alkoi syksyllä 2021 ja nyt se on valmistunut nähtäville asetettavaksi. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteelle ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

Kaavarungolle on annettu kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021 § 14, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maamerkkejä korostava, vehreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Niiden sijainti on merkitty P-merkinnällä (julkisten palveluiden kehittämistarve) silloin, kun kyse on tulevasta, tarkempaa sijainnin suunnittelua vaativasta palvelusta. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta ja sisältyvät siis C-merkinnän määräykseen. Palveluverkon kehittämisessä ratikan kaavarungon sijaintitiedot on tulkittava viitteellisinä. Palveluverkosta päätetään palveluverkkosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä syksyllä 2022, ja uusien palveluiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavatasolla. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan

Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle.

Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös siniviherverkoston elementtejä keskeisille paikoille.

Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksesta, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvua olisi noin 30 000 vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

Kaavarungon suunnittelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut tavoite monipuolisesta, avoimesta ja tasapuolisesta viestinnästä ja vuorovaikutuksesta erilaisten kuntalaisryhmien kanssa. Luonnoksen työstövaiheessa on suunnittelun taustalle koottu asukkaiden jo aiemmin antamia ajatuksia sekä järjestetty eri ryhmille erilaisia mahdollisuuksia osallistua luonnoksen suunnitteluun. Keskustelu ja vuorovaikutus jatkuu luonnoksen pohjalta keväällä 2022.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.4.2022 § 5

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle lautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 10.5.2022 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki teki seuraavan palautusesityksen: Esitän, että merkitään kehityskuvan esittely tiedoksi ja palautetaan asia valmisteltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena suunnitelmana. Ehdotus raukesi kannattamattomana.

Kaupunkisuunnittelujohtaja täydensi esitystään lisäämällä listatekstin esittelyosan viidenteen kappaleeseen seuraavat lauseet (lisäys kursiivilla):
Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. *Niiden sijainti on merkitty P-merkinnällä (julkisten palveluiden kehittämistarve) silloin, kun kyse on tulevasta, tarkempaa sijainnin suunnittelua vaativasta palvelusta. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta ja sisältyvät siis C-merkinnän määräykseen. Palveluverkon kehittämisessä ratikan kaavarungon sijaintitiedot on tulkittava viitteellisinä. Palveluverkosta päätetään palveluverkkosuunnitelman hyväksymisen yhteydessä syksyllä 2022, ja uusien palveluiden tarkat sijainnit määritellään asemakaavatasolla.* Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Pekka Virkamäki jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:
”Sisällöllisesti karttoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kehityskuva/kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana. Kehityskuvalle on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyyden perustana on säädelty käsittelyjärjestys ja kansalaisten osallisuus, jonka lukkona on laajat valitusoikeudet lopputuloksesta sen varmistamiseksi, että sisältö täyttää lain vaatimukset.

Perusteluissa on useassa kohdassa esitetty, että kaavarunko täydentää, tarkentaa, supistaa tai muutoin määrittää valtuuston hyväksymää yleiskaavaa. Tämänkaltaisia vaikutuksia voi olla vain MRL:n mukaisilla laillisilla kaavoilla. Kuvatut vaikutukset ovat selkeästi osayleiskaavan liittyviä, eikä niitä voi muutoin kuin samassa järjestyksessä laaditulla kaavalla esittää hyväksyttäviksi. Perustuslaki edellyttää, että kaikessa viranomaistoiminnassa on noudatettava lakia.

Lakiehdotuksen sisällön mukainen tiivistäminen poikkeaa useassa kohdassa valtuuston hyväksymästä yleiskaavasta. Yleiskaavassa on lähtökohtana kaupunginosien luonteen säilyttäminen. Nykyisin kaupungin aluekeskuksissa pysäköinti perustuu asuinkortteleissa maantasopysäköintiinvaloisaan ympäristöön pihoilla ja vehreisiin pihoihin. Kaavarungossa esitetty rakentamisen maksimimäärä tarkoittaa uudisrakentamisessa kaikissa kerrostalokortteleissa siirtymistä pysäköintitaloihin tai muuhun rakenteelliseen pysäköintiin. Se muuttaisi alueiden luonnetta merkittävästi. Maantasopysäköinnin pysäköintipaikan hinta on n 20 €/ kk ja pysäköintitalon 100–150/kk

Esittelyssä oleva kehityskuva/kaavarunko luo hyvän pohjan varsinaisten osayleiskaavojen pohjaksi. Tällöin on kuitenkin tehtävä täydentäviä selvityksiä ja tehtävä vuorovaikutus maankäyttö- ja rakennuslain edellyttämällä tavalla. Tämä sisältää myös yleiseurooppalaisen, perustuslain ja MRL:n takaamat laajat valitusoikeudet, joilla voidaan kontrolloida, että kaava sisällöltään on lain mukainen. Asia ei voi perustua vain virkamiesten vakuutteluihin kuten tässä esityksessä esitetään.”

_____

Kaupunginhallitus 23.5.2022 § 16

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi 5.4.2022 päivätty kaavarunkoluonnos YK0049 Ratikan kaavarunko,
b) oikeutetaan yleiskaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana perussuomalaisten kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti seuraavan palautus- ja vastaesityksen, jota kaupunginhallituksen varajäsen Niilo Kärki kannatti:

”Esitämme, että merkitään kehityskuvan esittely tiedoksi ja palautetaan asia valmisteltavaksi maankäyttö- ja rakennuslain mukaisena suunnitelmana.”

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan pohjaesitystä, äänestävät jaa ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundellin palautus- ja vastaesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 10 jaa-ääntä (Karinen, Tammi, Abdi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kasonen, Orpana, Norrena, Valtanen) ja 3 ei-ääntä (Niikko, Lundell, Kärki), joten puheenjohtaja totesi palautus- ja vastaesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Lisäksi merkittiin, että asiaan jätettiin seuraava perussuomalaisten pöytäkirjalausuma:

”Sisällöllisesti karttoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kehityskuva / kaavarunko muistuttaa osayleiskaavaa. Osayleiskaava voidaan MRL:n mukaan laatia myös oikeusvaikutuksettomana.

Kehityskuvalle on myös tyypillistä, että se laaditaan vuorovaikutuksessa kansalaisten kanssa. Yleiskaavan legitiimisyyden perustana on säädelty käsittelyjärjestys ja kansalaisten osallisuus, jonka lukkona on laajat valitusoikeudet lopputuloksesta sen varmistamiseksi, että sisältö täyttää lain vaatimukset.”

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta kokouksessa.

_____

Kaavarungon tehtäviksi määriteltiin työn alussa visio vantaalaisesta ratikkakaupungista, sen mitoituksesta ja kehittämisen vaikutuksista. Kaavarunkoluonnos määritteli ensimmäisen vision, jonka pohjalta voitiin tehdä vaikutusten arviointeja sekä keskustella ja vuorovaikuttaa suunnitelman sisällöstä.

Kaavarunkoluonnoksesta teetettiin vaikutusten arvioinnit. WSP Finland Oy on laatinut liikenteellisten vaikutusten arvioinnin (loppuraportti 2.9.2022). Muut vaikutusten arvioinnit laati Ramboll (loppuraportti 8.12.2022). Molemmat valmistuneet arvioinnit ovat päätösesityksen liitteinä. Lisäksi ratikkahanke on tilannut erillisen täydentävän arvioinnin eriytymiskehityksestä, mutta se on vielä kesken.

Vaikutukset on arvioitu seuraavien teemojen osalta: alue- ja yhdyskuntarakenne, elinkeinoelämä, kaupunkikuva, maisema ja kulttuuriympäristö, luonto, ilmasto sekä ihmiset ja yhteisöt. Arviointiteemoissa ja -kriteereissä on huomioitu ratikkahankkeelle asetetut tavoitteet sekä soveltuvin osin MRA §1:n mukaiset suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset. Vaikutuksia verrattiin nykytilanteeseen, ja toisaalta kaavarungon tuottamia vaikutuksia on pyritty vertaamaan uuden yleiskaavan vaikutuksiin. Työssä onkin ollut haasteena tunnistaa juuri ratikan kaavarungolle ominaisen suunnittelun tarkkuustason tuomat ratkaisut ja verrata niitä yleispiirteisempään yleiskaavaan ja toisaalta tarkempaan alueen nykytilannetta kuvaavaan aineistoon.

Yhdyskuntarakenteelliset ja liikennejärjestelmään kohdistuvat vaikutukset ovat arvioinnin perusteella suotuisia. Kaavarunko mahdollistaa kasvupaineisiin vastaamisen kestävällä tavalla. Kasvua ohjataan kaavarungon alueelle, joka on yleiskaavan kestävän kasvun vyöhykettä ja Helsingin seudun MAL2019 – suunnitelman mukaista ensisijaista kehittämisvyöhykettä. Joukkoliikenteen runkolinjan siirtäminen raiteille mahdollistaa ratikan varren kehittämisen tasaisemmin ja kokonaisvaltaisemmin kuin ilman ratikkaa. Ratikka luo mahdollisuudet luoda Vantaalle henkilöautoilun kanssa tasavertainen kestävän liikkumisen järjestelmä, mikä taas on välttämätöntä, jotta kaupunki voi pysyä ilmastotavoitteissa ja ylipäätään kasvaa käyttäen resursseja mahdollisimman niukasti. Kaupunkikuvallinen arviointi oli ehkä vaikein osuus ja jäi keskeneräiseksi, koska suunnittelun tarkkuus pysäkinseuduilla ei vielä anna arvioinnille pohjaa.

Kaavarunkoluonnos oli nähtävillä 1.6.–30.6.2022 ja siitä pyydettiin lausunnot. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä kaupungin verkkosivuilla sekä Vantaa-infoissa. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta -sivustolla.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin ”Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki” -kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuuksissa oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Kaavarunkoluonnoksen mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää OsallistuvaVantaa.fi-verkkosivulla. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla kirjaamon kautta. Luonnoksesta antoi mielipiteen yhteensä 44 vastaajaa. Heidän antamiaan kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Mielipiteet kohdistuivat melko tasaisesti pitkin kaavarungon suunnittelualuetta, kuitenkin Hakunilan suuralue aliedustettuna. OsallistuvaVantaa-palvelussa mielipiteet ohjattiin kahdeksaan teemalliseen kokonaisuuteen. Suosituimmat teemat olivat liikenne ja liikkuminen (38 %), kaupunkikuva ja maisema (14 %) sekä luonto ja viheralueet (14 %). Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Mielipiteet ja niitä koskevat vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin, joka on päätösesityksen liitteenä.

Lausuntoja saatiin 20 kpl, joista 14 sisälsi kaavarunkoluonnoksen sisältöön liittyvää palautetta ja näihin on laadittu vastineet. Viranomaislausunnoissa korostui Vantaan ratikan positiivinen vaikutus Helsingin seudun yhdyskuntarakenteeseen ja liikennejärjestelmään sekä ratikan rooli Helsingin seudun MAL-sopimuksen toteuttamisessa. Liikennejärjestelmän osalta korostettiin vaihtopysäkkien toteuttamista ja liityntäpysäköintiä idässä ja Tikkurilassa. Pyöräilyn pääreitit haluttiin kartalle baanaverkoston ohella ja reitteihin esitettiin muutoksia erityisesti Pakkalassa.

Yhdyskuntatekniikan osalta Fingrid toi esille, että raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita, joihin tulee varautua ajoissa. HSY esitti, että vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa. Vaikutusten arviointien osalta Uudenmaan -ELY-keskus ohjeisti ilmastovaikutusten arviointia ja HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti. Monissa lausunnoissa nostettiin esille erityisesti maakunnallisten ekologisten yhteyksien vahvempi turvaaminen. Luontovaikutusten arvioinnissa ja luontojärjestöjen lausunnoissa kiinnitettiin huomiota tiivistyvän rakentamisen takia häviävään viherpeitteiseen maahan.

Kaavarungon karttaan, merkintöihin ja määräyksiin sekä selostukseen on tehty vuorovaikutuksen ja vaikutusten arvioinnin pohjalta muutoksia, täydennyksiä ja korjauksia. Yleismääräykseen on lisätty velvoite ilmastopäästöjen vähentämiseen ja toisaalta kulttuuriympäristöinventointien huomioimiseen. Rakentamisalueilla on tarkennettu tiiviisti rakennettavien alueiden pysäköintimääräystä ja muuten tarvittaessa yhdenmukaistettu sanamuotoja, miten asioista määrätään.

Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, tarkennettiin viherketjumääräyksen sisältöä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle sekä kirjoitettiin jatkosuunnitteluohjeita mm. koskien direktiivilaji viitasammakon elinympäristön turvaamista. Kaupunginmuseon lausunnon pohjalta määräyksiä ja selostusta täydennettiin turvaamaan paremmin kulttuuriympäristöä.

Lisäksi uusi 11.1.2023 voimaan tullut yleiskaava on huomioitu entistä tarkemmin ja sen tulkintavaraa on supistettu. Esimerkiksi Annefredissä ja Huberilassa keskusta-alue (C) on määritelty tiukemmin yleiskaavan mukaisesti.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkisuunnittelujohtaja teki esitykseensä seuraavan teknisen korjauksen: korjataan kaavarungon selostuksen sivulta 2 vanhentunut organisaatiotieto muotoon: Vantaan kaupunki, kaupunkiympäristön toimiala, kaupunkirakenne ja ympäristö, yleiskaavoitus.

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen teki seuraavan palautusesityksen: ”Esitän kaavarungon palauttamista valmisteluun siten, että päätöksentekoon tuotava kaavarunko sisältää myös linja-autovaihtoehdon tutkimisen poikittaisliikenteen vaihtoehtoisena ratkaisuna.”

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, jota ei voida yksimielisesti hyväksyä. 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 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Nevala, Haverinen, Iivarinen, Järveläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Rahkala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu.) Puheenjohtaja totesi palautusesityksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan korjattu esitys.

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmiston, sosialidemokraattien, kristillisdemokraattien ja perussuomalaisten ryhmät yhtyivät: ”Tärkeitä ekologisia yhteyksiä on merkitty kaavarunkokarttaan viherketjuina ja siniverkostona. Asemaavoissa on huolehdittava, että erityisesti ne viherketjut ja siniverkostot, jotka eivät sijoitu viheralueille, toteutetaan riittävän leveinä ja laadukkaina ekologisten käytävien turvaamiseksi. Tällainen viherketju löytyy esimerkiksi Länsimäestä, jossa tärkeä viherkäytävä Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta Fazerilan metsään jää kaavarungossa asuin- ja työpaikka-alueen alle.”

Merkittiin, että perussuomalaisten lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon kristillisdemokraattien ryhmä yhtyi: “Pidämme tärkeänä, että kaavarungossa on perusteellisesti selvitetty linja-autovaihtoehto. Viime kesänä ilmeni, että kaavarungon linjauksen mukainen vuosittainen matkustajamäärä on laskenut 80 000 matkustajasta 30 000 matkustajaan. Ratikan yhden matkan hinta on noussut kaksinkertaiseksi, koska pääosa kustannuksista on pääomakuluja. Linja-autovaihtoehto on matkustajamäärien mukaan skaalautuva/sopeutuva. Linja-autovaihtoehto on myös vetykennokalustolla toteutettuna ympäristöystävällisin vaihtoehto.”

_____

Kaupunginhallitus 30.1.2023 § 12

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle ratikan kaavarungon YK0049 hyväksymistä.

Käsittely:

Asian käsittelyn aikana kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti jäsen Tuukka Saimenin kannattamana asian hylkäämistä**.**

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat apulaiskapunginjohtajan esityksen hyväksymistä, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat apulaiskaupunginjohtajan esityksen hylkäämistä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 11 jaa-ääntä (Abdi, Karinen, Kaukola, Luokkala, Multala, Norrena, Orpana, Rokkanen, Tahvanainen, Tammi, Valtanen), 3 ei-ääntä (Lundell, Niikko, Saimen) ja 1 tyhjä ääni (Kasonen) joten puheenjohtaja totesi apulaiskaupunginjohtajan esityksen tulleen hyväksytyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kokoomuksen, sosialidemokraattien, vihreiden, vasemmistoliiton ja keskustan kaupunginhallitusryhmät jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Tärkeitä ekologisia yhteyksiä on merkitty kaavarunkokarttaan viherketjuina ja siniverkostona. Asemaavoissa on huolehdittava, että erityisesti ne viherketjut ja siniverkostot, jotka eivät sijoitu viheralueille, toteutetaan riittävän leveinä ja laadukkaina ekologisten käytävien turvaamiseksi. Tällainen viherketju löytyy esimerkiksi Länsimäestä, jossa tärkeä viherkäytävä Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta Fazerilan metsään jää kaavarungossa asuin- ja työpaikka-alueen sisään.”

Merkittiin, että keskustan kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Asemakaavan suunnittelussa on otettava huomioon erityisesti liikenteelliset ratkaisut kuten liittymien vaatima katuleveys, ohituspaikat, pelastuslaitoksen tarpeet, yksityisautoilu ja pysäköinti raideliikenteen läheisyydessä.”

Merkittiin myös, että perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan eriävän mielipiteen:

”Sisällöllisesti karttoineen, selostuksineen ja ”kaavamääräyksineen” kaavarunko on osayleiskaava. Selostuksensa mukaan se ohjaa tarkempaa asemakaavoitusta. Osayleiskaava tulee kuitenkin valmistella ja päättää maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti siten, että sen prosessi ja sisältö voidaan varmentaa hallinto-oikeuteen tehtävällä muutoksenhaulla.

Pidämme tärkeänä, että kaavarungossa on perusteellisesti selvitetty linja-autovaihtoehto. Viime kesänä ilmeni, että kaavarungon linjauksen mukainen vuosittainen matkustajamäärä on laskenut 80 000 matkustajasta 30 000 matkustajaan. Ratikan yhden matkan hinta on noussut kaksinkertaiseksi, koska pääosa kustannuksista on pääomakuluja. Linja-autovaihtoehto on matkustajamäärien mukaan skaalautuva/sopeutuva. Linja-autovaihtoehto on myös vetykennokalustolla toteutettuna ympäristöystävällisin vaihtoehto.”

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 6

Kaupunginhallituksen esitys:
Päätetään hyväksyä ratikan kaavarunko YK0049.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liitteet:
- YK0049 Ratikan kaavarunko, kartta 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, merkinnät ja määräykset 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, selostus 17.1.2023 (II)

- YK0049 Ratikan kaavarunko, vuorovaikutusraportti 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunko, lausunnot, 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen lausuntotiivistelmät vastineineen 17.1.2023
- YK0049 Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi 8.12.2022
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset 2.9.2022

Muutoksenhakuohje: 2.1 Valituskielto

Lisätiedot:
yleiskaavapäällikkö Mari Siivola, puh. 040 336 0159
maisema-arkkitehti Laura Muukka, puh. 050 302 9396
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

YK0049 - Ratikan kaavarunko

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu

Vanda stad
Stadsplaneringen

Työn numero
YK0049

Arbetsnummer
YK0049

Kaavakartta

Plankarta

KALA 17.1.2023

Mari Siivola
Yleiskaavapäällikkö / Generalplanchef

Mittakaava: 1:12 868

0 1 2 Km

YK0049
Vantaan ratikan kaavarunko
Kaavamerkinnät ja –määräykset

VANTAAN RATIKKA

Yleismääräykset

Erityisesti keskusta- ja asuinalueilla pienilmasto-olosuhteet otetaan huomioon rakennusten suuntauksessa ja korkeudessa, ja kaupunkitilojen luomisessa. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohta on käveltävyys.

Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.

Asemakaavoissa on esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja.

Asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset.

VANTAAN RATIKKA

Kehittämismerkinnät

Raitiotien pysäkki

Kohdemerkinnällä osoitetaan raitiotien pysäkin ohjeellinen sijainti.

Pysäkkien lähiympäristöjä kehitetään eri liikennemuotojen ja –palveluiden solmuina ja vaihtopaikkoina. Kestävien liikkumismuotojen käyttämisestä ja matkustuskokemuksesta pyritään muodostamaan miellyttävä ja vaihtovastuksesta mahdollisimman alhainen. Siirtyminen liikennevälineestä toiseen on suunniteltava mahdollisimman sujuvaksi ja turvalliseksi.

Pysäkin läheisyydessä on varattava tilaa pyöräpysäköintiin sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn rinnastettavien liikkumisvälineiden ja -palveluiden turvalliseen pysäköintiin sekä tarjoamiseen.

Pysäkinseutu

Ratikan pysäkinseudut uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Maankäyttöä tehostava rakentaminen on ohjattava ensisijaisesti pysäkkien lähikortteleihin. Ratikan pysäkkien lähiympäristöjä on kehitettävä vetovoimaisina, monitoimintaisina kaupunkiympäristöinä, jotka ovat helposti saavutettavia sekä oleskeluun ja viihtymiseen. Lähikortteleihin tulee sijoittaa kullekin alueelle sopivia toimintoja niin, että pysäkinseudusta muodostuu monipuolinen ja kestävällä liikkumisella erinomaisesti saavutettava kasvukäytävä. Erityisesti isoja ihmisvirtoja edellyttävien toimintojen sijoittamisessa tulee suosia ratikan pysäkinseutuja.

Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina. Pysäkkiympäristöt ja kävelyreitit pysäkille suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi. Pysäkkiympäristön suunnittelun lähtökohdaksi on otettava kävelijän mittakaava ja kokemusmaailma. Kävelypainotteisen ympäristön laajuus on määritettävä pysäkkikohtaisesti kunkin pysäkkiympäristön ominaispiirteiden perusteella, mutta lähtökohtana on noin 300 metrin säde.

Alueesta tulee rakentaa laadukasta kaupunkiympäristöä. Tilan rajauksen, pintamateriaalien, kalusteiden, valaistuksen ja kasvillisuuden avulla luodaan laadukasta ja viihtyisää kävelyn ja viipymisen aluetta. Alueiden ominaispiirteet tulee tuoda esiin pysäkkiympäristön kehittämisessä. Pysäkin ympäristöistä tulee luoda omaleimaisia julkisen taiteen avulla ja/tai erottuvan ja mieleen jäävän arkkitehtuurin avulla.

VANTAAN RATIKKA

Keskusta-alue (C)

Keskusta-aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Olemassa olevissa keskustoissa tulee varmistaa, että liike- ja toimitilan määrä kehittyy edelleen ja rakentaminen parantaa kaupunkitilan laatua erityisesti katutasolla. Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Keskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Länsimäessä alueelle voidaan sijoittaa merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

VANTAAN RATIKKA

Lähikeskustan alue (CL)

Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Lähikeskustan alueiksi on määritelty tärkeimpiä ratikan pysäkkiympäristöjä, joilla täydennetään yleiskaavan keskusverkkoa. Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa. Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa ja keskustahakuista erikoistavarakauppaa.

Alueen pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti pyrkien keskitettyyn, nimeämättömään ja vuorottaiskäyttöiseen ratkaisuun. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

VANTAAN RATIKKA

Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC)

Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja korkealuokkaisina kaupunkiympäristönä kehitettäviä alueita. Alueelle tulee sijoittaa myös merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa esim. hybridirakennuksiin tai kivijalkaan ja toiseen kerrokseen.

Kaupunkiympäristöstä tulee muodostua toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Alueella tulee olla riittävästi puistoja ja julkisia ulkotiloja.

Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus. Korttelien tulee olla läpikuljettavia jalan sekä pyöräillen ja muodostaa yhtenäinen verkosto keskusta-alueen reittien kanssa. Alueella on paljon kävelyyn varattuja aukioita ja reittejä. Alueiden toteutuksena tulee olla korkealaatuinen kaupunkiarkkitehtuuri ja huolitellut julkiset tilat ja puistot.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.

Pysäköintiratkaisut on toteutettava kokonaisvaltaisesti. Lähtökohtaisesti on käytettävä rakenteellisia pysäköintiratkaisuja. Keskitetyt, nimeämättömät ja vuorottaiskäyttöiset pysäköintiratkaisut ovat suositeltuja. Alueelle tulee toteuttaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä.

Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 10% mutta alle 25% osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

VANTAAN RATIKKA

Monimuotoinen asuinalue (A)

Monimuotoiset asuinalueet varataan pääosin monipuolisen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Alueella tulee olla/varata riittävästi viheralueita sekä julkisia palveluita. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Muuhun kuin asumiseen tulee yleensä varata vähintään 10% alueen kerrosalasta. Alueelle sijoitettavan toimitilan luonteen tulee sopeutua asuinympäristön vaatimuksiin korttelitasolla.

Kaupunkikuvan ja julkisen kaupunkitilan toteutuksen tulee olla korkealaatuista.

Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Uudet tai muuttuvat kerrostaloalueet tulee rakentaa tehokkaasti, mikä edellyttää rakenteellista pysäköintiä. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat on varattava asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisentapoja. Näille alueille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

VANTAAN RATIKKA

Pientalovaltainen asuinalue (AP)

Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti tarkastella mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.

Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita.

Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

VANTAAN RATIKKA

Kaupallisten palveluiden alue (KM)

Alue varataan kaupallisille palveluille ja ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomille elinkeinotoiminnoille. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella. Alue ja rakentaminen tulee toteuttaa korkealaatuisesti. Rakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään.

Kaupallisten alueiden aluekohtaiset määräykset:

Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto

- Alueille saa sijoittaa sellaista uutta vähittäiskauppaa, joka tukee ja vahvistaa palvelurakennetta läheiset keskustatoimintojen alueet huomioon ottaen.
- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan suuryksiköitä. Vantaanporttiin saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 2000 k-m^2. Porttipuistossa päivittäistavarakauppa tulee sijoittaa AC-alueelle.

Koivuhaka

- Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä.
- Koivuhakaan saa sijoittaa päivittäistavaramyymälöitä yhteensä 1000 k-m^2.

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM)

Alue varataan sekä asumiseen että kaupallisille palveluille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempana kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.
Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.
Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa päivittäistavarakauppaa.
Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

VANTAAN RATIKKA

Julkisten palveluiden alue (Y)

Merkinnällä osoitetaan laajat julkisen palvelutuotannon alueet, kuten suuret koulut tai oppilaitosalueet. Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalveluiden tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kohde

Kohdemerkintä osoittaa olemassa olevat julkisen palveluverkoston kannalta tärkeät palvelukiinteistöt.
Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kehittämistarve

Kohdemerkintä osoittaa julkisen palveluverkoston kehittämistarpeen. Sijainti ja laajuus määritellään jatkosuunnittelussa. Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

Palveluiden alue (P)

Alue varataan pääosin monipuolisille julkisille ja yksityisille vapaa-ajan, matkailun ja urheilun palvelutoiminnoille, sekä niitä palveleville asuin- ja huoltotiloille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista. Alueelle ei saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikköä. Kauppa ei saa olla alueen pääkäyttötarkoitus, mahdollisten kaupan tilojen tulee olla alueen päätoimintaa tukevaa ja täydentävää.

Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen.

Hallintopalveluiden alue (PY)

Alue varataan julkisille hallinto- ja palvelutoiminnoille. Rakentaminen tulee toteuttaa ympäristöön sopeutuen. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista.
Alue tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään ja sen tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen. Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen.

VANTAAN RATIKKA

Tiivis työpaikka-alue (K)

Merkinnällä osoitetaan alueet, joita kehitetään korkealaatuisina ja tehokkaina työpaikkatiheydeltään korkeina liike-, toimisto-, palvelu- ja tuotantotilojen alueina. Arkkitehtuurin, piha-alueiden ja julkisen kaupunkitilan suunnittelun ja toteutuksen tulee olla korkealaatuista . Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota keskeisten kaupunkitilojen viihtyisyyteen Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Tuotantotoiminnot eivät saa tuottaa haitallisia ympäristövaikutuksia ja niiden tulee soveltua asumisen ja muiden keskustatoimintojen läheisyyteen.

Toimitilarakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.

Monipuolinen työpaikka-alue (TP)

Merkinnällä osoitetaan monipuoliset työpaikka-alueet, joille voi sijoittaa toimisto- ja palvelutoimintoja sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotoimintoja. Pääväylien varsilla olevien kortteleiden tulee muodostaa tiivis, liikennemelulta suojaava rakenne ja luoda ilmeikäs julkisivu väylien suuntaan.

Olemassa olevia työpaikka-alueita kehitetään ratikan varressa nykyistä monipuolisemmiksi, tehokkaammiksi ja laadultaan korkeatasoisemmiksi. Uudistumisen yhteydessä tulee parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä.

Työpaikka-alueiden tarkemmassa suunnittelussa on varauduttava kestävän maankäytön haasteisiin ja tuettava alueiden kytkeytymistä ratikkakaupungin kestävään liikennejärjestelmään.

VANTAAN RATIKKA

Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)

Alue varataan sekä asumiseen että monipuolisille työpaikkatoiminnoille. Muutos asumiseen tulee suunnitella yhtä tonttia laajempana kokonaisuutena. Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön.

Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.
Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille.

Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa paikallisia asukkaita palvelevaa kauppaa. Alueella on suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja.

Tuotanto- ja varastotoiminnan alue (TY)

Alue varataan tuotanto- ja varastotoiminnoille, jotka eivät aiheuta merkittäviä ympäristöhäiriöitä. Merkinnällä on osoitettu säilytettävät ja edelleen kehitettävät toimitila-alueet, joiden taajamakuvalliset vaatimukset tai työpaikkatiheys eivät ole erityisen korkeita.

Tuotanto- ja varastoalueiden tarkemmassa suunnittelussa on varauduttava kestävän maankäytön haasteisiin. Tarkemmassa suunnittelussa on tutkittava alueiden liittymistä ratikkakaupungin kestävään liikennejärjestelmään.

VANTAAN RATIKKA

Lähivirkistysalue (VL)

Alue varataan virkistyskäyttöön. Lähivirkistysalueet voivat olla luonnonmukaisia tai puistoiksi rakennettuja. Virkistysalueilla on monipuolisesti palveluja, kuten leikkipaikkoja, koirapuistoja ja toimintapuistoja.

Jatkosuunnittelussa luontoarvot sekä kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot tulee ottaa huomioon. Ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus tulee varmistaa sekä turvata ekosysteemipalvelut.

Lähivirkistysalueiden rajaukset tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen.

Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää.

Virkistysalue

Kohdemerkinnällä osoitetaan alle yhden hehtaarin kokoisia virkistysalueita, tai uusia virkistysalueita, joiden koko ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelussa. Merkinnällä osoitetut virkistysalueet ovat säilytettäviä tai uusia virkistysalueita, jotka voivat olla viherverkostosta irrallisia tai viherketjuun liittyviä ja erityisen merkittävä. Virkistysalue voi olla puisto tai lähimetsä.

Viherketju

Merkinnällä osoitetaan toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Viherketjuun voi liittyä ulkoilureitti.

Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joiden kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

VANTAAN RATIKKA

Urheilukenttiä (VU)

Alue varataan urheilukenttien perustamiseen. Alue voi olla osa uutta tai nykyistä urheilupuistoa tai liikuntapuistoa, tai alueelle voidaan perustaa puistokenttiä. Alueella voi olla kenttiin liittyviä pieniä rakennuksia tai rakennelmia.

Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti

Merkinnällä osoitetaan vehreitä kulkureittejä, joita kehitetään viihtyisiksi kävelyn ja pyöräilyn ympäristöiksi. Katuympäristöön tehdään runsaasti istutuksia. Hulevesiä käsitellään luonnonmukaisesti. Hulevesien biosuodatusalueilla käytetään runsaasti vaihtelevaa, kukkivaa kasvillisuutta. Paikoin vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuissa.

Viherkatujen varsilla on pieniä viheralueita, jotka eivät kaikki näy kaavarungon mittakaavassa. Niiden säilyttäminen ja kehittäminen on tärkeää.

Viheryhteyden kehittämiskohta

Ensisijaisesti kehitettävä viheryhteys. Merkinnän kohdalla tulee arvioida mahdollisuudet rakentaa vihersilta tai alikulku ihmisten ja eläinten liikkumista tukevaksi. Yhteyden sijainti tarkentuu jatkosuunnittelussa.

Hautausmaa-alue (EH)

Luonnonsuojelualue (SL)

Luonnonsuojelulain nojalla rauhoitettu tai rauhoitettava luonnonsuojelualue.

VANTAAN RATIKKA

Vesialue (W)

Siniverkosto

Merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat, sekä viheralueet niiden varrella. Siniverkosto voi olla sekä ekologinen että virkistyksen verkosto, joka turvaa eliölajien liikkumista ja ihmisten virkistystä. Viheralueen suositusleveys on vähintään 30 metriä vesistön molemmilla puolilla. Varattavan viheralueen laajuus tutkitaan tarkemmin asemakaavoituksen tai muun tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä. Puroympäristöissä on sekä säilytettäviä että kehitettäviä osuuksia.

Säilytettävä puroympäristö:
Uoma säilytetään. Rantojen kasvillisuutta kehitetään luonnonmukaisena. Kasvillisuus voi olla luontaisesti kehittyvää puustoa ja pensaikkoa tai niittämällä tai laiduntamalla hoidettavaa rantaniittyä. Puron äärelle voidaan rakentaa kevyitä kulkureittejä, ulkoilupolkuja, laitureita ja tasanteita. Luontoarvot otetaan huomioon ja uudet rakennelmat sovitetaan tarkoin maastoon ja kasvillisuuteen.

Kehitettävä puroympäristö:
Puro tai oja otetaan esille putkesta tai sen suoraksi kaivettua uomaa muokataan, tai luodaan uutta puroympäristöä. Puron tai ojan osuuksia voidaan leventää ja rakentaa tulvatasanteita. Puro tai oja voi olla osa rakennettua puistoa. Veden äärelle pääsemistä helpotetaan poluilla ja laitureilla. Siniverkostoon liittyy hulevesien hallinnan alueita.

Huleveden hallintarakenne

Huleveden viivytysallas tai muu tilaa vievä maanpäällinen hulevesien hallintarakenne. Ohjeellinen sijainti virtausreitin varrella.

VANTAAN RATIKKA

Metsäinen ekologinen runkoyhteys

Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Virtaveden varren ekologinen runkoyhteys

Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä virtaveden varren ekologinen yhteyskäytävä Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Yhteys tulee säilyttää mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Yhteyttä tulee kehittää siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.

Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys

Kaavarunkoalueen paikallisesti merkittävä vaalittava tai kehitettävä luontoarvo, merkintä osoittaa paikallisesti tärkeät metsäiset tai puustoiset ekologiset yhteydet. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys

Kaavarunkoalueen paikallisesti merkittävä vaalittava tai kehitettävä luontoarvo, merkintä osoittaa kaavarunkoalueen purouomat, jotka muodostavat paikallisesti tärkeän virtavesien varsien ekologisen verkoston. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että erityisesti virtaveden varsia pitkin luontaisesti liikkuvilla eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

VANTAAN RATIKKA

Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen kaavarungossa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö

Merkinnällä osoitetaan kehitettävät historialliset tieympäristöt. Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdista. Tieosuus voi olla moottoriajoneuvoliikenteen käytössä oleva tie, pyörätie tai kävelytie. Tarvittaessa yhdistetään erilleen joutuneita tieosuuksia uusilla tieosuuksilla siten, että tie on kuljettavissa jalkaisin tai pyörällä.

Tieympäristön luonnetta kehitetään liittyen paikkoihin, joiden läpi tie kulkee. Säilytetään ja istutetaan puita, kuten jaloja lehtipuita. Vanhojen pihapiirien kohdalle istutetaan perinteistä puutarhakasvillisuutta. Avoimessa maisemassa kehitetään kukkivia piennarniittyjä. Kadun leveitä osuuksia jäsennellään pinnoilla ja istutuksilla. Käytetään ympäristöön sopeutuvia materiaaleja.

Yksityiskohtaisemmista suunnitelmista, kuten katusuunnitelmista, tulee neuvotella paikallisen museoviranomaisen kanssa.

VANTAAN RATIKKA

Vahva kaupallinen julkisivu

Merkinnällä osoitetaan katujaksot, joilla suurin osa katutason julkisivupituudesta on toteutettava näyteikkunallisina liike- tai toimitiloina, joihin voi sijoittua monipuolisesti erilaista kauppaa ja palveluja. Kaupalliset julkisivut ja niihin liittyvä julkinen ulkotila tulee toteuttaa laadukkaasti. Tilojen tulee aueta katutilaan. Julkisivuun liittyvä katutila on toteutettava korkealaatuisena ja sen on tuettava tavoitetta vireästä ja monitoimintaisesta katutilasta.

Tärkeä kaupunkitilojen sarja

Merkintä koostuu kahdesta erillisestä osasta:

Tärkeä käveltävä kaupunkitila

Merkintä osoittaa tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja yhdistävät reitit ja akselit. Merkintä liittyy kaupunkikuvallisesti tärkeän avoimen kaupunkitilan merkintään siten, että näistä muodostuu yhtenäisenä hahmotettava tilasarja. Kaupunkitilojen sarjojen suunnittelussa ja toteutuksessa pääpaino on niiden kaupunkitilallinen luonne ja käyttö elämyksien, oleskelun ja viihtymisen lähteinä. Tilasarjat tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin.

Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila

Merkintä osoittaa kaupunkikuvan kannalta tärkeimpiä avoimia kaupunkitiloja, kuten toreja ja aukioita. Merkintä liittyy tärkeän käveltävän kaupunkitilan merkintään siten, että näistä muodostuu yhtenäisenä hahmotettava tilasarja. Kaupunkitilojen sarjojen suunnittelussa ja toteutuksessa pääpaino on niiden kaupunkitilallinen luonne ja käyttö elämyksien, oleskelun ja viihtymisen lähteinä. Tilasarjat tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin.

VANTAAN RATIKKA

Maamerkki

Kohdemerkinnällä osoitetaan paikkoja, joihin on tavoitteena toteuttaa mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit on toteutettava siten, että ne auttavat alueiden hahmottamisessa, alueen identiteetin luomisessa tai vahvistamisessa sekä alueen sisällä suunnistamisessa ja Maamerkki-merkintää käytetään myös osoittamaan saapumista korostavia porttiaiheita.

Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän maisemallisen elementin muodostaman reunan, jota tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja/ tai maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän tai kehitettävän reunan, jossa yhdistyvät rakennetun ympäristön kokonaisuus ja sen sijoittuminen maisemarakennetta tukevalla tavalla. Reunaa tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna

Merkintä osoittaa alueen hahmottamisen ja identiteetin kannalta suurmaisemassa korostuvan merkittävän rakennetun ympäristön muodostaman reunan, jota tulee jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa. Tarkemmassa suunnittelussa reunan rakennettuun ympäristöön ja/ tai maisemaan liittyvä luonne tulee tunnistaa ja määrittää sille kehittämisperiaatteet.

VANTAAN RATIKKA

Liikennealue (L)

Alue varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevalle väylälle.

Pääkatu tai tie

Tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille väylille.

Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu

Paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kokoojakadut täydentävät liikennealueiden sekä pääkatujen ja teiden muodostamaa verkkoa.

Joukkoliikennekatu

Joukkoliikenteelle varattu katu, jolle linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys.

Kestävän liikkumisen katu

Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla.

Kävelykatu

Jalankululle ja pyöräliikenteelle varattu katu.

Pyöräliikenteen baana

Ohjeellinen sijainti pyöräliikenteen baanalle, joka on pitkämatkaisen pyöräilyn reitti. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena.

Selvitettävä baanareitti

Yhteystarve pyöräliikenteen baanalle, jonka sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa. Baana tulee toteuttaa erityisen korkeatasoisena

VANTAAN RATIKKA

Raskaan raideliikenteen alue (LR)

Raskaan raideliikenteen alue.

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus

Raskaan raideliikenteen tunneliosuus.

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus

Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus.

Raitiotie

Raitiotien reitti.

Raitiotien tunneliosuus

Raitiotien tunneliosuus, joka on rakennettava niin, ettei liikennöinti sillä häiritse olemassa olevaa eikä kaavarungossa osoitettua maankäyttöä.

Joukkoliikenteen runkoyhteys

Ohjeellinen sijainti joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Yhteydelle on jatkosuunnittelussa tehtävä riittävä tilavaraus.

VANTAAN RATIKKA

Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemalle. Kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.

Rautatieasema

Ohjeellinen sijainti rautatieasemalle. Liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Asemalle tulee toteuttaa riittävästi pyöräpysäköintiä.

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle. Vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

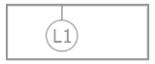
Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ohjeellinen sijainti seudullisesti merkittävälle liityntäpysäköintialueelle. Saavutettavuuden joukkoliikenteen asemalta ja pysäkeiltä tulee olla hyvä ja yhteydet tulee toteuttaa korkeatasoisena.

VANTAAN RATIKKA

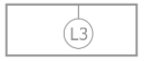
Lentoliikenteen alue (LL)

Lentoterminaalin alue



Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)

Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)



Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

Yhdyskuntateknisen huollon alue (ET)

Alue varataan yhdyskuntateknisen huollon tarpeisiin.

Kehitettävä voimajohtoalue

Alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle.

Kaupungin raja

VANTAAN RATIKKA

YK0049
Vantaan ratikan kaavarunko
Selostus

KALA 17.1.2023

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vantaan ratikka

RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049)

Vantaan kaupunki Kaupunkiympäristön toimiala

Kaupunkirakenne ja ympäristö | Yleiskaavoitus

yleiskaava@vantaa.fi

Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola

Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen

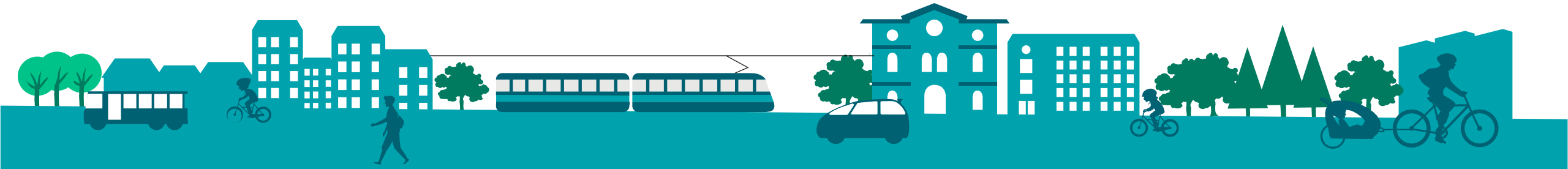
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka

Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Janni Honkavaara ja Matti Sahlberg

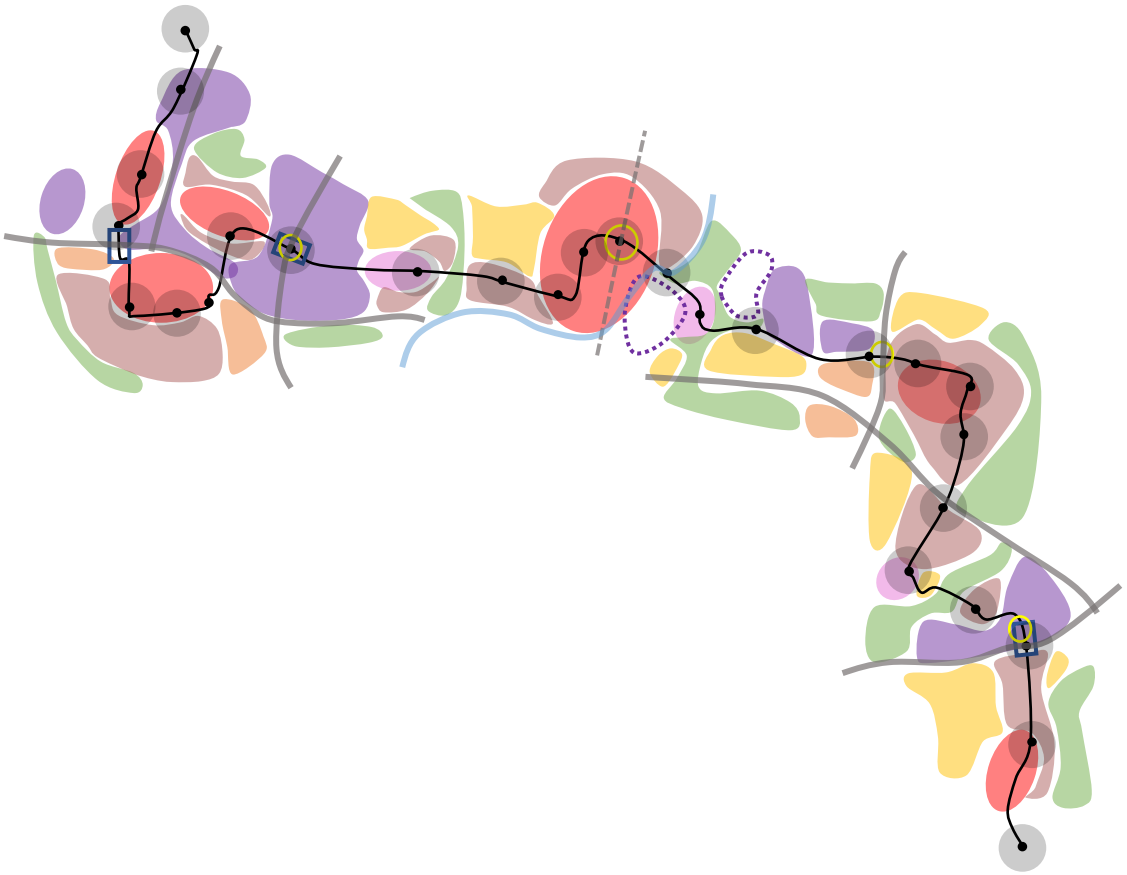
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth

Maisema-arkkitehti Eeva Eitsi

Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela



LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §



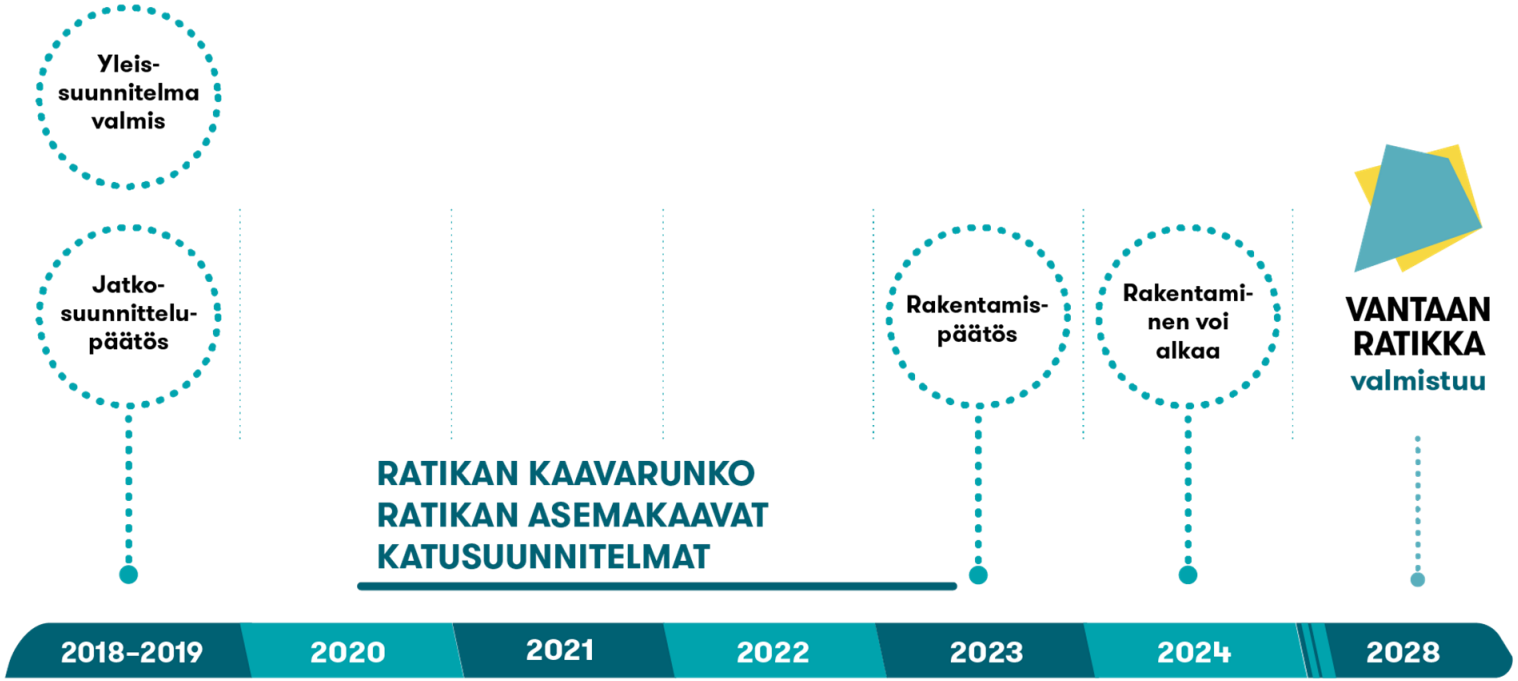
Sisällys

Johdanto 4
Tiivistelmä 5
Tausta suunnittelulle 6
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa 7
Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne 8
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia 9
Suunnitelmat ja strategiat 10
Vantaan yleiskaava 2020 13
Ratikan kaavarunko 15
Alueelliset kaavarungot 16
Suunnittelualue nyt 20
Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus 22
Asukkaiden toiveet -raportti 23
Asukkaiden toiveita suuralueittain 24
Luonnoksen suunnittelun vuorovaikutus 25
Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista 26
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Yhteenveto lausunnoista 27
Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Saadut mielipiteet 29
Visio Vantaan ratikkakaupungista 30
Ratikan kaavarungon tavoitteet 31
Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys 32
Mitoitus, asumisen alueet 33
Mitoitus, työpaikka-alueet 34
Kaavarunkokartta ja merkinnät 35
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja 37
Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia 38
Pysäkinseudut 39
Keskustat 40
Lähipalvelut 41
Elinkeinot ja työpaikat 44
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä 46
Kaupan ohjaaminen 47
Asuminen 52
Kaupunkitila ratikkakaupungissa 54
Kulttuuriympäristö 56
Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja 57
Siniviherverkosto 59
Ekologinen verkosto 60
Ratikkakaupunki suuralueittain 62
Ratikkakaupunki Aviapoliksessa 63
Ratikkakaupunki Tikkurilassa 68
Ratikkakaupunki Hakunilassa 74
Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi 79
Kaavarunkoluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset 98

Johdanto

Vantaa on viime vuosina ollut maamme nopeimmin väestöltään ja työpaikkamäärältään kasvavia kaupunkeja. Vantaa hyötyy Helsingin seudun osana talouskehityksen trendistä, jossa kasvu kehittyy metropoleihin – ja Vantaa hyötyy tästä erityisesti lentokenttäkaupunkina. Kasvun perusta on pysyvä, ja Vantaan tulee varautua ja valmistautua kaupunkirakenteen kehittämiseen siten, että kaupunki pysyy toimivana ja vetovoimaisena kasvun mukanaan tuomista rasitteista huolimatta. Samalla kaupunkirakennetta pitää kuitenkin valmentaa mukautumaan ilmastonmuutoksen ja luontokadon kaltaisiin globaaleihin haasteisiin, joihin tulee reagoida erityisesti paikalliselta tasolta lähtien. Vantaa on tärkeä osa Helsingin seutua, jossa kestävän joukkoliikennekaupungin luominen on tärkein yhdyskuntarakenteellinen keino näihin haasteisiin vastaamiseen.

Vantaan yleiskaava 2020:ssa kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteeksi määriteltiin sisäänpäin kasvu joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kasvukäytävä on keskustojen rinnalla tärkeimpiä kaupunkirakenteen kehittämisen kohteita. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Tätä muutosta kuvataan käsillä olevassa ratikan kaavarungon selostuksessa.



Kuva 1. Vantaan ratikan hankkeiden aikataulu

Tiivistelmä

Vantaan ratikka on noin 19 kilometriä pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma vuonna 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 metrin säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

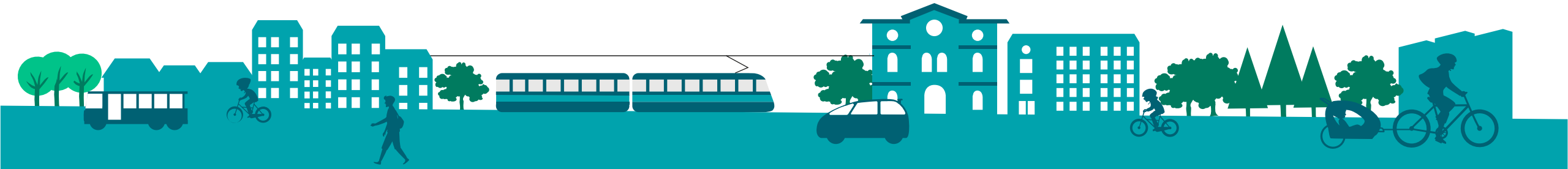
Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan yleiskaava 2020 (tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on hyödynnetty myös aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Ratikkakaupungin toivotaan olevan yhteisöllinen, alueiden maamerkkejä korostava, vehreä ja virkistävä, monipuolinen liikkumismahdollisuuksiltaan, historiallisesti kerroksellinen ja mielenkiintoinen, turvallinen, kaikenikäisiä kutsuva ja toiminnallinen.

Kaavarunkoon on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Julkisista palveluista kaavarungossa on kuvattu erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Viherverkoston ratkaisua on yleiskaavaan nähden tarkennettu. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.

Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä. Kaupunkiympäristön uudistukset toteutetaan korkealuokkaisesti siten, että ympäristö muodostuu kokemustiiviiksi, ja keskeisille paikoille tuodaan myös siniviherverkoston elementtejä.

Ratikan kaavarungossa on arvioitu, että suunnittelualueen asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000:lla ja työpaikkojen lukumäärä noin 30 000:lla vuoteen 2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia on arvioitu kaavarunkoluonnoksen pohjalta erillisessä raportissa. Liikennevaikutusten arviointia on tehty ja eriytymiskehitysvaikutusten arviointia tehdään yhteistyössä ratikan vaikutusten arviointityön kanssa. Kaavarunkoluonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta suunnitelmaa on muokattu.

Tausta suunnittelulle



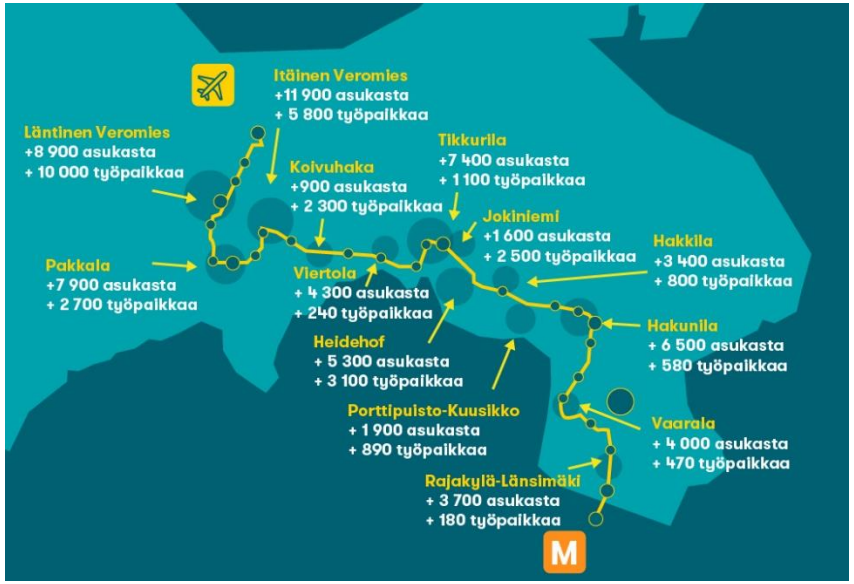
Vantaan ratikka osana seudun verkostoa

Vantaan ratikka on suunniteltu modernina pikaraitiotieyhteytenä, jonka matkanopeus on perinteisiä kaupunkiraitioteitä korkeampi. Nopeuden mahdollistavat harva pysäkkiväli ja vahva erottelu muusta liikenteestä. Radan pituus on 19,3 km, josta 18,8 km sijoittuu Vantaalle ja 0,5 km Helsinkiin. Raitiotiellä on kaavarungossa 28 pysäkkiparia ja keskimääräinen pysäkkiväli on noin 720 m.

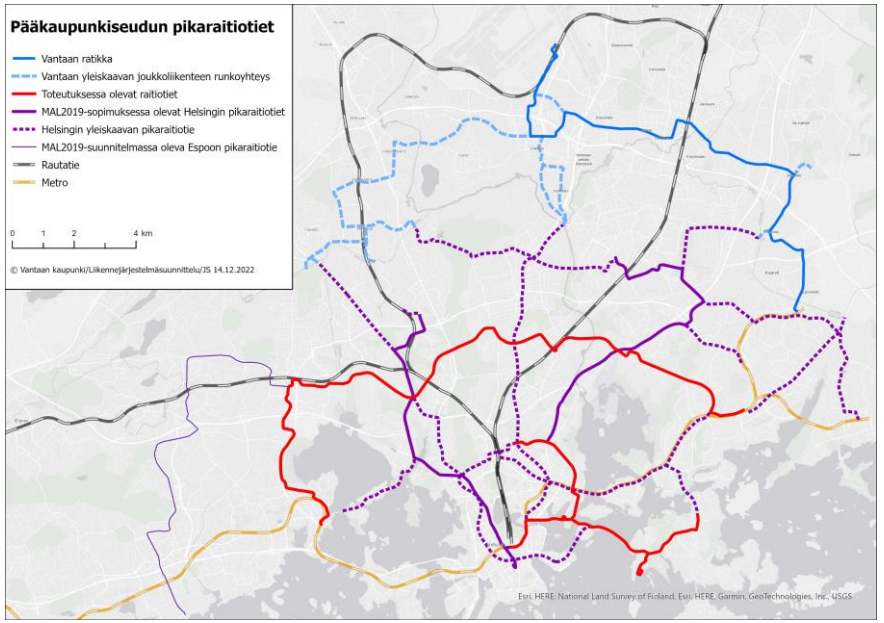
Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaavan 2020 raitiotie-merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Kaavarungossa esitetyt ratikan pysäkkien sijainnit perustuvat käynnissä olevan kadunsuunnitteluvaiheen ratkaisuihin.

Ratikasta on vaihtoyhteydet metroon Mellunmäessä sekä lähijuniin Tikkurilassa, Aviapoliksessa ja lentoasemalla. Lisäksi ratikalle on suunniteltu vaihtoyhteyksiä säteittäisiin seudullisiin bussilinjoihin Porvoonväylällä, Lahdenväylällä ja Tuusulanväylällä. Ratikka parantaa erityisesti Vantaan itäisten kaupunginosien saavutettavuutta, parantaa kaupungin sisäisiä yhteyksiä erityisesti Tikkurilaan ja kutoo Aviapoliksen lentokenttäkaupungin eri osista toimivan kokonaisuuden.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen MAL 2019 -suunnitelmassa on useita raitiotiehankkeita, joiden verkostoa päivitetään parhaillaan laadittavaan MAL 2023 -suunnitelmaluonnokseen. Pääkaupunkiseudun raitiotieverkostoa on tarkoitus laajentaa tulevina vuosikymmeninä. Vantaan ratikka on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin–Malmin ratikan jatke) ja Pakkalassa (Tuusulanväylän ratikka).



Kuva 2. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä



Kuva 3. Vantaan ja Helsingin yleiskaavojen sekä MAL 2019 -suunnitelman ja -sopimuksen mukainen pikaraitiotieverkosto pääkaupunkiseudulla

Ratikan eri osuuksien ja pysäkkien luonne

Ratikan vuoden 2020 yleissuunnitelmaan liittyen laadittiin kaksi selvitystä, joissa luokiteltiin ratikan pysäkkejä ja profiloitiin raitiotien eri osuuksia. Selvitykset vaikuttavat osaltaan ratikan varren maankäytön ja kaupunkikuvan suunnitteluun. Kummankin selvityksen on laatinut WSP Finland Oy kaupungin toimeksiannosta.

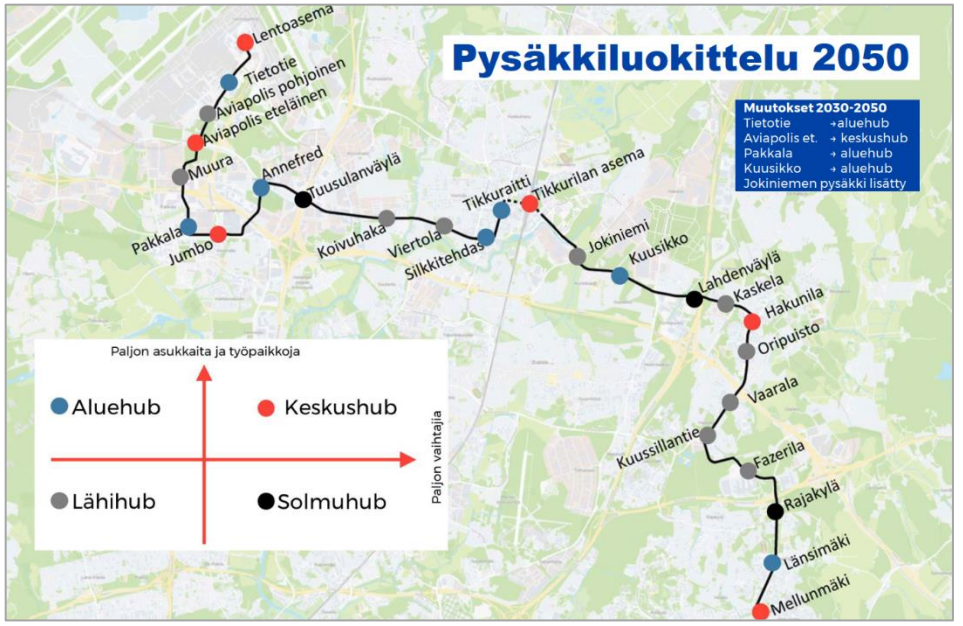
Mobility Hub -selvityksessä laadittiin pysäkkiluokittelu, joka toimi lähtökohtana Vantaan ratikkapysäkkien liikkumispalveluiden suunnittelulle. Luokittelu kuvastaa pysäkkien merkitystä kestävän liikennejärjestelmän luomisessa ja toisaalta pysäkkiympäristön maankäytön potentiaalia. Vantaan ratikkapysäkit on jaettu neljään luokkaan merkittävyyden ja kestävän liikkumisen järjestelmään kytkeytymisen kannalta: *lähihub*, *aluehub*, *solmuhub* ja *keskushub* (ks. viereinen kaavio). Luokittelu perustuu väestöennusteeseen (asukkaat, työpaikat) ja Vantaan ratikan yleissuunnitelman matkustajamääräennusteisiin (vaihtajat). Suurten liikkujamäärien ja hyvän joukkoliikennetarjonnan keskushubit ja solmuhubit korostuvat sujuvan joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä. Aluehubit ja lähihubit palvelevat lähialuetta, ja niillä tärkeää on sujuva liittyminen joukkoliikenteeseen.

Design Manual -työssä luotiin Vantaan raitiotielinjan katutilojen kaupunkikuvallinen visio. Kaupunkitilat muodostavat yhtenäisen kokonaisuuden. Katutilojen tyypittelyn tarkoituksena on kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti merkittävimpien paikkojen esiin nostaminen. Tyypittelyn teemoina ovat:

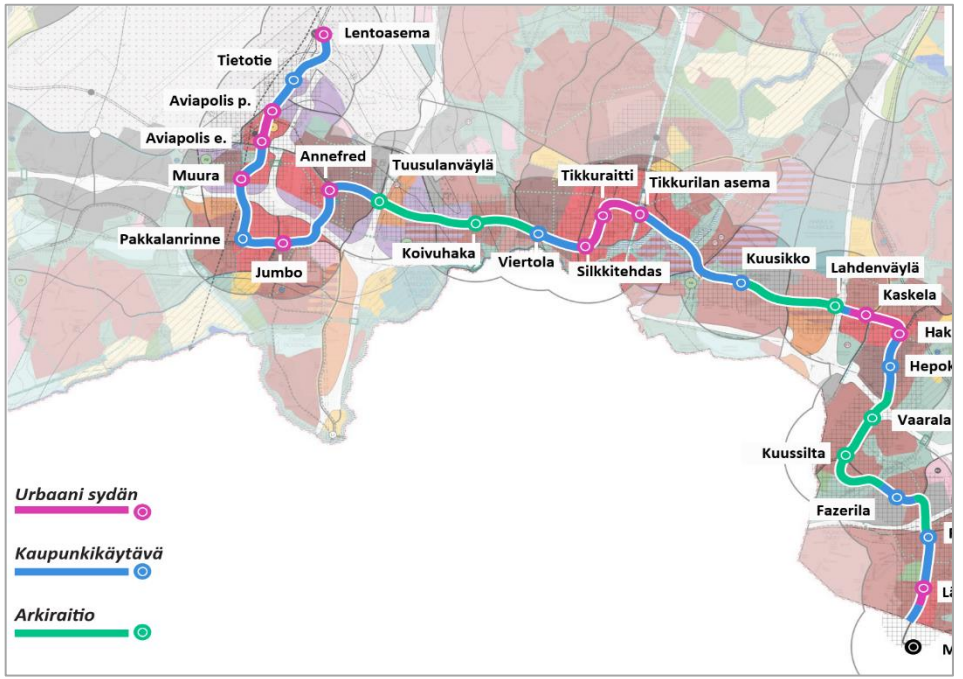
- Paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa.
- Kasvillisuuden runsas ja monipuolinen käyttö. Uuden rakennetun ympäristön kasvit valitaan tukemaan linjan varren elinolosuhteita ja ekosysteemejä.
- Ulkonääöltään ja kestävyydeltään laadukkaat julkisen ulkotilan materiaalit ja kalusteet.
- Raitiolinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen.
- Vihreiden, vettä läpäisevien pintojen suosiminen.

Ratikkalinjan varrelle toteutetaan kaupunkikuvallisesti **kolmea eri tyyppistä** katutilaa.

- Urbaani sydän: keskustat, solmukohdat ja muut keskeiset alueet
- Kaupunkikäytävä: tiiviit asuinalueet ja niiden aluekeskukset tai yritysalueet
- Arkiraitio: asuinalueet ja luonnonmukaiset alueet



Kuva 4. Vantaan ratikan pysäkkiluokittelu (Mobility Hub -selvitys, 2020)



Kuva 5. Ratikan linjan kaupunkikuvalliset katutilatyypit (Design Manual, 2020)

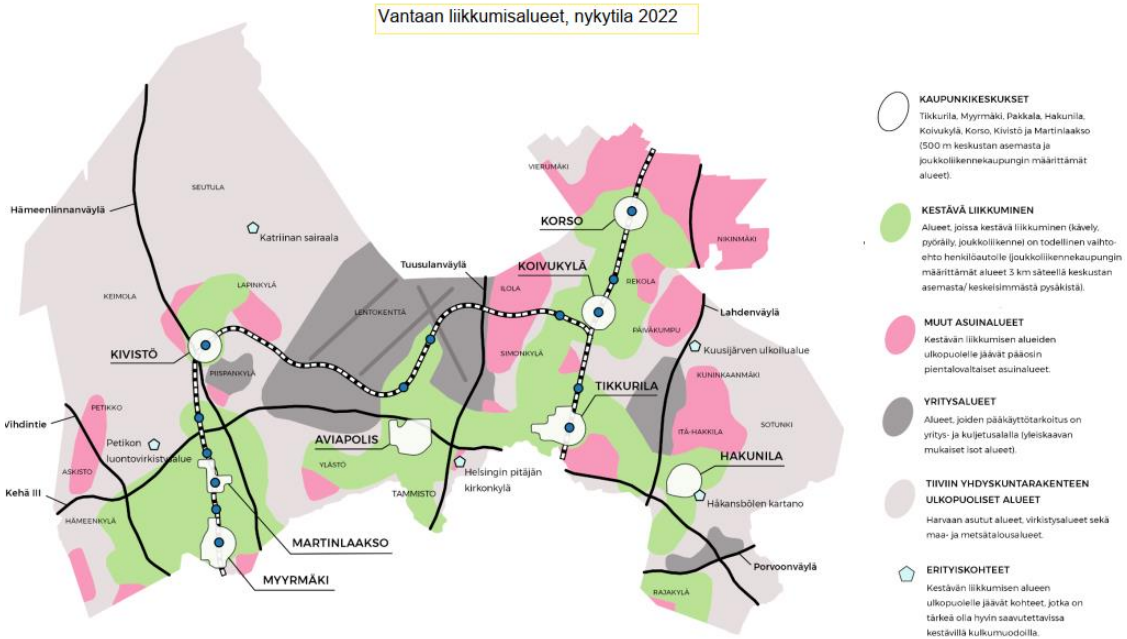
Ratikkakaupungin suunnittelun lähtökohtia

Vantaan väestö kasvaa nopeasti ja vuonna 2050 asukkaita on jo yli 300 000. Uusi yleiskaava 2020 ohjaa kasvun sisäänpäin. Keskustat ja ratikan kasvukäytävä on määritelty yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeeksi, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisua. Kaavarungossa on arvioitu asuntorakentamismahdollisuuksia muodostuvan yli kolme miljoonaa kerrosneliömetriä ja uusia työpaikkarakentamismahdollisuuksia yli miljoona kerrosneliömetriä. Asukas- ja työpaikkamäärinä tämä tarkoittaisi yli 60 000 uutta asukasta ja noin 30 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2050 mennessä.

Ratikka luo vetovoimaa ja raitiotien vaikutuksesta alueiden oletetaan kehittyvän nopeammin ja monipuolisemmiksi. Ratikan mahdollistama kaupunkikehitys kutoo nyt erilliset aluekeskukset yhtenäiseksi helminauhaksi, jossa alueiden erityispiirteitä tuodaan esiin. Alueita kehitetään edelleen niiden erityispiirteet huomioiden.

Aviapolis kehittyy verkostomaisena lentokenttäkaupunkina, ja Tikkurila eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna, jonka huippuluokan saavutettavuus houkuttelee alueelle asukkaita, työpaikkoja ja palveluita. Eniten ratikasta hyötyy kuitenkin reitin itäosa, joka tulee sidotuksi uudella tavalla kaupungin muihin osiin ja seudun metroverkkoon. Pääradan ja Kehäradan myötä Vantaasta on jo kasvanut raskaan raideliikenteen kaupunki, mutta ratikka palvelee paremmin pysäkkien lähiympäristön maankäyttöä. Ratikkakaupunki merkitsee eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja askelta kohti eri liikkumismuodot joustavasti yhdistävää liikennejärjestelmää ja sen nojalla kehitettävää kaupunkirakennetta. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ratikkareitin varrelle rakennetaan kadusta laadukasta kaupunkitilaa, joka helpottaa ihmisten mahdollisuuksia monipuoliseen liikkumiseen.

Ratikan pysäkkien lähiympäristöä kehitetään tukemaan kestävää liikkumisjärjestelmää. Pysäkkien lähiympäristöön keskitetään suurten käyttäjämäärien toimintoja. Kauppa, muut palvelut, koulut, päiväkodit ja monet vapaa-ajan kohteet tulevat saavutettaviksi kestävillä liikkumismuodoilla. Tämä edellyttää erityisesti joukkoliikenteen eri palveluiden välisten vaihtojen helppoutta, vaivattomampaa siirtymistä kävelystä ja pyöräilystä joukkoliikenteeseen sekä näiden periaatteiden esiin tuomista kaupunkikuvassa. Niinpä pysäkkiympäristöjä kehitetään kävelijän mittakaavasta ja kokemusmaailmasta lähtien toiminnallisesti sekoittuneina ympäristöinä. Pysäkkien ja asemien läheisyydestä varataan tilaa joukkoliikenteelle, matkustuspalveluille ja kevyille liikkumisvälineille. Autollakin pääsee edelleen, mutta niille ei enää varata etusijaa.



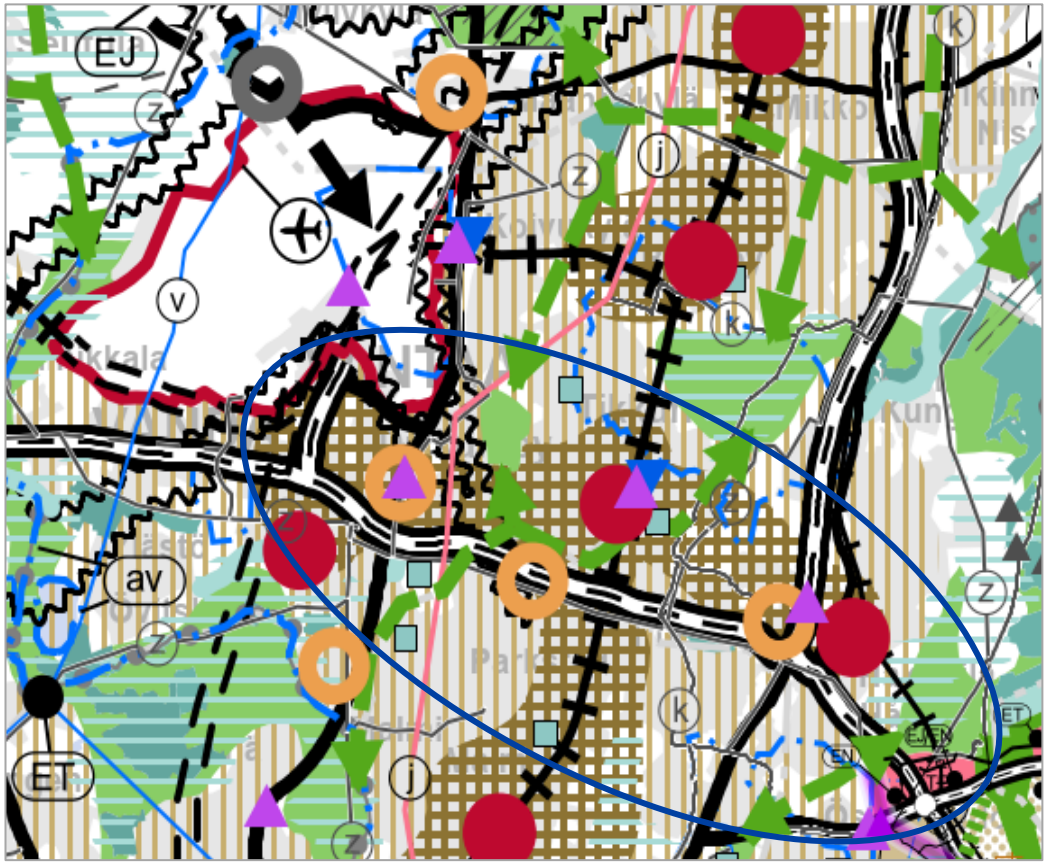
Kuva 6. Vantaan liikkumisalueet (Vantaan liikennepoliittinen ohjelma, luonnos 2022)

Suunnitelmat ja strategiat

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet määrittelevät reunaehtoja kaikelle alueidenkäytön suunnittelulle. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan tavoitteet on otettava huomioon ja niiden toteuttamista on edistettävä kuntien kaavoituksessa. Tavoitteet on huomioitu ja konkretisoitu yleiskaavan 2020 suunnitteluratkaisuissa.

Maakuntakaavoista ratikan kaavarungon alueella on voimassa Uusimaa-kaava 2050 -maakuntakaavakokonaisuuteen kuuluva **Helsingin seudun maakuntakaava**. Lisäksi Östersundomin alueella on voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

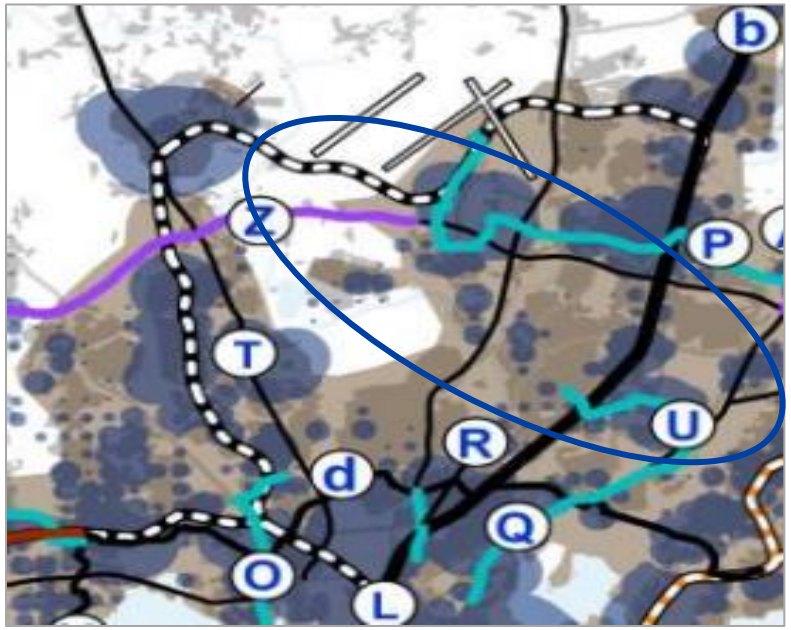
Helsingin seudulla tärkeitä teemoja ovat muun muassa kansainväliset yhteydet, kasvuun varautuminen sekä viherrakenteen vaaliminen tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Ratikkavyöhykettä koskee pääosin pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkintä. Sillä on osoitettu muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään ja tukevat verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä. Tikkurila ja Hakunila on osoitettu keskuksina, joissa on monipuolisesti asumista, työpaikkoja sekä julkisia ja yksityisiä palveluja. Keskukset ovat hyvin joukkoliikenteellä saavutettavissa. Lisäksi ratikkavyöhykkeelle on esitetty mm. kolme kaupan aluetta, neljä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa ja viheryhteystarpeita. Lentoasemaan liittyvä melualue kurkottaa Koivuhaan suuntaan. Esitettyyn liikenneverkkoon kuuluvat myös päärata, kehärata, Kehä III, Lahdenväylä, Porvoonväylä ja Lentoasemantie. Yleiskaava 2020 laadittiin rinnakkain uuden maakuntakaavan kanssa, joten sen ratkaisut ovat maakuntakaavan mukaisia.



Kuva 7. Ote maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa ratikan kaavarungon suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana **Helsingin seudun MAL-sopimukselle** vuosille 2020-2031, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä. Sopimuksessa on määritelty MAL 2019-suunnitelman mukaisesti mm. maankäytön ensisijaiset kehittämisvyöhykkeet, joille kunnat sijoittavat uudesta asuntokaavoituksesta vähintään 90 prosenttia. Vantaan ratikka on MAL-sopimukseen sisältyvä hanke. Valtio on sitoutunut osallistumaan Vantaan ratikan suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella. Kunnat taas ovat sitoutuneet jatkamaan MAL 2019 -suunnitelmassa esitetyn seudullisen pikaraitioteiden verkoston suunnittelua. Lisäksi kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen paikan, joka vastaa pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella. Radan korvaavan ratkaisun selvittämistä jatketaan Vantaan kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.

MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä. Suunnitelman ytimessä on kestävä kaupungistuminen. Tarkasteluvuodet ovat 2040 ja 2060. Suunnitelmaluonnos lähtee lausuntokierrokselle Helsingin seudun kuntiin, valtion liikenne- ja ympäristöviranomaisille ja muille sidosryhmille alkuvuodesta 2023. Valmis MAL 2023 -suunnitelma hyväksytään seudun päätöksenteossa keväällä 2023. Lisätietoa: hsl.fi/mal-2023.



Kuva 8. MAL 2019- suunnitelman maankäytön kehittämisvyöhykkeet ja liikennehankkeet (P - Vantaan ratikka).

Kuva 9. MAL 2023-suunnitelman kehityskuvan tavoitteet ja yhteensovittamisen periaatteet

Vantaan kaupunkistrategia on tullut voimaan 1.2.2022 ja se ohjaa kaupungin toimintaa seuraavan neljän vuoden ajan. Strategian visio ilmaisee tulevaisuuden tahtotilan: *Rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä*.

Kuva 10. Vantaan kaupunkistrategian painopisteet

Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittämistä. Tavoitetilana vuonna 2030 on hiilineutraali Vantaa, jossa kaupungin suunnittelu ja toteutus on resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi ja jossa asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat ovat vastuullisia.

Kuva 11. Resurssiviisauden tiekartan visio 2030

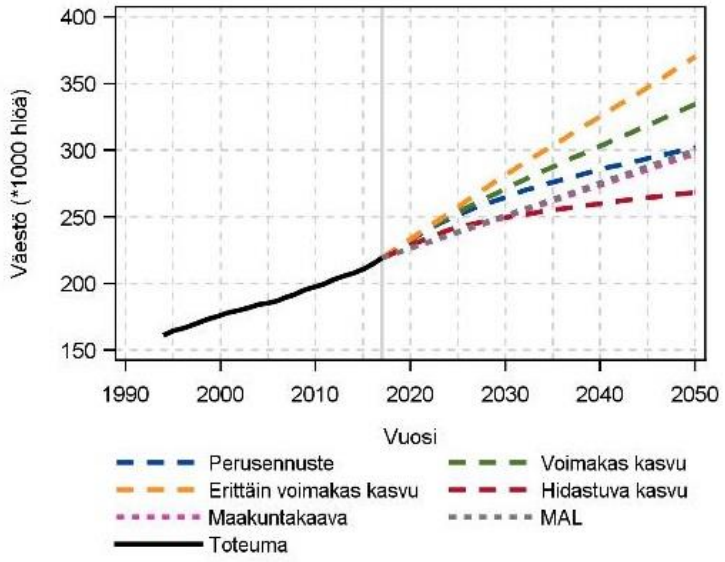
Vantaan yleiskaava 2020

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 § 14. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Helsingin hallinto-oikeus on ratkaisullaan 28.6. kumonnut osittain kaksi aluevarausta sekä osan kaupallisten palveluiden alueen (KM) kaavamääräyksestä. Korkein hallinto-oikeus on päätöksellään 8.12.2022 hylännyt valituslupahakemukset hallinto-oikeuden päätöksestä. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Nämä alueet sijoittuvat ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolelle.

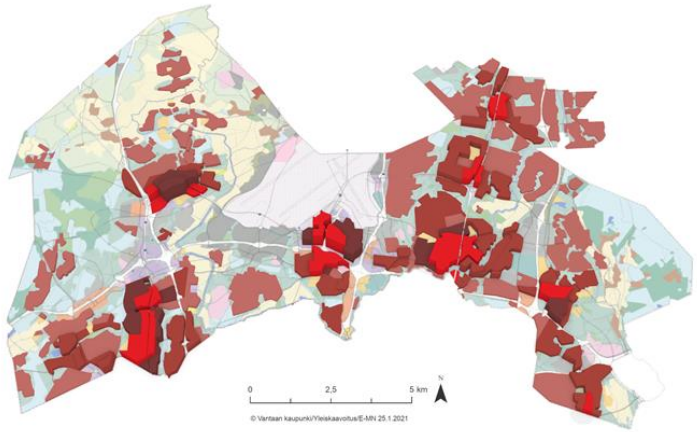
Ratikan kaavarunko perustuu uuteen yleiskaavaan. Yleiskaavaan on määritelty kaupunkirakenteen kehittämisen tavoitteet vuoteen 2050. Keskeisimmät ratkaisut ovat kasvun ohjaaminen nykyiseen rakenteeseen sitä tiivistäen ja uudistaen. Kasvu painottuu erityisesti keskuksiin, joista varsinkin pääkeskukset Tikkurila, Aviapolis ja Myyrmäki vahvistuvat ja laajenevat merkittävästi. Vahvin kasvukäytävä on Vantaan ratikan varsi, mutta joukkoliikennekaupunki täydentyy myös muilla yhteyksillä ja solmukohdilla. Yleiskaavaratkaisu mahdollistaa vahvan viherrakenteen säilymisen ja luontoarvojen turvaamisen.

Yleiskaavan väestö- ja työpaikkaskenaarioissa Vantaan kasvun ennustetaan jatkuvan vahvana myös tulevina vuosikymmeninä. Yleiskaava mahdollistaa kaupungin kasvun ohjaten sen nykyiseen kaupunkirakenteeseen sitä eheyttäen ja uudistaen. Vantaan ratikan varsi on ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kehityskäytävä kytkee kaupunkiseudun verkostoihin myös eriytymiskehityksen uhkaamia alueita.

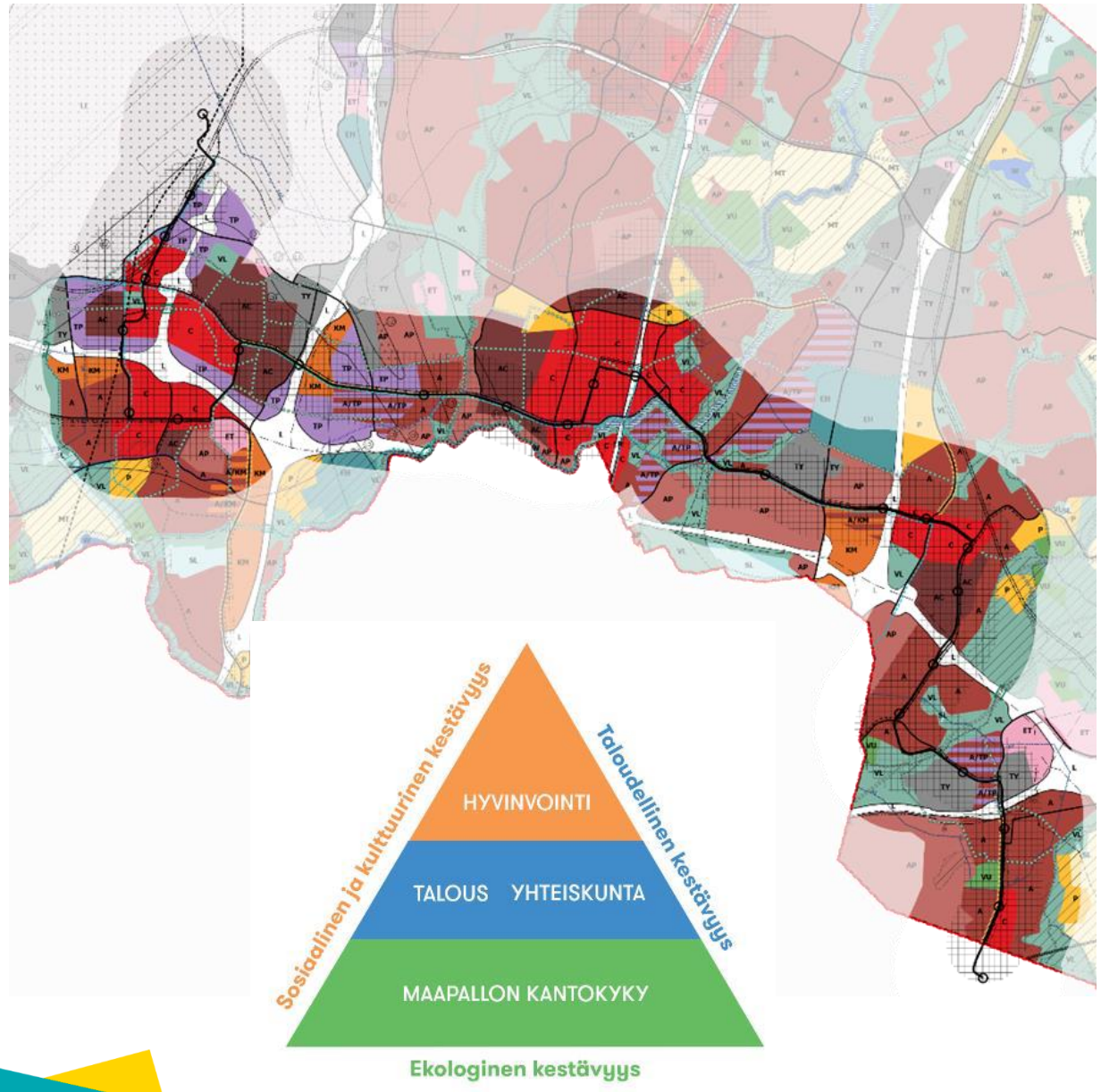
Kuva 12. Yleiskaavaratkaisun keskeiset periaatteet



Kuva 13. Yleiskaavan väestönkehitysvaihtoehdot



Kuva 14. 3D-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista



Kuva 15.Vantaan uusi yleiskaava 2020 ratikan kaavarungon suunnittelualuerajauksella sekä kestävyyden eri ulottuvuudet

Yleiskaavaratkaisussa asuntorakentaminen painottuu keskuksiin ja tiiviimmille alueille. Olemassa olevien pientaloalueiden täydentymistä on arvioitu hyvin maltillisesti. Palveluiden sijoittumisesta yleiskaava ohjaa vain tilaa vievimpiä kuten urheilupuistoja. Muilta osin tavoite riittävistä palveluista on nostettu yleiskaavamääräyksiin.

Kaupungin elinvoiman, kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksien ja sitä kautta seudun kasvun turvaamiseksi on yleiskaavaan määritelty riittävästi työpaikkarakentamisen mahdollisuuksia. Keskustoista erityisesti Aviapoliksessa on varattu tilaa tiiviille keskustatoiminnoille sekä työpaikkaintensiiviselle rakentamiselle. Yleiskaavassa on myös vahvistettu Aviapoliksen ja lentoaseman välistä yhteyttä. Kaupan sijoittumista ohjataan erityisesti suurimpien yksiköiden ja ns. kaupan alueiden osalta: tärkeimpinä linjauksina keskuksien kehittämisen tukeminen ja saavutettavuus kestävillä liikkumismuodoilla.

Peilinä tiivistyvälle joukkoliikennekaupungille on yleiskaavaan määritelty ekologinen verkosto sekä merkittävä määrä täydennyksiä nykyiseen luonnonsuojeluverkostoon. Yleiskaavassa linjataan myös lähipuistojen ja virkistysalueiden määrästä ja rakentamisen vihertehokkuudesta niin asunto- kuin työpaikka-alueillakin.

Liikennejärjestelmän toimintaa ja taloudellisuutta edistetään eri liikennemuodoin. Kansainväliset ja valtakunnalliset liikenneyhteydet ja niiden kehittämismahdollisuudet on yleiskaavassa huomioitu. Paikallisesti yleiskaava määrittelee seudulliset pyöräliikenteen baanat sekä kattavan ulkoilureittien verkoston.

Terveelliseen ja turvalliseen elinympäristöön liittyy mm. ilmastonmuutoksen vaikutuksiin varautuminen sekä muiden ympäristöhäiriöiden, kuten lentomelun, pölyn ja tärinän aiheuttamien ympäristöhaittojen ehkäisy. Luonnon monimuotoisuuden säilyminen on nostettu yleiskaavan raamissa keskeiseksi kaupungin kehittämisen reunaehdoksi. Myös kulttuuriympäristön säilyminen ja saavutettavat ja verkostomaiset virkistys- ja viheralueet turvataan yleiskaavassa. Kiertotalousnäkökulman toimintaedellytykset on otettu kaavassa huomioon. Kaupungin huolto- ja toimintavarmuus on huomioitu turvaamalla energiahuollon verkosto.

Ratikan kaavarunko

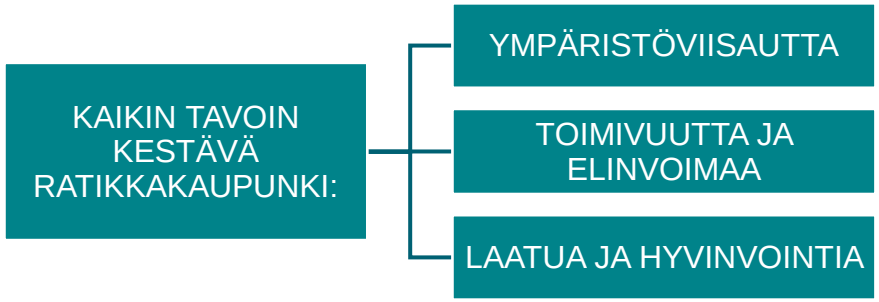
Ratikan kaavarunko on Vantaan uuden yleiskaavan 2020 ratkaisua tarkentava ja tulkitseva yleispiirteinen maankäytön suunnitelma. Kaavarunko on laadittu oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, koska tarvetta uuden yleiskaavan muuttamiseen uudella osayleiskaavalla ei ole.

Kaavarungon on laatinut yleiskaavayksikkö yhteistyössä ratikan suunnitteluun osallistuvien toimialojen kanssa. Kaavarunko on hyväksymiskäsittelyssä keväällä 2023.

Ratikan kaavarunko kattaa noin 800 metrin säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Suunnitteluvyöhyke sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä seudun poikittaista akselia ei vielä oikein ole: aluekeskukset Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki ovat erillään toisistaan, ja väylien jakava vaikutus on suuri. Vantaan ratikka kutoo aluekeskukset yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

Ratikan **kaavarunkotyöllä on kolme päätehtävää: (1)** luodaan visio Vantaan ratikkakaupungista, **(2)** määritetään tavoitemitoitus ratikan kaupunkitaloudellisen kannattavuuden varmistamiseksi (”ratikka maksaa itsensä takaisin”) ja **(3)** arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset.

Kaavarunkotyö myös kokoaa yhteen vyöhykkeellä jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Lähtökohdiksi on nostettu mm. asukkaiden toiveet ratikkakaupungista.



Kuva 16. Ratikkakaupungin kestävyyden arvot

Kaavarunkosuunnitelma yhteensovittaa suunnitteluvyöhykkeen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita. Kaavarungossa sovelletaan yleiskaavan kestävyyden kolmiota, jossa ekologinen kestävyys on perustana taloudelliselle ja sosiaalisella kestävyydelle. Tarkentuvia tavoitteita ovat mm. kaupungin kasvun ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeille, kestävän liikkumisen lisääminen, kaupunginosien tunnettavuuden parantaminen sekä kaupungin elinvoiman ja houkuttelevuuden vahvistaminen. Tavoitteiden toteutumista tullaan mittaamaan sekä tilastollisten että laadullisten mittareiden avulla. Mittaaminen tehdään pitkäkestoisesti, sillä ratikan tuomat hyödyt ja vaikutukset tulevat esiin vasta pidemmällä aikavälillä.

Kuva 17. Ratikkakaupungin sosiaalisen kestävyyden arvot

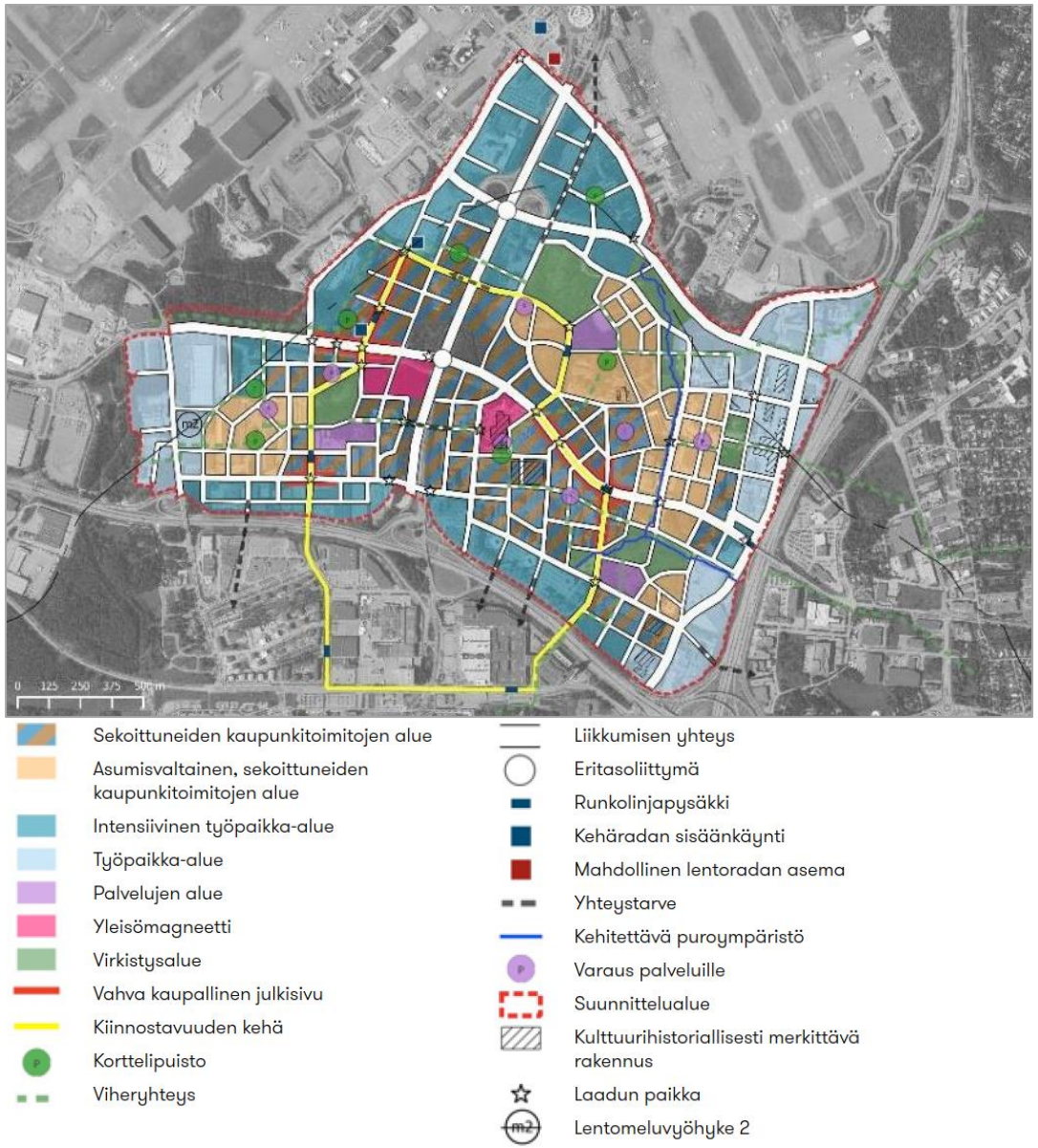
Alueelliset kaavarungot

Ratikkakaupungin alueelle on suunniteltu ja suunnitellaan esitystavaltaan yksityiskohteisempia ja ohjaukseltaan tarkempia, mutta suunnittelualueeltaan suppeampia alueellisia kaavarunkoja. Niiden tehtävänä on ollut täsmentää voimassa olevaa yleiskaavaa, ohjata asemakaavoitusta ja hankkeita sekä antaa suuntaa alueen kehitykselle. Ratikan kaavarunkotyössä alueellisten kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sovitettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

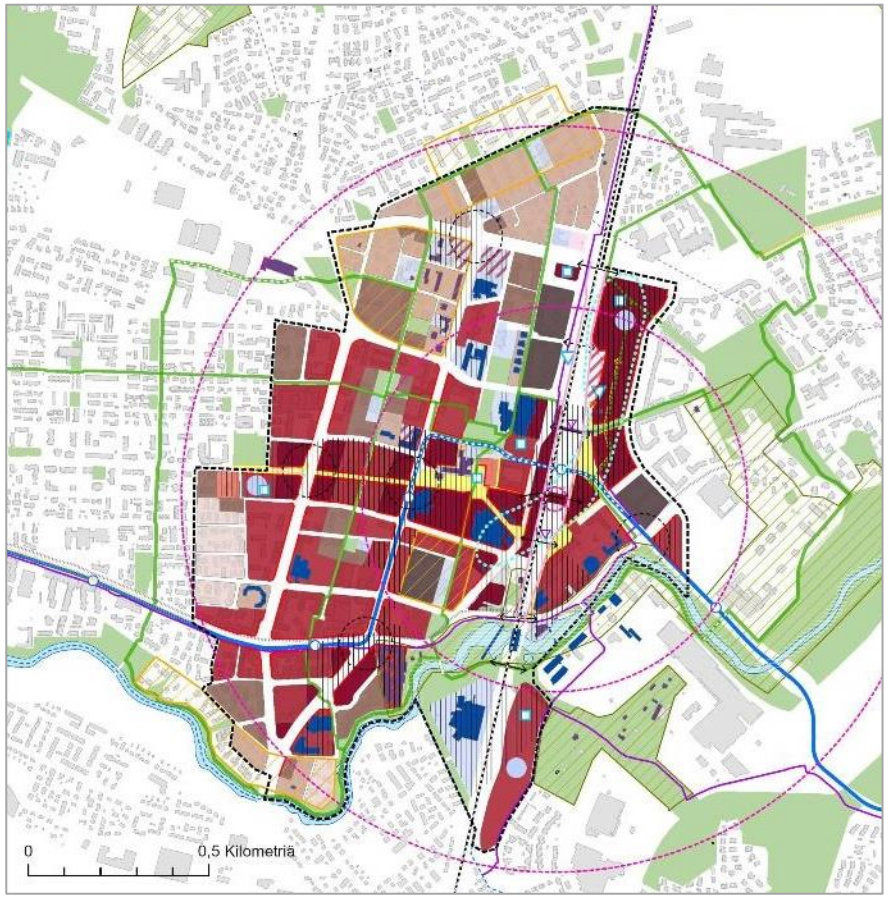
Aviapoliksen kaavarunko (2016)

Aviapolis on seudun voimakkaimmin kasvava työpaikka-alue, jonka kehittämiseen Vantaan kaupunki on sitoutunut. Kaavarungossa esitetään, että nykyisestä työpaikka-alueesta rakentuu tulevina vuosikymmeninä monipuolinen keskusta-alue, jossa työnteko, asuminen, palvelut ja virkistys yhdistyvät. Suunnitelmalla ohjataan tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutosta pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Korttelitehokkuuksien tulee olla vantaalaisittain suurehkoja ja katuympäristön ilmeeltään urbaania. Tehokkuuden ja tiheän katuverkoston vastapariksi rakentuu kaupunkimainen viherrakenne, joka koostuu pienistä korttelipuistoista, vihreistä sisäpihoista, katupuista sekä muutamasta laajasta puistoalueesta. Koko alue tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjoihin ja katuympäristö suunnitellaan jalankulkijan mittakaavaan.
Alueen keskeiset toiminnot on sidottu ns. kiinnostavuuden kehän yhteyteen, jolloin ne sijaitsevat keskeisesti ja ovat helposti saavutettavissa.

Aviapoliksen kaavarunko toimi uuden yleiskaavan pohjana, joten osa ratkaisuista on viety jo yleiskaavaan. Alueelle laaditaan parhaillaan ”Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteita”, joissa erityisteemoja ovat kiehtova kaupunki, käveltävä kaupunki, resurssiviisas kaupunki ja kaupunkivihreä.



Kuva 18. Aviapoliksen kaavarunkokartta ja merkinnät



LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Tikkurilan kaavarungon päivitys

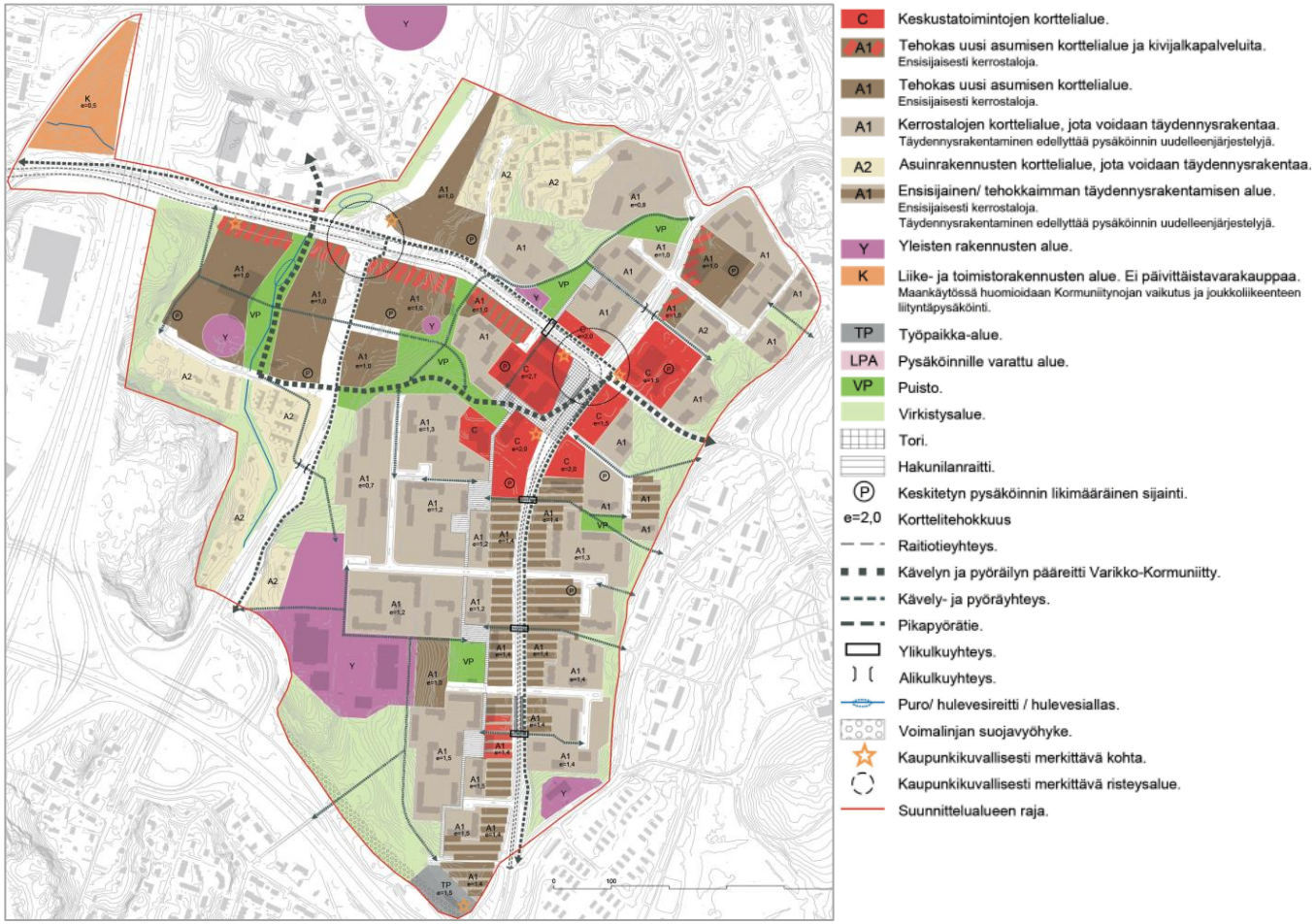
Tikkurilan kehitystä tarkastellaan suunnitelmassa vuoteen 2040 asti viiden teeman kautta: kaupunkikuva ja -rakenne, asuminen, työ, liikenne sekä viheralueet ja hulevedet. Kaavarungon tavoitteet kiteytyvät teemoista johdettuihin tavoitetilalauseisiin: Tikkurila on elävä ja kerroksellinen jokivarren kantakaupunki, alue tarjoaa monipuoliset kaupunkiasumisen mahdollisuudet, Tikkurila on pääkaupunkiseudun merkittävä työpaikka- ja palvelukeskittymä, alueen valttina on saavutettavuus ja vehreiden virkistysreittien verkosto on kattava.

Tavoitteena on, että tulevaisuuden Tikkurila on toiminnallisesti monipuolinen, viihtyisä, turvallinen ja esteetön kaupunkiympäristö. Kestävä kasvu ohjataan joukkoliikenteen äärelle, ja toiminnallisesti sekoittunut kantakaupunkimainen keskustarakenne laajenee junaradan molemmin puolin. Kaupunkikuvassa näkyy kaikkien vuosikymmenten historia. Katutilojen ja korttelirakenteen vaihtelua vahvistetaan, ja virkistysreittejä kehitetään palvelemaan kasvavaa käyttäjäkuntaa. Mitoitus mahdollistaa 10 000 uutta asukasta ja 4 000 uutta työpaikkaa vuoteen 2040 mennessä.

Sekoittuneen kaupunkirakenteen vyöhykettä kehitetään monipuolisten toimintojen alueena, jolle sijoittuu liike- ja toimitilaa, palveluita ja asumista. Asuntovaltaiset vyöhykkeet sijaitsevat kaavarunkoalueen reunamilla ja keskustan välikatujen varsilla. Molemmille vyöhykkeille on määritelty suuntaa antavat tehokkuushaarukat. Korkean rakentamisen tarkastelualue sijoittuu asemanseudulle sekä Jokiniemeen pääradan varteen.

Kävelykeskusta laajenee pääradan itäpuolelle, ja matkakeskuksen merkitys korostuu entisestään Vantaan ratikan myötä. Ohikulkuliikennettä ohjataan keskustan kehälle, jonka rajaamaa aluetta kehitetään kestävän liikkumisen alueena. Keskitetyn pysäköinnin osuutta kasvatetaan. Tikkurilassa viheralueita on vähän, ja virkistysyhteyksien sekä taskupuistojen merkitys korostuu. Hulevedet hallitaan sekä tonteilla että julkisessa kaupunkitilassa.

Kuva 19. Tikkurilan kaavarunkokartta ja merkinnät



Kuva 19. Hakunilan kaavarunkokartta ja käytetyt merkinnät

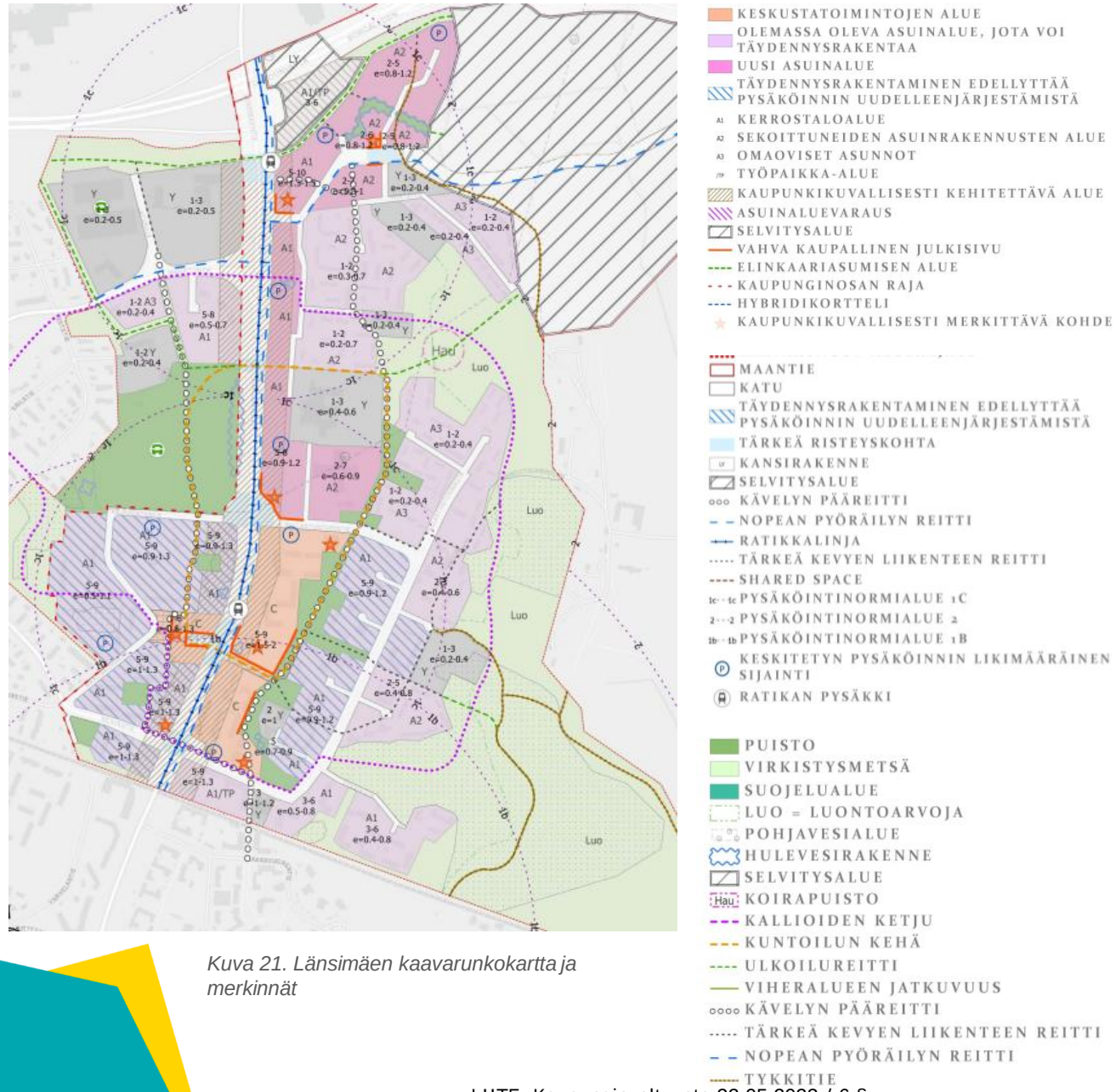
Hakunilan keskustan kaavarunko (2017)

Suunnitelman tavoitteena on, että Hakunila on tulevaisuudessa vireä ja houkutteleva asuinympäristö eri-ikäisille ja erilaisissa elämäntilanteissa oleville asukkaille. Keskustan kehitykselle on määritelty kaksi painopistettä: ostoskeskuksen ympäristön muutos sekä Kyytitien suuntainen keskustan laajentuminen bussivarikon alueelle. Hakunilan keskus palvelee laajaa Itä-Vantaan aluetta, mutta nykytilanteessa kaupallisten palvelujen tarjonta on liian vähäistä ja ostovoima karkaa merkittävissä määrin alueen ulkopuolelle. Keskustassa on paljon asuntoja suhteessa palvelujen ja työpaikkojen määrään ja potentiaalia olisi nykyistä merkittävästi suuremmalle kaupalliselle palvelutarjonnalle.

Asuntorakentamisen lisäämisen edellytykset ovat hyvät entisen bussivarikon maa-alueen vapauduttua keskustarakenteen laajentumiseen. Myös liikekeskustaa voidaan merkittävästi tiivistää. Vaikka Hakunilassa on vain vähän työpaikkatarjontaa, sen vieressä on paljon työpaikkoja. Kaavarunkosuunnitelmassa Hakunilan keskusta-alueelle sijoittuu noin 4 200 uutta asukasta. Asuinkorttelien täydennysrakentamispotentiaaliksi on tämän lisäksi karkeasti arvioitu noin 2 000 asukasta. Palvelujen osalta tavoitteena on omavaraisuuden huomattava nostaminen.

Suunnitelmassa on nostettu esiin erityinen Hakunilan vahvuus, keskustassa kiinni oleva ”vihreä olohuone”: urheilupuisto ja Håkansbölen kartanonpuisto, joista on yhteydet Sipoonkorven kansallispuistoon.

Hakunilan kaavarungon ratkaisuja on sisällytetty yleiskaavaan 2020.



Kuva 21. Länsimäen kaavarunkokartta ja merkinnät

Länsimäen kaavarunko

Kaavarunkotyö käynnistyi tarpeesta tarkastella Länsimäen alueen kehittämistä kokonaisvaltaisesti. Erityiskysymyksinä suunnitelmassa ovat mm. keskustan ja palveluiden kehittäminen, nykyisten asuinalueiden tiivistäminen, uusien asuinalueiden rakentaminen ja uusien tieyhteyksien linjaaminen. Kaavarunko tarkastelee Länsimäen kehitystä vuoteen 2045 asti.

Länsimäen keskusta lähiympäristöineen kehittyy ja uudistuu. Ratikka parantaa keskustojen saavutettavuutta ja mahdollistaa ratikan varren alueiden kehittämisen. Ratikan vaikutuksen lisäksi keskeisiä suunnittelukysymyksiä ovat uusien asuinkortteleiden sijoittaminen alueen pohjoisosaan ja mahdollinen voimalinjan muuttaminen maakaapeliksi, mikä vapauttaa tilaa kaupunkirakenteen tiivistämiselle. Kaupunkirakenteen tiivistämisen rinnalla tarkastellaan myös viheralueiden ja -reittien säilyttämistä ja kehittämistä. Palveluiden määrää ja sijoittumista tarkastellaan. Kävely-ympäristöä metroasemalle johtavalla reitillä parannetaan. Yhteisöllisyyttä lisätään ja urheilumahdollisuuksia kehitetään.

Kaavarunkoluonnos mahdollistaa noin 180 000 k-m²:n uuden asuinrakentamisen (4 400 asukasta, 2 700 asuntoa) ja noin 10 000 kem² uusia palveluita. Rakentamisesta 90 000 k-m² voidaan toteuttaa vasta, mikäli Länsimäentien vieressä kulkeva 110 kV sähkön ilmajohto muutetaan maakaapeloinniksi. Asumisesta 110 000 k-m² (2700 asukasta) sijoittuu kaupungin tai kaupungin yhtiön omistamalle maalle ja 73 000 (1800 asukasta) yksityiselle maalle. Yksityiselle maalle sijoittuva rakentaminen voi toteutua vain omistajan, tyypillisesti asunto-osakeyhtiön, aloitteesta.

Kaupunginhallitus hyväksyi Länsimäen kaavarungon 28.11.2022.

Suunnittelualue nyt

Poikittaisena joukkoliikenne-yhteytenä toimii nykyisin runkolinja 570, joka aloitti liikennöinnin sähkökäyttöisillä nivelbusseilla elokuussa 2022

Hakunila ja Länsimäki ovat ratikan itäpuolen keskuksia, jotka kärsivät alueen rakenteellisesta hajanaisuudesta ja huonosta saavutettavuudesta

Merkittäviä kaupan alueita ovat keskustojen ohella Jumbon, Flamingon ja Vantaanportin kokonaisuus, Koivuhaka, Tammisto ja Porttipuisto

Veromies on entinen tuotanto- ja varastotoimintojen leimaama kaupunginosa, jossa on käynnistetty muutos kohti monipuolista asumisen ja työnteon kaupunkia

Ratikkavyöhykkeellä on monipuolisesti erilaisia asuinalueita kaupunkikeskustoista ja eri ikäisistä kerrostaloalueista pientaloalueisiin

Ratikkavyöhykkeellä on alueita, joilla sosioekonominen eriytymiskehitys on haasteena

Pientalovaltaisia asuinalueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä

Ratikkavyöhykkeen kaupunkikeskikeskukset ovat suurten liikenneväylien eristämiä ja huonosti kytkeytyneet keskenään

Hakunilassa ja Länsimäessä asutaan tiiviisti mutta vehreästi, mutta pääkadun varsien laajat pysäköintikentät hallitsevat kaupunkikuvaa

Kaavarunkoalueella lähipalveluita (koulut, päiväkodit) 45+11. Haasteena palveluiden kapasiteetin täyttyminen ja ylittyminen sekä uusille palveluille sopivien tonttien löytyminen

Hakunilassa ja Vaaralassa rakentaminen on sovitettu pienipiirteisesti vaihtelevaan maastoon kallioiden lomaan

Työpaikat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 29 400
Tikkurilan suuralue
n. 18 600
Hakunilan suuralue
n. 3 600

Tikkurila on koko Vantaan hallinnollinen keskus, joka on jo nyt hyvin esim. junalla saavutettavissa

Asukkaat ratikan vaikutusalueella (2018):
Aviapoliksen suuralue
n. 8 800,
Tikkurilan suuralue
n. 25 000
Hakunilan suualue
n. 20 700

Tikkurilassa on monipuolinen rakennusperinnön keskittymä

Aviapoliksesta Tikkurilaan ekosysteemi-palveluja syntyy vähän ympäristöön verrattuna, koska kasvillisuutta tai luonnon prosesseja on niukalti

Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot

Kaavarunkoalueen keskellä virtaa Kylmäojan puro ja Keravanjoki, jotka ovat maakunnallisesti tärkeitä ekologisia käytäviä

Vaaralassa suunnittelualueen poikki kulkee seudullisesti merkittävä viheralue ja ekologinen yhteys

Luontoselvityksessä rajatut linnustollisesti arvokkaat alueet, edustavat lahokaviosammaleen esiintymät ja lepakoiden alueet painottuvat kaavarunkoalueen itäosiin

Kaavarunkoalueelta rajatut 155 luontotyyppiä eivät täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä

Suunnittelualue rajautuu lännessä ja idässä laajoihin kulttuurimaisemiin

Suunnittelualueen keskellä on Keravanjoen rantojen virkistysalue-kokonaisuus.

Hakunilan urheilupuistolla, Rajakylän pallopuistolla ja Sipoonkorven kansallispuistolla on laajempaa ulkoilun ja liikunnan vetovoimaa

Kaavarunkoalueen laajimmat yhtenäiset metsäiset alueet ovat Vaaralassa ja Länsimäessä

Idässä ekosysteemipalvelujen tarjonta on hyvä

Tikkurilassa ja Viertolassa virkistysalueille on paikoin pitkä matka

Kaavarungon viestintä ja vuorovaikutus

Viestintä ja sen kanavat

Viestinnän pääkanavaksi valittiin verkkosivut. Sivustolle on koottu kaikki asiakirjat koskien suunnittelua sekä artikkelit, asukastilaisuuksien sekä vuorovaikutusaineistojen raportit ja tiedot. Kaikki tavat osallistua ja vaikuttaa ratikan kaavarungon suunnitteluun on koottu Vantaan kaupungin sähköiselle osallisuusalustalle osoitteeseen osallistuvavantaa.fi, minne pääsee myös edellä mainittujen verkkosivujen kautta. Lisäksi suunnittelutilanteen etenemistä on voinut seurata päivittyvältä suunnittelukartalta gis.vantaa.fi/ratikka/ sivustolla. Edellä mainittujen lisäksi suunnittelusta ja sen asiakirjoista on viestitty eri sosiaalisen median alustoilla, asukaslehdessä ja uutiskirjeissä sekä ratikan infotilaisuuksissa, joita on järjestetty säännöllisesti suunnittelun edetessä.

Suunnittelun lähtökohdat ja tavoitteet

Kaavarungon ensimmäisenä työvaiheena oli koota sille lähtökohdat ja tavoitteet keväällä 2021. Tämä tehtiin uuden yleiskaavan, uusien selvitysten, osallisuus- ja arviointisuunnitelmasta saatujen mielipiteiden sekä asukkaiden toiveiden pohjalta sekä alueellisten kaavarunkojen ja sisäisten keskustelujen pohjalta. Kaavarungon suunnittelun ja vuorovaikutuksen pohjana on ollut tavoite monipuolisesta, avoimesta ja tasapuolisesta viestinnästä ja vuorovaikutuksesta erilaisten kuntalaisryhmien kanssa.

Jo suunnittelun alussa kaavarungon suunnittelutiimi totesi, että asukkailta on saatu paljon ajatuksia ja tietoa viime vuosien aikana suunnitteluun liittyen eri suunnitteluhankkeissa, kuten yleiskaavaan, ratikan suunnitteluun sekä alueellisiin kaavarunkoihin liittyen. Tästä nousi ajatus koota kaavarungon suunnittelun taustaksi ja tueksi Asukkaiden toiveet -raportti, joka koostuu asukkaiden jo aiemmin jakamista ajatuksista ja toiveista kaupunkiympäristön suunnittelun liittyen.

Tämän johdosta aineistot, jotka koskevat kaavarungon suunnittelua kerättiin ja koottiin yhteen. Asukkaiden toiveet -raportti on kulkenut suunnittelun taustalla keväästä 2021 ja tuonut suunnitteluun ajatusta ja mielikuvaa siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä.

Asukastilaisuudet

Luonnoksen valmistelu:

- Länsimäen asukastilaisuus 12/2020
- Hakunilan asukastilaisuus 12/2020
- Tikkurilan asukastilaisuus 12/2020
- Aviapoliksen asukastilaisuus 12/2020
- Ratikan syysinfo 09/2021
- Asukastyöpajat 11-12/ 2021
  - Hakunila 23.11., Tikkurila 25.11., Aviapolis 1.12.

Kaavarunkoluonnoksen esittely- ja keskustelutilaisuudet 5-6/ 2022:

- Ratikka Goes Hakunila 21.5.
- Virtuaaliesittely 2.6.
- Aviapolis 9.6.
- Länsimäki 14.6.
- Tikkurila 21.6.
- Ratikan syysinfo 11/2022

Henkilöstöinfot

- Kevät 2021
- Syksy 2021
- Henkilöstötyöpajat syksy 2021
- Kevät 2022
- Syksy 2022

Asukkaiden toiveet -raportti

Asukkaiden toiveet -raportti pitää sisällään asukkaiden toiveita ja ajatuksia seitsemään teemaan jaettuna:

- Asuminen
- Tärkeät, omaleimaiset ja säilytettävät paikat
- Vehreys ja virkistys
- Liikkuminen
- Kaupunkielämä
- Avoimet toiveet
- Lapset ja nuoret

Käsiteltyjen teemojen pohjalta ratikkakaupungista on koottu yhteenveto siitä, millainen tulevaisuuden ratikkakaupungin tulisi olla asukkaiden mielestä. Tämän lisäksi asukkaiden toiveita on koottu myös suuralueittain.

Kuvat 22-27. Kuvia vuorovaikutustilaisuuksista ja Vantaan asukkaista viime vuosilta

Ratikkakaupungin tulee olla yhteisöllinen ja asukkaittensa näköinen. Suunnittelussa tulee korostaa tasa-arvoisuutta, missä jokaisella asukkaalla on ääni. Ratikkakaupungin tulee edistää vahvasti yhdessä tekemistä ja yhteisöllisyyttä, missä eri ryhmille on paikkoja, joissa viettää aikaa ja kanavia, joiden kautta vaikuttaa. Ratikkakaupungin katukuvan toivotaan olevan vehreä ja värikäs, turvallinen ja valaistu, esteetön ja elävä. Katutilan tulee olla paikka, joka houkuttelee kaikenikäisiä viettämään aikaa ympäri vuoden. Kaupunkiympäristön toivotaan olevan toiminnallinen, joka vahvistaa vehreyttä ja virkistystä sekä alueiden ominaispiirteitä ja historiaa.

Ratikkakaupungissa tulee olla erilaisia asumisvaihtoehtoja kaikille ja palvelut ja työpaikat sekoittuvat asuinympäristöjen kanssa luoden monipuolisia alueita. Ratikkakaupungin suunnittelussa tulee ottaa huomioon ilmastonmuutos ja kestävät ratkaisut sekä se, että saasteet eivät häiritse elämää. Ratikkakaupunki pitää sisällään luonnonmukaista moninaista viherympäristöä, mutta myös hoidettuja puistoja ja kuntoilumahdollisuuksia.

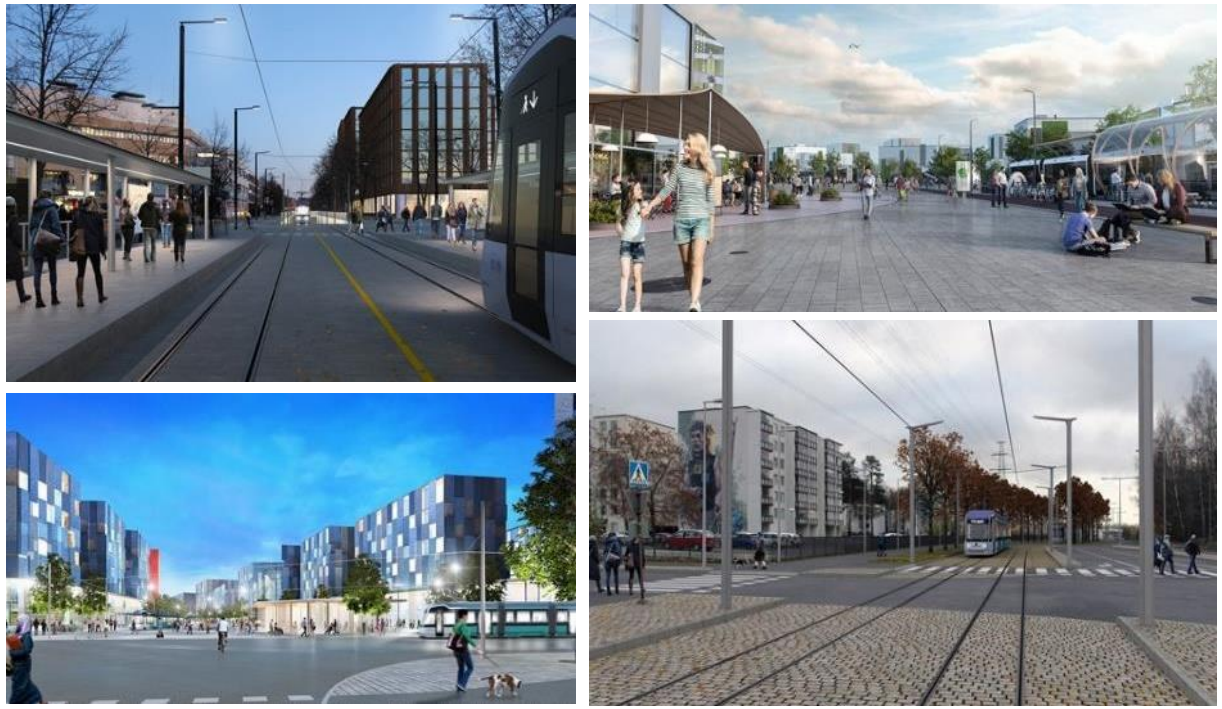
Liikkumisen näkökulmasta ratikkakaupungin toivotaan mahdollistavan helppoa liikkumista liikennemuodosta riippumatta. Toiveena on, että eri liikennevälineiden vaihtaminen on helppoa ja jouhevaa. Käveltävyyttä toivotaan korostettavan kaikkialla, etenkin keskustoissa. Eri liikkumismuotojen toivotaan olevan selkeästi eritelty ja merkitty turvallisen ja jouhevan liikkumisen takaamiseksi. Ratikan pysäkkien toivotaan sijoittuvan niin, että vaihtaminen muihin kulkuvälineisiin on helppoa. Pysäkkien toivotaan muodostavan arkkitehtuurisen kokonaisuuden rakennusten kanssa. Joukkoliikenneverkoston toivotaan olevan kattava, mikä tukee palveluverkoston kehitystä ja helppoa asioimista palveluissa.

Asukkaiden toiveita suuralueittain

Aviapoliksen suuralue nähdään kansainvälisenä porttina Suomeen, joka tällä hetkellä on vielä autoliikenteen varassa vahvasti ja myös paikoitellen ankea ja tylsä. Alueen potentiaali kehittyä näyteikkunaksi Suomen modernista ja urbaanista rakennuskannasta on kuitenkin vahva. Asukkaat näkevät tärkeänä sitoa Kartanonkosken ja Pakkalan alueen jouhevasti uuteen ympäristöön, joka on sekoittunut ja monipuolinen. Alueen koetaan olevan kaupan ja työpaikkojen keskittymä, joiden vastapainoksi alueelle tulisi saada vehreää ja elävää asuinympäristöä. Liikkumiseen liittyen alueella tulisi vahvistaa kestäviä liikkumisenmuotoja ja etenkin käveltävyyttä ja pyörätieverkostoa. Asukkaat toivovat alueelle lisää viheralueita ja reittejä niiden välille.

Tikkurilan suuralueella asukkaat korostivat omaleimaisena asiana alueen vanhoja rakennuksia sekä joenrantaa ja sen ympäristöä. Tikkurila nähdään liikenteen solmukohtana ja Vantaan tärkeänä keskuksena. Asukkaat kokevat tärkeänä korostaa alueen historiaa sekä vaalia tärkeitä pieniä viheralueita. Asuinrakentamisessa nähdään potentiaalia korkeassa, tehokkaassa ja urbaanissa rakentamisessa ja Tikkurila voisi kulkea esimerkkinä korkeista rakennuksista. Vastapainoksi keskustan ympäristöä tulisi rauhoittaa myös matalammalla rakentamisella. Alueelle toivotaan monipuolista asumiskantaa eri hintatasoilla. Liikenteen näkökulmasta keskustaa ja asemanseutua toivotaan rauhoitettavan liikenteeltä ja luotavan vahvemmin käveltävää keskustaa. Monipuolisuutta asukkaiden mielestä tukee myös liityntäpysäköinnin mahdollistaminen keskustassa. Katutilan elävöittämiseksi alueelle toivotaan lisää liiketiloja katukuvaan ja monimuotoisten tilojen mahdollistamista. Alueella on myös useita aukioita, joiden toiminnallisuutta tulisi asukkaiden mielestä lisätä.

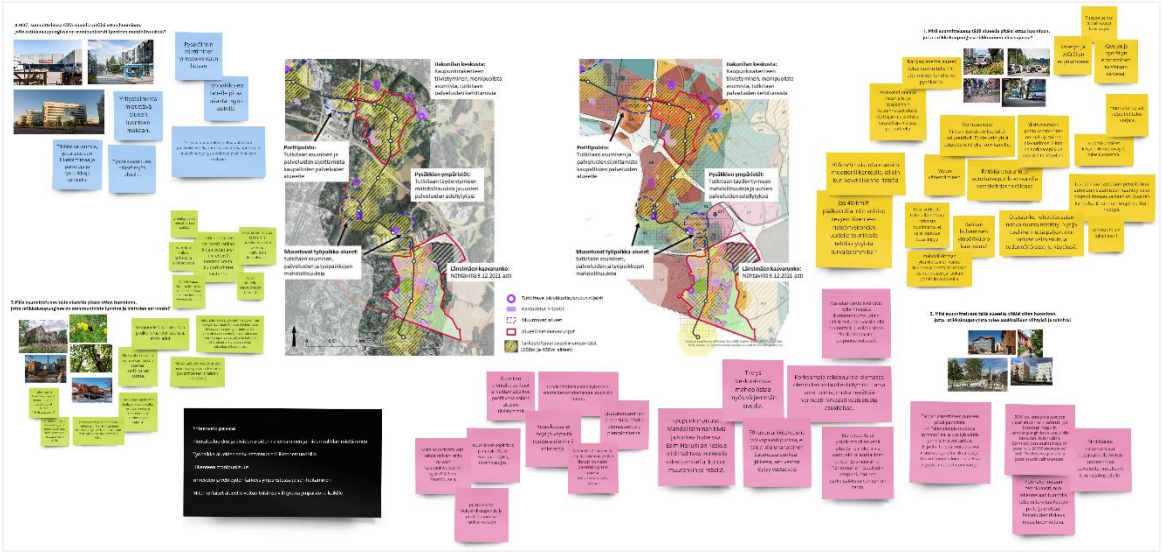
Hakunilan suuralue koetaan rauhallisena, yhteisöllisenä ja jopa kylämäisenä paikkana, missä luonto on heti läsnä, kun astuu ovesta ulos. Alueella nähdään kuitenkin olevan potentiaalia kehittyä myös paikoitellen urbaaniksi ja eläväksi paikaksi kuitenkin korostaen alueen vehreyttä. Asukkaat toivovat alueelle piristystä ja väriä katukuvaan sekä toiminnallisuutta. Luonnonmukaisten viheralueiden vastapainoksi alueelle toivotaan lisää hoidettuja puistoja, joissa viettää aikaa. Katutilan osalta esiin nousivat esteettömyys ja valaistuksen lisääminen. Liikkumista helpottamaan toivottiin joukkoliikenneverkoston vahvistamista. Alueelle toivotaan lisää palveluja ja enemmän asukastiloja.



Kuva 28-31. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä Tikkurilasta, Aviapoliksesta, Hakunilasta sekä Länsimäestä (WSP)

Luonnoksen suunnittelun vuorovaikutus

Lähtökohtien ja tavoitteiden pohjalta käynnistettiin kaavarungon luonnoksen laadinta syksyllä 2021. Luonnosvaiheen suunnittelua ja sen lähtökohtia ja tavoitteita koskien on syksyllä 2021 järjestetty erilaisia kyselyitä ja työpajoja, joilla on selvitetty asukkaiden ja muiden alueella toimivien mielipiteitä ja ideoita kaavarungon suunnittelualueen nykytilanteesta ja tulevaisuudesta. Näiden pohjalta suunnitelmaa on hiottu ja kehitetty eteenpäin.



Kuva 32. Esimerkkikuva Miro-vuorovaikutusalustasta Hakunilan asukastyöpajassa

Kaavarungon sisäiset työpajat 09/2021

- Kaupungin henkilöstölle järjestettiin kaksi työpajaa syyskuussa 2021. Työpajoissa pohdittiin kaavarungon suunnittelun lähtökohtia neljän eri teeman näkökulmasta.

Liikkumisen kysely 09/2021

- Syyskuussa 2021 avattiin ratikan ja kaavarungon suunnittelua koskien kaikille avoin verkkokysely Osallistuvavantaa.fi-sivustolla. Kyselyssä kartoitettiin ratikan vaikutusta arkeen sekä liikkumista ratikalla.

Kaavarungon asukastyöpajat 11-12/2021

- Asukkaille järjestettiin kolme työpajaa marras-joulukuussa 2021. Työpajat käsittelivät kaavarungon suunnittelualueita suuralueittain (Hakunila, Tikkurila ja Aviapolis). Pajoissa pohdittiin yhdessä asukkaiden kanssa ratikkakaupungin kehittämistä ja asioita, mitä suunnittelussa tulisi ottaa huomioon eri teemojen näkökulmasta.

Kiinteistönomistajien kysely 11-12/2021

- Marraskuussa 2021 avattiin kiinteistönomistajille suunnattu verkkokysely Osallistuvavantaa.fi-sivustolla. Kyselyssä kartoitettiin näkemyksiä kaavarunkoalueen kehittämisestä ja uudistamisesta kiinteistönomistajien näkökulmasta.

Lasten ja nuorten Seppo.io-vuorovaikutuspeli kouluille ja oppilaitoksille 11-12/2021

- Marraskuussa 2021 ratikan ja sen kaavarungon suunnittelua koskien kouluille ja oppilaitoksille avattiin Seppo.io-pelialustalle ratikan suunnittelupelit, joissa lapset ja nuoret pääsivät tutustumaan suunnitteluun sekä kertomaan ajatuksia omasta lähiympäristöstään ja ratikan suunnittelusta.

Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista

Luonnosvaiheessa toteutettujen vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyjen sekä asukkaiden toiveet -raportin pohjalta koottiin suunnittelun tueksi ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista, joka vetää yhteen vuorovaikutusaineistoista ja alueittain nousseet ajatukset ja tavoitteet koskien ratikkakaupungin suunnittelua. Muistilista toimii suunnittelun taustalla vahvistamalla asukkaiden ääntä suunnittelussa. Muistilistassa on esitetty yleisesti ratikkakaupungin ajatuksia aihe-alueittain sekä tarkemmin suuralueittain seuraavalla tavalla:

Asuminen

- Monipuolisen asumisen mahdollistaminen
- Pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiivis keskustamaisuus keskustoihin

Virkistys

- Virkistäytymisen paikkoja luonnon monimuotoisuutta korostaen
- Metsien ja purojen varjeleminen

Kaupunkivihreä

- Vehreyden tuominen kaupunkitilaan, katoille ja kaduille.
- Hoidettuja puistoja ja katuvihreää

Liikkuminen

- Liikkumisen monimuotoisuuden varmistaminen
- Kestävien liikkumismuotojen vahvistaminen ja korostaminen

Imago

- Alueiden kaupunkikuvallisen identiteetin ja omaleimaisuuden vahvistaminen ja niiden mahdollisuuksien tarkastelu ja selostus suunnitelmaan.

Toiminnot kaupunkiympäristössä

- Sekoittunut kaupunkirakenne
- Palvelujen monipuolisuus ja tuominen kivijalkaan kaduille
- Toimintojen monipuolisuus ja työpaikkojen mahdollistaminen

Historia ja esteettisyys

- Historian ja alueiden ominaispiirteiden korostaminen
- Kerroksellisuus ja esteettisyys kaupunkiympäristössä

Julkinen ulkotila

- Kohtaamispaikkojen luominen eri ryhmät huomioiden
- Ulkoliikuntamahdollisuuksien vahvistaminen
- Turvallisuuden ja valaistuksen korostaminen sekä elävyyden ja taiteen tuominen katukuvaan

Aviapolis

- Alueiden yhteensovittaminen
- Väylien estevaikutuksen ja melun ratkaiseminen
- Viherympäristön ja -verkoston vahvistaminen
- Pyöräily- ja kävelyverkoston kokonaiskuva ja yhteneväisyys
- Jumbon vetovoiman ja toiminnallisuuden korostaminen

Tikkurila

- Tunnettavuuden ja uniikkiuden korostaminen
- Keskustamaisuuden korostaminen laatu ja historia edellä
- Asemanseudun rauhoittaminen
- Koetun turvallisuuden vahvistaminen
- Jokivarren vetovoiman korostaminen

Hakunila

- Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne
- Keskuksien kasvu ja pientaloalueiden rauhoittaminen
- Erilaisten alueiden yhteensovittaminen
- Palvelutarjonnan kehittyminen
- Erityisten paikkojen luominen ja korostaminen
- Segregaatiokehityksen tarkastelu ja kehittäminen

Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Yhteenveto lausunnoista

Tässä on koottu teemoittain keskeiset viranomaisten, verkostojen haltioiden ja järjestöjen lausunnoissa esiin nousseet huomiot, toivomukset ja vaatimukset. Lausunnot ja niihin laaditut vastineet on raportoitu erikseen lausujakohtaisesti.

Yhdyskunta- ja kaupunkirakenne

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys, uusi laadukas joukkoliikennekäytävä sekä keskeinen kaupunkikehityshanke.(usea lausuja)
- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. .(usea lausuja)
- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue. Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella. (Uudenmaan liitto)
- MAL-sopimus: ratikka sopimuksessa mainittu hanke. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa. (HSL)

Ekologiset verkostot, luonnonsuojelu, viherverkostot

- Maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen on koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo Esitetään, että nostettaisiin pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi, ja että sille on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet. Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen, yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet. (Uudenmaan ELY-keskus)
- Pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi. (Tringa ry)
- Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja. Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella. Långmossenin arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavia rakentamissuunnitelmia esitetään poistettavaksi Länsimäen kaavarungosta. (SLL:n Uudenmaan piiri)
- Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaaminen huomioitava LSL 49 §:n mukaisesti (Uudenmaan ELY-keskus)
- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Siniverkoston merkinnän määräyksen suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. (Uudenmaan liitto)

Liikennejärjestelmä

- Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi. Kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan**.** Tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. (Finavia)
- Joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen. (Uudenmaan liitto).
- Vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. (HSL)
- Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan [Mellunmäen] liityntäpysäköinnin kuormitusta. (Helsingin kaupunki)
- Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. (VR-Yhtymä Oy)
- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia pyöräilybaanoille Pakkalan/ Lustikullan alueella. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin. (Helsingin seudun pyöräilijät ry)

Ympäristöhäiriöt

- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.(Uudenmaan ELY-keskus)

Kulttuuriympäristö

- Yleiskaava 2020:n kulttuuriympäristön suojelumääräystä tulee täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla. Määräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräykseen voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella. (Vantaan kaupunginmuseo)

Yhdyskuntatekniikka

- Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain. (Fingrid Oy)
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa. (HSY)

Vaikutusten arviointi

- Kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa on syytä tarkastella miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. …Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä. (Uudenmaan ELY-keskus)
- HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

Luonnoksen nähtävilläolo ja vuorovaikutus – Saadut mielipiteet

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ajalle 1.6.–30.6.2022 ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä, Myyrmäessä ja Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilla. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta -sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä (sivustoille tai profiiliin) klikattiin 1 645 kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* -kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams live -tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022).

Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa. Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, noin 300–400 osallistujaa
- 9.6. Aviapolis-teemapäivä Ilmailumuseolla, noin 50–60 osallistujaa
- 14.6. Länsimäen asukastila, noin 20 osallistujaa
- 21.6. Tikkurilan asukastila, noin 20 osallistujaa

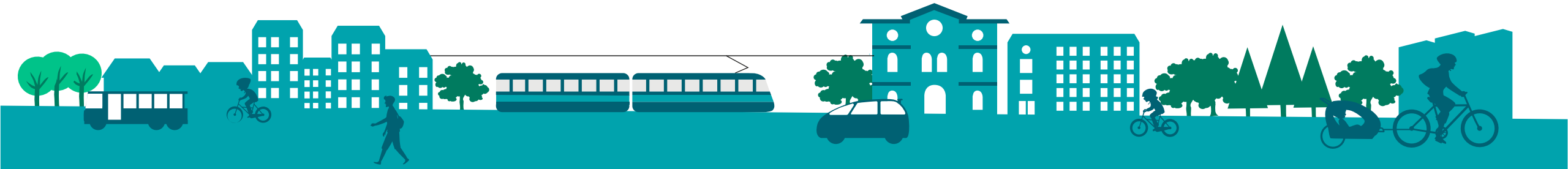
Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä.

Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää OsallistuvaVantaa.fi-verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohdemerkinnän sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta.

Luonnoksesta antoi mielipiteen yhteensä 44 vastaajaa, joista noin 37 saapui OsallistuvaVantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken OsallistuvaVantaa-palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja. Mielipiteet ja niitä koskevat vastineet on koottu erilliseen vuorovaikutusraporttiin.

Kuva 33. Kaavarunkoluonnoksesta saatujen mielipiteiden eniten puhututtaneet aiheet

Visio Vantaan ratikkakaupungista



Ratikan kaavarungon tavoitteet

Ratikkakaupungissa…

Toimitaan resurssi- ja ilmastoviisaasti

On eläviä ja monipuolisia asumisen, työnteon ja vapaa-ajan kaupunkikeskustoja

On työpaikkakasvulle tilaa ja vaihtoehtoja

Mahdollistetaan kestävä liikkuminen entistä suuremmalle osalle kaupunkilaisista

Vaalitaan ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja

Korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä

On elinvoimaa ja vetovoimaa

Kasvun avulla saadaan kaupan verkosta kattava

On riittävästi ja helposti saavutettavia päivittäisiä palveluita

On pysäkki pysäkiltä omaleimaista kaupunkinauhaa

Ratikka maksaa itsensä takaisin

On erilaisia asumisen vaihtoehtoja

On turvallista ja myös tuntuu siltä

Liikkujan lähiympäristö paranee

Suunnitellaan laatu edellä

Vahvistetaan kulttuurisesti ja sosiaalisesti moninaista ja kestävää kaupunkiympäristöä

Vantaan ratikkaan perustuva kaupunkikehitys

Vantaan ratikan kaavarungon suunnittelualue sijoittuu seudun yhdyskuntarakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tällaista poikittaista seudullista (ja Vantaan tarkastelussa keskeistä) akselia ei oikeastaan vielä ole. Aluekeskukset Aviapolis, Tikkurila, Hakunila ja Länsimäki ovat erillään toisistaan, ja väylien jakava vaikutus on suuri. Vantaan ratikka kutoo aluekeskukset yhtenäiseksi kaupunkikudokseksi.

Laadukkaan ja pysyvän pikaraitiotien rakentaminen tuo esiin reitin varren mahdollisuudet uudelle maankäytölle, pitkäaikaisille investoinneille, maan arvon nousulle ja olemassa olevan kaupunkirakenteen kehittämiselle. Ratikkareitin varrella olevat palvelut ja työpaikat tulevat paremmin tavoitettaviksi paikallisesti, seudullisesti ja jopa valtakunnallisesti ja kansainvälisesti. Parantuva saavuttavuus houkuttelee investointeja ja nostaa alueiden ja kiinteistöjen arvoja. Ratikan kiinteistötaloudellisissa arvioinneissa on haarukoitu, kuinka paljon nopeammin ratikan vaikutuspiirissä kiinteistöjen arvot nousevat. Arvonnousu mahdollistaa kaupungille kiinteistökehitystuloja, joiden avulla ratikka voi puolestaan maksaa itsensä takaisin.

Vantaan ratikan suunnittelun näkökulma on laaja-alainen, pitkäjänteinen ja kestävän kehityksen mukainen. Ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen päänäkökulmia ovat:

Asukkaat ja yritykset hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Hyvät liikenneyhteydet ja liikennepalvelujen toimivuus ovat perusedellytyksiä kuntien ja alueiden toiminnassa. Ratikan merkitys on suurin raskaan raideliikenteen asemien (mm. Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) välisillä alueilla. Ratikka vahvistaa huomattavasti näiden alueiden joukkoliikenteen palvelutasoa ja kytkee ne entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon. Saavutettavuushyödyt ovat näiden alueiden osalta kaikkein suurimmat matkaa kohden ja hyödyt kohdistuvat moniin kyseisiltä alueilta lähteviin joukkoliikennematkoihin.

Raitiotie tuo vetovoimaa Itä-Vantaalle ja nykyisten ratojen katvealueille. Raitiotie mahdollistaa esimerkiksi Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila ja Mellunmäki liittyvät raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin aiemmin myönteiseen kehitykseen nousseeseen Tikkurila–Aviapolis-alueeseen ja sitä kautta myös muiden pääradan asemien yhteyteen.

Saavutettavuuden parantuminen edistää tontteihin kohdistuvaa kysyntää. Raitiotie parantaa saavutettavuutta erityisesti seudun poikittaisliikenteen näkökulmasta ja edistää kestävää liikkumista. Lisäksi syntyy verovoimaisia solmukohtia ratikan ja säteittäisen runkolinjan vaihtopysäkeille: Aviapolis eteläinen, Tuusulanväylä, Tikkurilan asema, Lahdenväylä ja Mellunmäki. Kaupungin maanhankintaa on pyritty kohdentamaan ratikan vaikutusalueelle. Ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen avulla aluekeskukset on tarkoitus kutoa yhteen jatkuvaksi kaupunkikudokseksi. Kun ratikkakaupunki on kytkeytynyt myös nopeaan junaliikenteeseen ja lentoliikenteeseen, ratikka parantaa koko ratikkakaupungin saavutettavuutta ja edelleen haluttavuutta asumisen, työpaikkojen ja palvelujen sijaintipaikkana.

Kunnan maankäyttöä ja palveluverkkoa koskevat valinnat vaikuttavat monella tavalla kuntalaisten arkeen ja yritysten toimintaedellytyksiin. Mitä tiiviimmin lähiympäristössä on asukkaita, sitä luontevammin alueelle keskittyy arjen palveluita. Esimerkiksi kaupalliset palvelut keskittyvät sinne, missä on toisaalta riittävän paljon asukkaita, toisaalta muita samantyyppisiä ja toisiaan tukevia palveluita. Julkiset peruspalvelut pyritään toteuttamaan lähipalveluina, jotka ovat saavutettavissa kävellen, pyöräillen tai joukkoliikenteellä. Kaavoituksella mahdollistetaan hyvinvoinnin edistäminen kokonaisvaltaisesti ja viihtyisän elinympäristön toteutuminen. Tätä kautta kaavoituksella voidaan ehkäistä esimerkiksi segregaatiota ja muun eriarvoisuuden syntymistä.

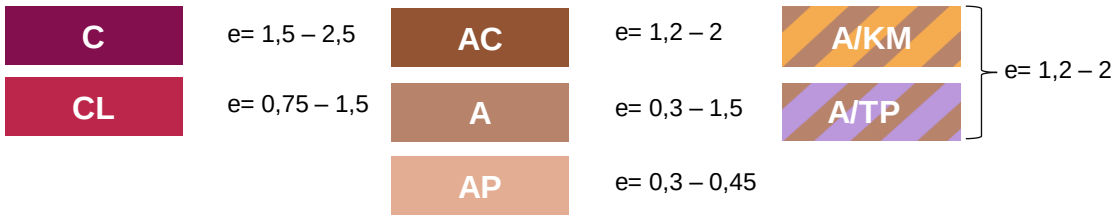
Mitoitus, asumisen alueet

Ratikan kaavarunkoalueelle on mitoitettu asuntorakentamisen mahdollisuuksia yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä. Asukasmääränä tämä tarkoittaisi yli 60 000 uutta asukasta. Alueen mitoitus on laadittu tarkastelemalla alueen uudisrakentamis- ja täydennysrakentamismahdollisuuksia nykyisen tiedon pohjalta. Alueiden mahdollista uudistumista tulevaisuudessa on vaikea tässä yhteydessä ennakoida.

Mitoitusta laskettaessa on hyödynnetty tavoiteltavia korttelitehokkuuksia, jotka on määritelty alueen olemassa oleva rakennuskanta huomioiden. Tavoiteltavat korttelitehokkuudet vaihtelevat yleensä välillä e=0,3 – e=2,5 alueen käyttötarkoituksesta ja kaupunkirakenteellisesta sijainnista riippuen. Asumisen osuus rakentamisen määrästä on 50 % – 90 % käyttötarkoituksesta ja alueesta riippuen.

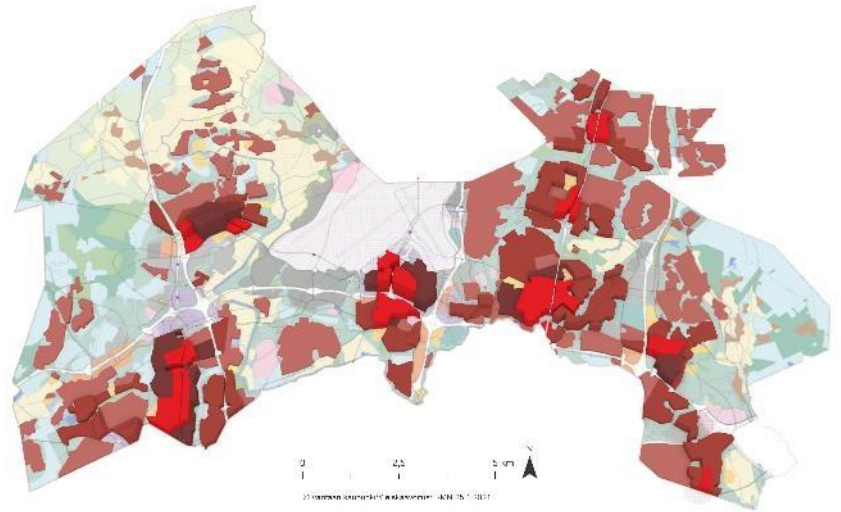
Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Suunnittelualueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joilla kaupunkirakenteen uudistuminen mahdollistaa nykyistä selkeästi korkeammat rakentamistehokkuudet niin asumisen kuin työpaikkarakentamisen näkökulmasta. Tällaisten selkeiden uudisrakentamisalueiden lisäksi alueella on paljon uudistumisen ja tiivistymisen mahdollisuuksia nykyisessä kaupunkirakenteessa. Olemassa olevilla pientalovaltaisilla alueilla mahdollistetaan maltillista täydennysrakentamista, joka sopeutuu lähiympäristöön.

Asuinrakentaminen



Kuva 34. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

Kuva 35. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä



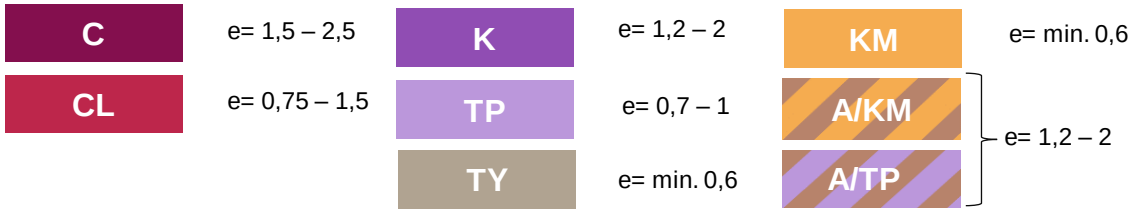
Kuva 36. Yleiskaavan 3d-havainnekuva uuden asuinrakentamisen potentiaalista

Mitoitus, työpaikka-alueet

Ratikan vaikutusalue muodostaa yleiskaava 2020:n merkittävimmän kasvu- ja kehityskäytävän. Alueelle sijoittuu jo nykyisin lähes 50 prosenttia Vantaan työpaikoista. Uusia työpaikka-rakentamisen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueella yli miljoona kerrosneliömetriä. Työpaikkarakentamis-potentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikka-arviot on laskettu keskimääräisten työpaikkaväljyyksien avulla (k-m^2/työpaikka), jotka vaihtelevat noin 30 k-m^2:stä 100 k-m^2:in toimialasta riippuen. Rakentamispotentiaali mahdollistaa työpaikkaväljyydestä riippuen myös suurempia kasvulukuja.

Alueella on paljon monipuolistuvia sekä muuntuvia työpaikka-alueita. Tehokkain työpaikkarakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille kuten asemanseudulle ja ratikkapysäkkien yhteyteen. Näihin lukeutuvat Aviapolikseen sijoittuvat tiiviit työpaikka-alueet (K) sekä keskusta-alueet, joilla rakentamisen tavoitteellinen korttelitehokkuus on keskimäärin e=2. Myös monipuolisilla työpaikka-alueilla (TP) tavoitellaan nykyisten korttelitehokkuuksien merkittävää tehostumista erityisesti ratikan välittömässä läheisyydessä. Kaupallisten palveluiden alueilla (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan alueilla (TY) tavoitellaan myös tehostumista (korttelitehokkuus vähintään 0,6). Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi työpaikkarakentamista sijoittuu erityisesti myös keskusta-alueille, jotka ovat merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.

Työpaikkarakentaminen

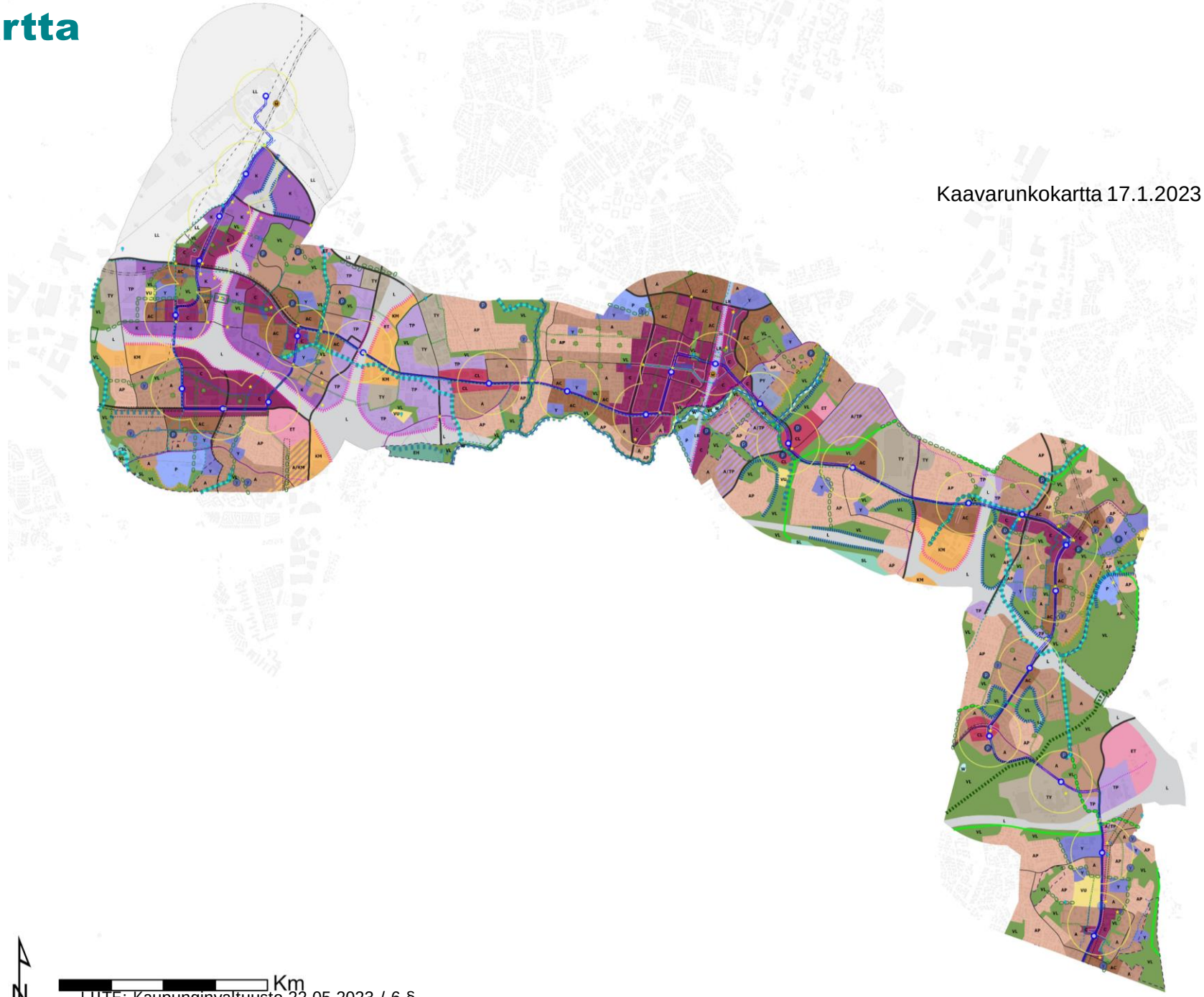


Kuva 37. Tavoiteltavat keskimääräiset korttelitehokkuudet

Kuva 38. Ratikan kaavarungon arvio asukas- ja työpaikkakasvusta vuoteen 2050 mennessä

Kuva 39. Havainnekuva Aviapoliksesta Tietotien toimisto- ja hotellikehityshankkeesta (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Kaavarunkokartta ja merkinnät



Kaavarunkokartta 17.1.2023

N

0 1 2 Km

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

YK0049 merkintöjen selitteet KALA 17.1.2023

- C Keskusta-alue
- CL Lähikeskustan alue
- AC Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue
- A Monimuotoinen asuinalue
- AP Pientalovaltainen asuinalue
- KM Kaupallisten palveluiden alue
- A/KM Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue
- K Tiivis työpaikka-alue
- TP Monipuolinen työpaikka-alue
- A/TP Asumisen ja työpaikkojen alue
- TY Tuotanto- ja varastotoiminnan alue
- Y Julkisten palveluiden alue
- P Palveluiden alue
- PY Hallintopalveluiden alue
- VL Lähivirkistysalue
- VU Urheilukenttiä
- EH Hautausmaa-alue
- SL Luonnonsuojelualue
- W Vesialue
- ET Yhdyskuntateknisen huollon alue
- L Liikennealue
- LR Raskaan raideliikenteen alue
- LL Lentoliikenteen alue
- Maamerkki

- Vahva kaupallinen julkisivu
- Tärkeä kaupunkitilojen sarja
  Merkintä koostuu kahdesta erillisestä osasta:
- *Tärkeä käveltävä kaupunkitila*
- *Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila*
- Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna
- Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna
- Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna
- Virkistysalue
- Huleveden hallintarakenne
- Viheryhteyden kehittämiskohta
- Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti
- Siniverkosto
- Viherketju
- Metsäinen ekologinen runkoyhteys
- Virtaveden varren ekologinen runkoyhteys
- Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys
- Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys
- Arvokas kulttuuriympäristö
- Kehitettävä historiallinen tieympäristö
- Julkisten palveluiden kehittämistarve
- Julkisten palveluiden kohde
- Lentomeluvyöhyke 1 (LDEN yli 60 dB)
- Lentomeluvyöhyke 2 (LDEN 55-60 dB)
- Lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55 dB)

- Kehitettävä voimajohtoalue
- Lentoterminaalin alue
- Pysäkinseutu
- Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka
- Rautatieasema
- Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema
- Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue
- Raitiotien pysäkki
- Raitiotie
- Raitiotien tunneliosuus
- Raskaan raideliikenteen tunneliosuus
- Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus
- Joukkoliikenteen runkoyhteys
- Pääkatu tai tie
- Alueellinen tai paikallinen kokoojakatu
- Joukkoliikennekatu
- Pyöräliikenteen baana
- Selvitettävä baanareitti
- Kestävän liikkumisen katu
- Kävelykatu
- Kaupungin raja

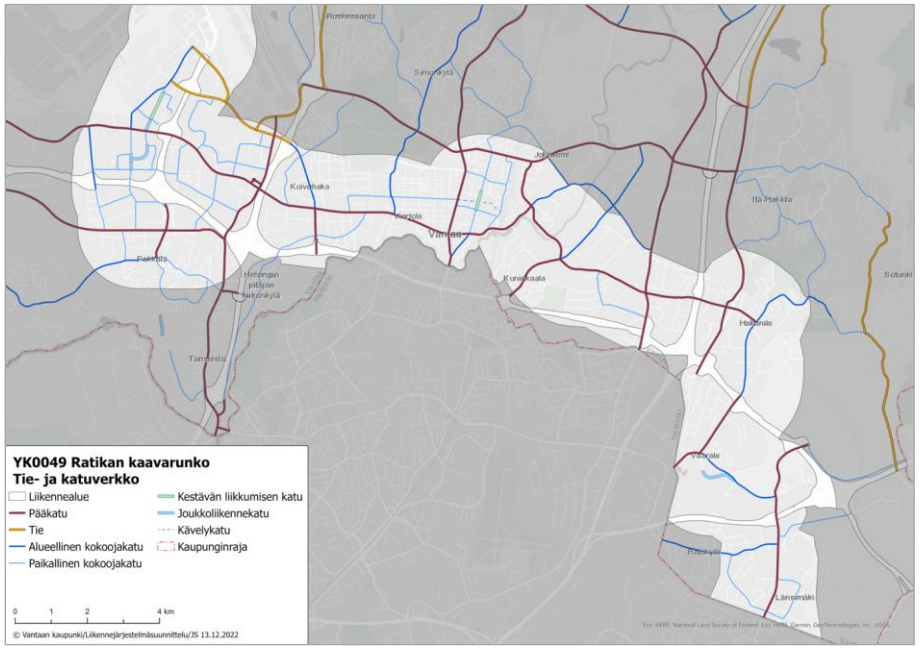
Kaavarunko tarkentaa yleiskaavan liikenneverkkoja

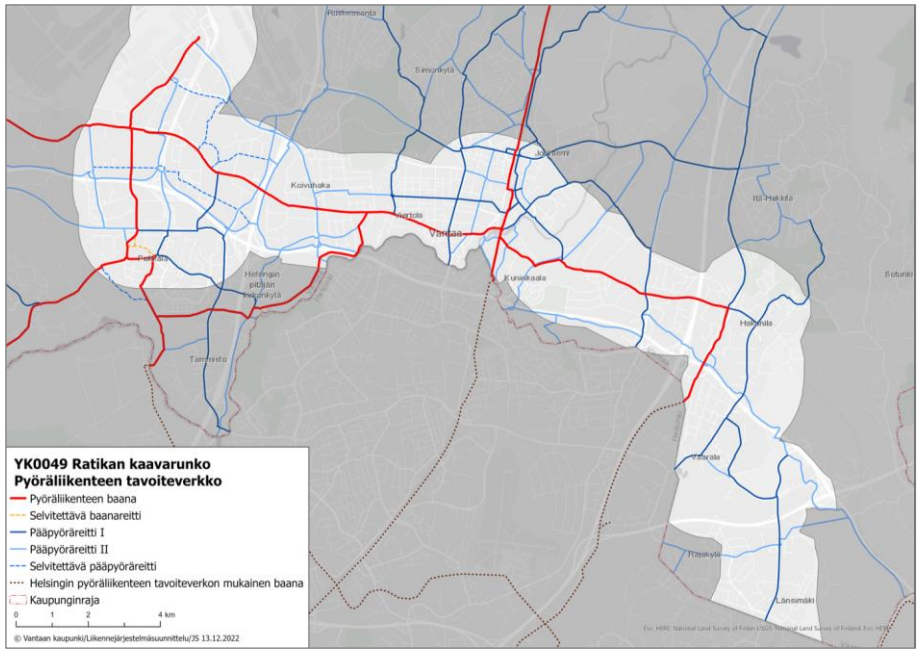
Kaavarunko täydentää ja tarkentaa yleiskaavassa esitettyä tie- ja katuverkkoa. Yleiskaavan tapaan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palvelevat väylät on merkitty kaavarungossa liikennealueina. Muu tie- ja katuverkko on merkitty kahdella merkinnällä, jotka ovat *pääkatu tai tie* sekä *alueellinen tai paikallinen kokoojakatu*. Niitä koskevien määräysten mukaisesti keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylille. Kokoojakadut puolestaan täydentävät tätä verkkoa. Tie- ja katuverkon luokittelu ohjaa jatkosuunnittelua tuomalla esiin eri yhteyksien aseman liikenneverkolla, mikä vaikuttaa esimerkiksi katujen poikkileikkausten mitoitukseen. Keskeistä on myös varmistaa sujuva liikkuminen ja keskustojen saavutettavuus eri kulkumuodoilla.

Kestävän liikkumisen osalta ratikan kaavarungossa on merkintöinä lisäksi: *joukkoliikennekatu*, *kestävän liikkumisen katu* ja *kävelykatu*. Joukkoliikennekaduiksi on merkitty katuosuuksia Hopeatien ympäristössä, Muurassa sekä Aviapoliksen terminaalin alueella. Nämä ovat joukkoliikenteelle varattuja katuja, joille linjataan joukkoliikenteen sekä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteys. Muun liikenteen läpiajoa ei sallita joukkoliikennekaduilla. Kestävän liikkumisen kaduiksi on puolestaan merkitty osa Kielotiestä sekä Aviabulevardista. Näillä katuosuuksilla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla. Kävelykatuna kaavarungossa on merkitty Tikkuraitin ja Asematien muodostama yhteys, joka varataan jalankululle ja pyöräliikenteelle.

Kaavarunko tuo joitakin tarkennuksia pyöräliikenteen baanoihin. Linjaus Backaksen kartanon alueella on tarkentunut suunnitelmien edetessä ja siihen liittyy Ylästöntien pohjoispuolen selvitettävä baanareitti, jonka linjausta on vielä tutkittava. Kivistön-Tikkurilan-Hakunilan baana kulkee pitkälti Vantaan ratikan varressa ja sitä suunnitellaan toteutettavaksi ratikan yhteydessä. Lisäksi pyöräliikenteen teemakartalla on tarkennettu vuoden 2020 lopulla valmistunutta pyöräliikenteen tavoiteverkkoa. Siinä on esitetty baanat sekä pääpyöräreitit, jotka on luokiteltu kahteen luokkaan. Kaavarunko tarkentaa pääpyöräreittejä lähinnä Aviapoliksen alueella, missä maankäytön muuttuessa uusilla pyöräyhteyksillä on merkittävä vaikutus erityisesti alueen sisäiseen liikkumiseen. Pääpyöräreitit on esitetty vain teemakartalla kaavakartan luettavuuden takia.

Kaavarunko ei tuo esiin pienimpiä yhteyksiä, kuten tonttikatuja ja paikallispyöräteitä, mutta nämä on otettava huomioon jatkosuunnittelussa, jotta esimerkiksi jalankulun ja pyöräliikenteen reitit pysäkeille ja palveluihin voidaan toteuttaa mahdollisimman suorina ja turvallisina. Näihin vaikuttaa muun muassa korttelirakenne ja yhteyksillä on keskeinen vaikutus alueellisiin saavutettavuuksiin sekä pysäkkien palvelutasoon.





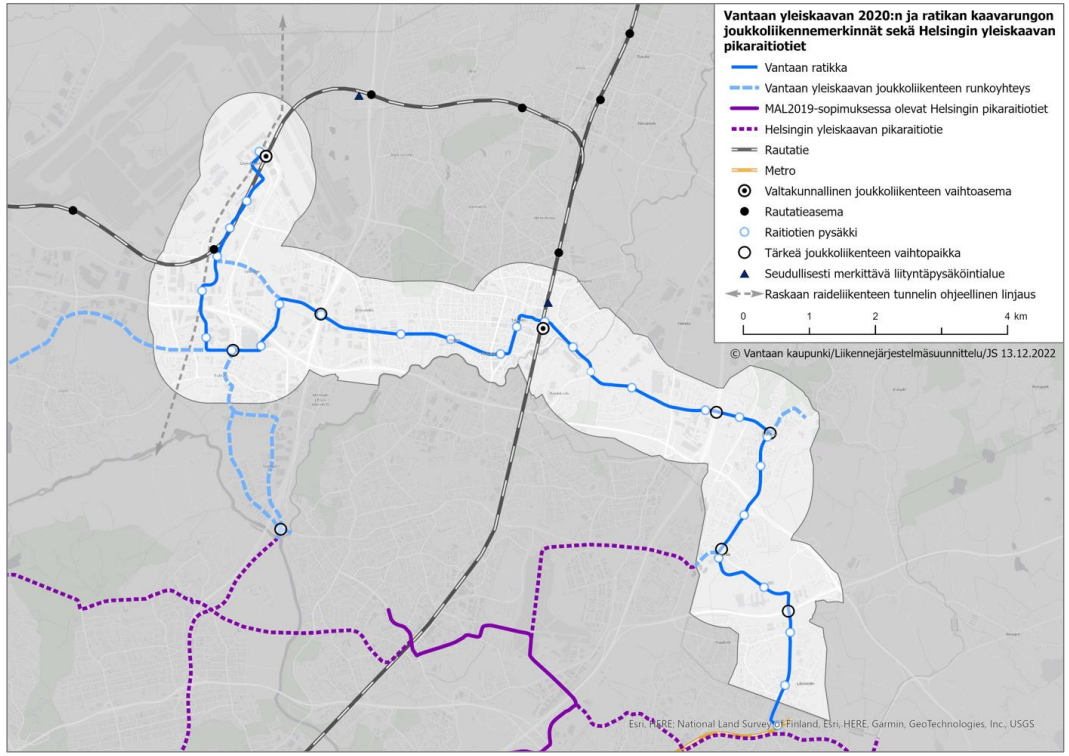
Kuvat 40 ja 41. Tie- ja katuverkon sekä pyöräliikenteen tavoiteverkon teemakartat

Kohti parempaa joukkoliikennekaupunkia

Vantaan ratikka on yksi osa HSL-alueen joukkoliikennelinjaston runkoverkkoa ja tulevaisuudessa osa pääkaupunkiseudun pikaraitiotieverkostoa. Ratikan kaavarunkoon on merkitty raitiotien lisäksi yleiskaavan joukkoliikenteen runkoyhteydet, jotka voidaan toteuttaa raitioteinä. Ne mahdollistavat Helsingin yleiskaavan pikaraitioteiden jatkumisen Vantaalle sekä yhdistymisen Vantaan ratikan raiteisiin. Pidemmän aikavälin varauksena on yleiskaavassa ja kaavarungossa osoitettu raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus, jolla mahdollistetaan Lentoradan ja Tallinna-tunnelin toteutuminen. Kaavarunkoon on merkitty myös tavaraliikennettä palveleva Vuosaaren satamarata.

Vantaan ratikka tuo uuden lisän liikkumisvaihtoehtoihin ja raideyhteyden Itä-Vantaalle. Raitiotie parantaa Vantaan poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna se parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä. Uusi liikennemuoto aiheuttaa myös haasteita. Koska katutilan kokonaismäärä ei kasva, pitää kaupungin liikennejärjestelmää järjestellä uudelleen siten, että eri kulkumuodoille ja palveluille löydetään optimaaliset paikkansa ja roolinsa osana kokonaisuutta. Ja vaikka raitiotie tuo uusia alueita raideliikenteen piiriin, se ei tarkoita, että bussiliikenne olisi näiltä alueilta kuitenkaan loppumassa. Esimerkiksi Hakunilan ja Pakkalan alueilla säilyy myös jatkossa vahva bussiliikenne, joka osaltaan toimii liityntänä ratikan pysäkeille ja toisaalta tarjoaa suoria yhteyksiä muun muassa Helsingin suuntaan.

Vaihdot ovat olennainen osa joukkoliikennejärjestelmää ja raitiotien myötä paranee vaihtoyhteydet erityisesti nykyisiin ratoihin sekä säteittäisten pääväylien bussiliikenteeseen. Kaavarunkoon on merkitty erikseen tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja rautatieasemat, joista Tikkurilan ja Lentoaseman asemat on nostettu omalle merkinnälleen. Vaihtoyhteyksien sujuvuus raitiotien ja muun joukkoliikenteen välillä on kuitenkin keskeisessä asemassa kaikkien raitiotiepysäkkien suunnittelussa. Kaavarungon alueella on myös seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue Tikkurilassa.



Kuva 42. Joukkoliikenneverkoston teemakartta. Kuvassa ei ole mukana Vuosaaren satamarataa, koska se palvelee vain tavaraliikennettä.

Pysäkinseudut

Ratikan kaavarungossa Mobility Hub- ja Design Manual -selvitysten tulokset heijastuvat pysäkkien ympäristön maankäytössä ja kaupunkitilan suunnitteluratkaisuissa. Pysäkkien vaikutus kaupunkiympäristöön on esitetty kahdella eri merkinnällä, joissa pysäkin kohdemerkintä ohjaa itse pysäkin ja sen välittömän lähiympäristön liittymistä kestävän liikkumisjärjestelmän kehittämiseen. Pysäkinseudun kehittämismerkintä taas kattaa laajemman pysäkin vaikutusalueen, ja se ohjaa alueen liikennejärjestelmän kehittämistä, kaupunkitilan muutosta käveltävyys ensi sijalla ja toimintojen sijoittamista. Pysäkinseudun kehittämismerkinnän vyöhykkeelle pyritään keskittämään mm. tehokkain rakentaminen, ja palvelujen sijoittamisessa tulee suosia ratikan pysäkinseutuja.

Ratikalla edistetään kestävien liikkumismuotojen käyttömahdollisuuksia mm. nostamalla kävely sekä keskustojen että pysäkkien lähiympäristöjen ensisijaiseksi liikkumiskeinoksi. Valintaa ilmennetään pysäkkien lähiympäristön suunnittelulla, jossa suunnitteluratkaisut ja materiaalit lähtevät kävelijän nopeustasosta ja kokemusmaailmasta: virikkeitä ja kokemuksia tulee tarjota monin verroin tiheämpään kuin autoiluun perustuvassa kaupunkirakenteessa. Kävelyreitit pysäkeille suunnitellaan sujuviksi ja esteettömiksi.

Pysäkinseuduista tulee rakentaa laadukasta kaupunkiympäristöä. Tilan rajauksen, pintamateriaalien, kalusteiden, valaistuksen ja kasvillisuuden avulla luodaan laadukasta ja viihtyisää kävelyn ja viipymisen aluetta. Pysäkkien yhteyteen varataan tilaa julkiselle taiteelle ja/tai erottuvalle ja mieleen jäävälle arkkitehtuurille. Ratikkakatujen ja muiden pää- ja kokoojakatujen risteyspaikat toisten pääkatujen, kehitettävien kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien sekä viherverkostojen kanssa on kehitettävä erityisluonteisina paikkoina. Erityisluonne voidaan tuoda esiin esimerkiksi erottuvan ja mieleen jäävän arkkitehtuurin tai kaupunkitilan tai julkisen taideteoksen avulla.

Kuvat 43 ja 44. Havainnekuvia pysäkkien ympäristöistä (WSP).

Keskustat

Vantaa on monikeskuksinen kaupunki, jolla on yhdeksän keskustaa ja keskusverkko jatkuu naapurikuntiin. Yleiskaavan nostamista kolmesta pääkeskustasta kaksi, Tikkurila ja Aviapolis, sijoittuvat ratikan kaavarungon alueelle. Lisäksi suunnittelualueella sijaitsevat aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki, jotka muodostavat tärkeän osan kaupungin monikeskuksisuuden vahvistumista.

Keskustoista Aviapolis on luonteeltaan verkostomainen. Vantaan ratikka kutoo yhteen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen ytimiä mm. Aviapoliksen keskustassa, Muurassa, Huberilassa ja Annefredissä. Lisäksi Jumbon alue kehittyy kaupan ja palvelujen keskittymästä monipuoliseksi kaupunkikeskustaksi. Pakkalassa ratikan varteen sijoittuvat laajat uudistuvat keskustatoimintojen alueet. Uudistumisen myötä myös nykyisten umpinaisten rakennusten tulisi avautua ulospäin ympäröiville kaduille. Tikkurila kehittyy monen liikennemuodon ja toiminnon tiiviinä ja laadukkaana kaupunkiytimenä, jonka vetovoimaa lisäävät jokimaisema ja sen kulttuuriympäristöarvot. Hakunila hyötyy eniten ratikan mahdollistamasta saavuttavuuden paranemisesta sekä keskeisiä kaupunkitiloja uudistavista ja parantavista hankkeista, kuten Vanhan Lahdentien siirron mahdollistamasta keskustan läntisestä laajennuksesta. Samantapainen uusiutuminen ja täydentäminen on mahdollista myös Länsimäessä.

Keskustat ovat toiminnallisia solmuja, ja niitä luonnehtivat toimintojen monimuotoisuus, rinnakkaisuus ja korkea intensiteetti verrattuna muihin alueisiin. Keskustat ovat ennen kaikkea kohtaamisten, kulttuurin ja elämysten paikkoja. Kaupunkielämä edellyttää rakentamiselta tehokkuutta ja toiminnoilta tiheyttä. Toiminnallisen tiheyden vastapainoksi tarvitaan tunnistettavia erottuvia paikkoja, suunnittelun ja toteutuksen laatua, viihtyisiä julkisia kaupunkitiloja ja viheralueita. Keskustaympäristössä saavat myös näkyä kestävyyden ja esimerkiksi sään ääri-ilmiöiden edellyttämät ratkaisut.

Kaupunkikeskustojen muutosta kestävämpään suuntaan edustaa myös liikennejärjestelmän muutos. Joukkoliikenteen eri muodoille ja niiden matkaketjuille luodaan tasavertaiset olosuhteet verrattuna autoiluun. Ennen kaikkea keskustoja ja erityisesti pysäkkien ympäristöjä kehitetään kävely ensisijaisena kulkumuotona. Tarkemmassa suunnittelussa tämä näkyy kaupunkitilan käytön priorisoinneissa, huolellisessa suunnittelussa ja laadukkaassa toteutuksessa niin julkisen kaupunkitilan, rakennusten arkkitehtuurin kuin tonttien piha-alueiden käytössä. Keskustoissa myös pysäköintijärjestelmä uusiutuu: maantasopysäköintejä korvataan rakenteellisilla pysäköintiratkaisuilla, mikä vapauttaa arvokasta keskustamaata joko rakentamiseen tai kaupunkilaisten ja asukkaiden käyttöön.

Ratikan kaavarungossa keskusta-alueita on osoitettu suppeammin kuin yleiskaavassa. Toisaalta yleiskaavan esitystapa on sekä tarkastelumittakaavaltaan että esitettyjen maankäyttöluokkien osalta yleispiirteisempi kuin ratikan kaavarungossa. Siten osa yleiskaavan keskusta-alueista on tulkittu joko tarkemmin muihin käyttötarkoituksiin tai sijoitettu käyttötarkoituksiin, joiden voidaan ajatella ainakin lyhyemmällä aikavälillä täsmentävän yleiskaavan keskustamerkintää, kuten keskustojen selvästi asuinpainotteisten laitaosien osoittaminen keskustamaisina asuinalueina. Toisaalta keskustojen alueilla ei esitetä erikseen yksittäisille toiminnoille varattuja alueita, esim. koulujen ja päiväkotien tarpeisiin varattuja julkisten palvelujen alueita.

Keskusta-alueiden verkkoa on täydennetty muutamalla lähikeskustaksi merkityllä ratikkapysäkin ympäristöllä (Koivuhaka, Heidehof ja Kuussilta). Nämä eivät ole yleiskaavan mukaisia keskusta-alueita, vaan täydentävät toiminnallisesti monimuotoisina pysäkkiympäristöinä keskusverkkoa. Lähikeskuksiin ei voi sijoittua esim. suuryksikkökoon ylittävää kauppaa, vaan palvelut on suunnattu lähiympäristön tarpeisiin.

Lähipalvelut

Julkisten palveluiden osalta kirjastot ja terveyspalvelut keskittyvät keskustoihin, kun taas asukkaiden lähipalveluina toimivat koulut ja päiväkodit ovat keskustojen lisäksi asuinalueilla lähellä käyttäjiään.

Ratikan kaavarunkoalueen palveluverkko täydentyy vuoteen 2031 mennessä useilla uusilla palveluilla. Kaavarungon alueelle on investointiohjelmaan kirjattu kaksi uutta yhtenäiskoulua sekä 14 uutta tai tilapäistä päiväkotia. Seuraavan kymmenen vuoden palveluverkkotarpeet on määritelty talousarvion investointiosassa.

Aviapoliksen suuralueella Veromiehen kaupunginosan muuttuessa suurelta osin asumiseen, on myös uusien lähipalvelujen tarve tiedostettu. Näistä mainittakoon monitoimirakennus Atomi, jonne sijoittuvat päiväkoti, yhtenäiskoulu ja nuorisotila. Tikkurilassa uusi hyvinvointikeskus ja kaupungin uudet toimitilat ovat suuria tulevaisuuden hankkeita. Jokiniemen oppimiskampus kehittää radan itäpuolelle merkittävän ammatillisen ja toisen asteen koulutuskeskittymän. Tikkurilan urheilupuiston alueen toimintoja kehitetään. Hakunilan suuralueella tulevaisuuden kohteita ovat usean päiväkodin lisäksi mm. Hakunilan vanhustenkeskus sekä asukastilat.

Merkittävimpien muutosten lisäksi kaupungin eri toimialoilla on kehitystarpeita, jotka edellyttävät uutta tai muuntuvaa tilaa. Lisäksi kaupungilla on palvelutiloja, joiden kunto saattaa aiheuttaa lisätarpeita uusien palveluiden toteuttamiselle. Kaupungin tulee voida vastata näihin tarpeisiin osoittamalla riittävästi tonttimaata, ja asemakaavoittaa joustavasti tarpeisiin soveltuvia aluevarauksia.

Kuvat 45-47. Esimerkkikuvia päiväkodeista, kouluista ja leikkipaikoista

Palveluverkko ratikkakaupungissa

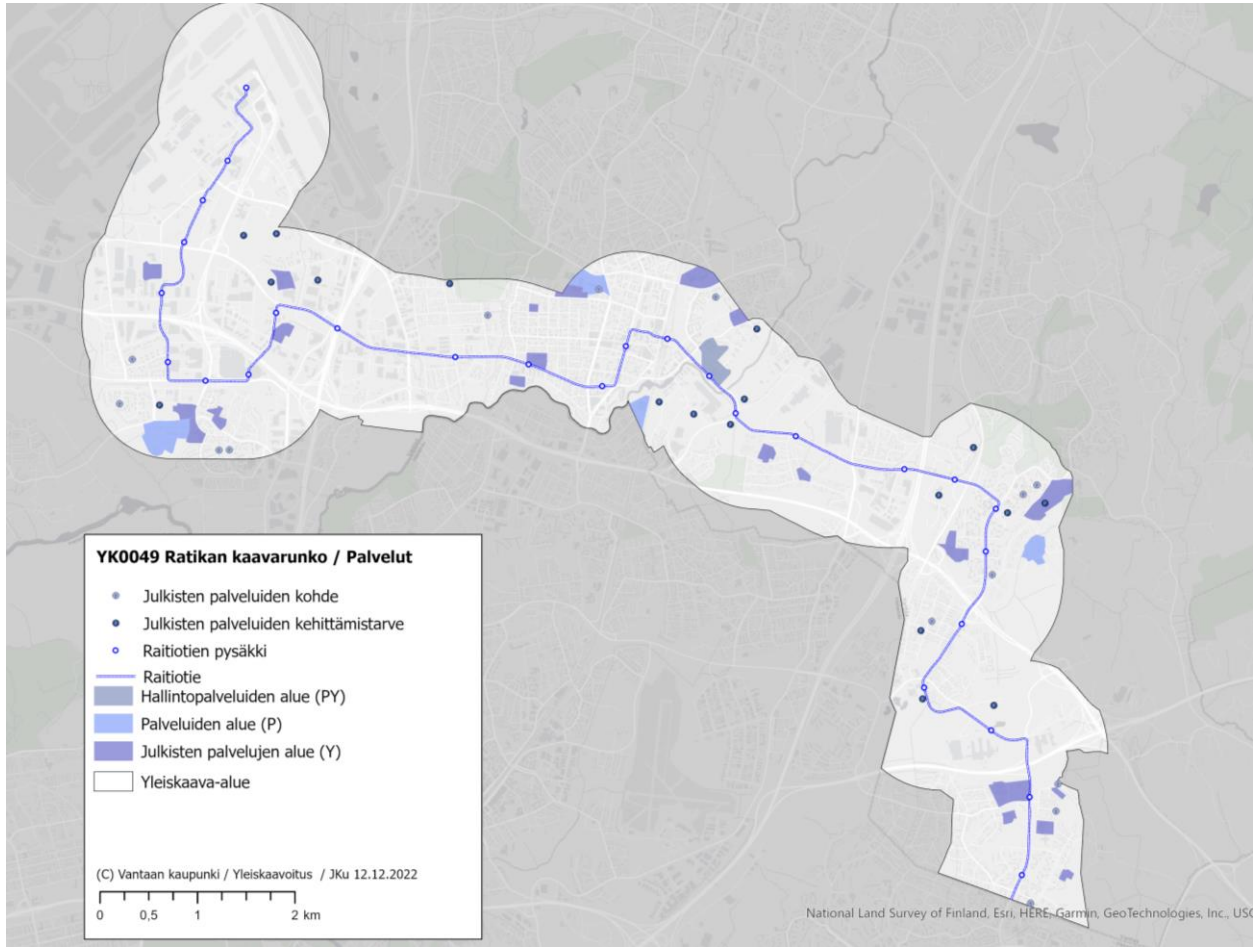
Toimivassa ratikkakaupungissa palvelut ovat sujuvan kävely-, pyörä- tai ratikkamatkan päässä. Palvelut on helppo saavuttaa niin ratikkapysäkiltä kuin myös kotiovelta. Matkaketjut kodin, palveluiden ja joukkoliikenteen pysäkkien välillä tulisi olla turvalliset ja helposti kuljettavat. Hiilineutraalit matkaketjut syntyvät toimivasta kaupunkirakenteesta ja liikennejärjestelmästä, joka kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön asiointimatkoilla. Alueiden vetovoiman ja myönteisen imagon kannalta on keskeistä, että päivittäisiä lähipalveluita on tarjolla riittävästi – sujuvan, turvallisen ja helposti hahmotettavan matkan päässä.

Ratikan varren kaupunkikehitys ja sen mahdollistama asukasmäärän kasvu tarkoittaa luonnollisesti myös palvelutarpeen kasvua. Voimakkaimmin kasvu näkyy varhaiskasvatus- ja perusopetuksen palveluiden tarpeessa. Ratikan kaavarunkotyön yhteydessä tarkentuneet kasvuluvut tuottavat palvelutarpeen 20 päiväkodille ja 5 yhtenäiskoululle vuoteen 2050 mennessä. Lisäksi sosiaali- ja terveyspalveluille tarvitaan tilaa kasvavan väestön tarpeisiin. Paikoin vanhentuneet ja palvelutarpeen kasvuun heikosti vastaavat tilat lisäävät haasteita. Palveluiden osalta kaupunkisuunnitteluun liittyviä periaatteita ovat mm. hyvä saavutettavuus joukkoliikenteellä, jalan sekä pyörällä, täydennysrakentamisen mahdollistama keskittäminen, tilojen yhteiskäyttö ja tilatehokkuus sekä monikäyttökiinteistöt. Palveluiden sijoittamisessa on huomioitu ympäristöterveysnäkökulmat, kuten ilmanlaatu ja melu.

Iäkkäiden palveluasumisen kannalta sijainti monipuolisen palvelutarjonnan keskusta-alueilla ja hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella on eduksi, sillä keskeinen sijainti helpottaa palvelutaloissa asuvien, siellä asioivien ja työssäkäyvien arkea.

Päiväkodin tulisi löytyä lähipalveluna samasta kaupunginosasta, ja koulun tulisi olla korkeintaan 3 kilometrin turvallisen koulumatkan päässä, mieluiten kuitenkin 1 kilometrin päässä. Päiväkoti- ja koulutontin koko tulisi olla nykymitoituksen mukaan noin 1–3 hehtaaria. Haasteena riittävän ja saavutettavan palveluverkon toteuttamisessa on löytää tiivistyvästä kaupunkirakenteesta oikeankokoinen tontti, joka on myös rakennettavuudeltaan hyvä ja ympäristöltään terveellinen. Palveluverkon kehittämisen haasteena on myös kaupungin omistaman maan vähäisyys palvelun tuotantoon soveltuvissa sijainneissa.

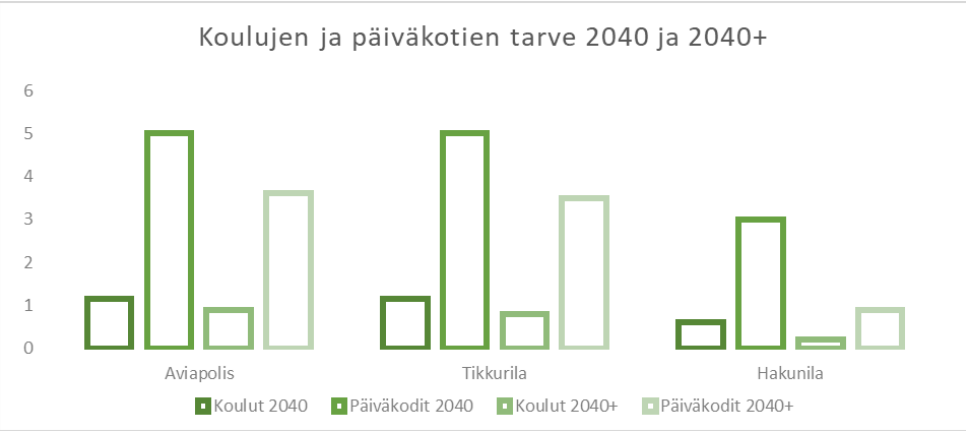
Kaavarunkokartalla on osoitettu aluemerkintöinä olemassa olevien kohteiden lisäksi sellaiset tulevat palvelut, joiden sijainti on jo tiedossa. Symboleilla on osoitettu uusia palvelutarpeita, joiden sijaintia ja aluevarauksen laajuutta tulee selvittää tarkempien suunnitelmien, kuten asemakaavojen laadinnan yhteydessä. Keskusta-alueilla (C) olevia palveluita ei kartalla erikseen esitetä, sillä ne ovat osa keskustojen toiminnallista monipuolisuutta. Alueellisissa kaavarungoissa, kuten Tikkurilan sekä Länsimäen kaavarungoissa on tutkittu uusien palvelutarpeiden sijaintia, ja ne on huomioitu ratikan kaavarungossa. Palveluiden kehittämiskohteita on haettu sellaisista sijainneista, jotka sujuvoittavat asukkaiden arkisia matkaketjuja ja joissa voidaan hyödyntää ratikan pysäkin läheisyyttä ja ratikkaa kulkumuotona asiointimatkoilla.



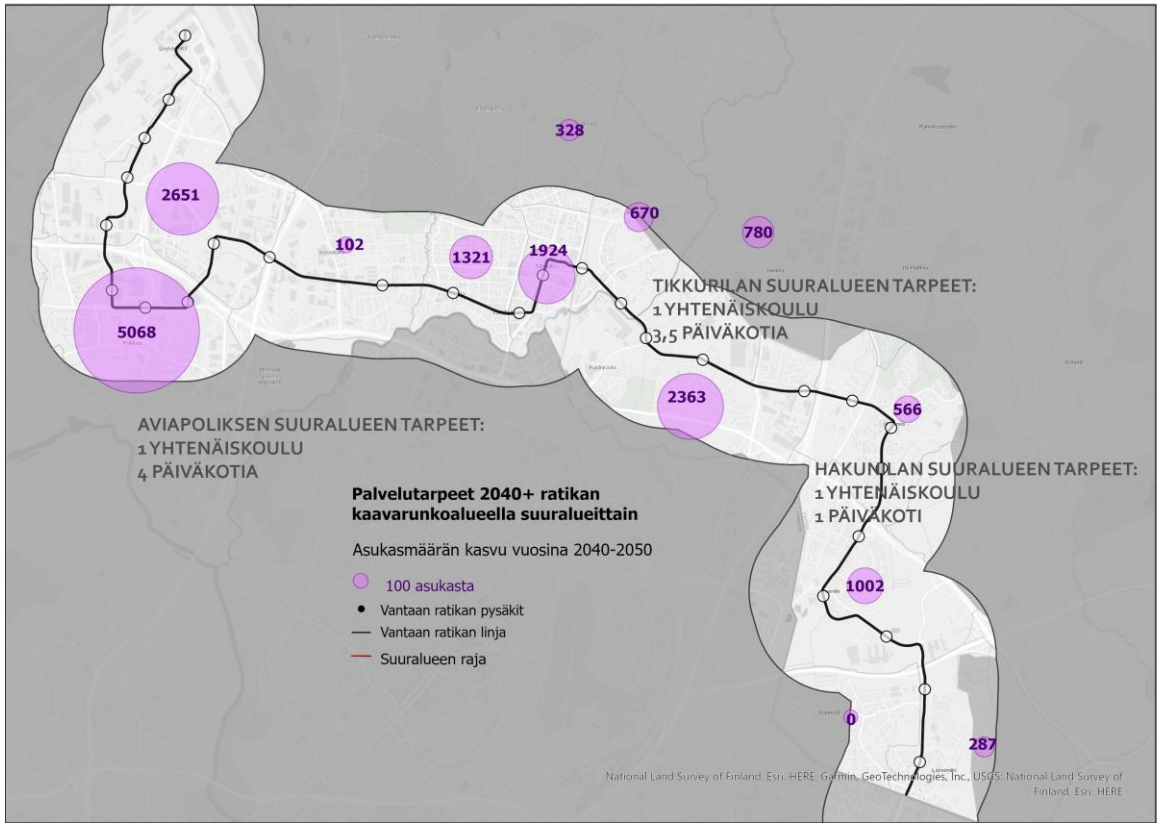
Kuva 48. Lähipalvelut ratikan kaavarungossa

Vuoden 2040 jälkeen tarvittavat palvelut esitetään oheisessa teemakartassa. Kartalla on kuvattu suuralueittain ratikan tuottama väestönkasvu vuosina 2040–2050 sekä nykyisen palvelumitoituksen mukaiset uudet päiväkotien ja koulujen tarpeet. Tämän kasvuarvion lisäksi on syytä ottaa huomioon yleiskaavan A/TP-alueiden asumisen osuuden toteutuminen ja painotus sekä olemassa olevien asuinalueiden täydennysrakentamisen potentiaali, jotka voivat tuottaa lisätarpeita lähipalveluille. Yleiskaavan mitoituslukujen pohjalta laskettuna palveluiden lisätarpeita tullee erityisesti Tikkurilan ja Hakunilan suuralueiden kaupunginosissa ratikan vyöhykkeellä.

Kaavarunkokartalla on osoitettu erilaisiin matkailun, vapaa-ajan ja urheilun toimintoihin mm. Tikkurilan urheilupuisto sekä Backaksen ja Håkansbölen kartanoalueet. Kartanoalueiden kehittämisessä tulee huomioida ympäristön kulttuurihistorialliset arvot.



Kuva 49. Koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+ suuralueittain



Kuva 50. Väestönkasvu kaupunginosittain 2040–2050 sekä koulujen ja päiväkotien tarpeet 2040+

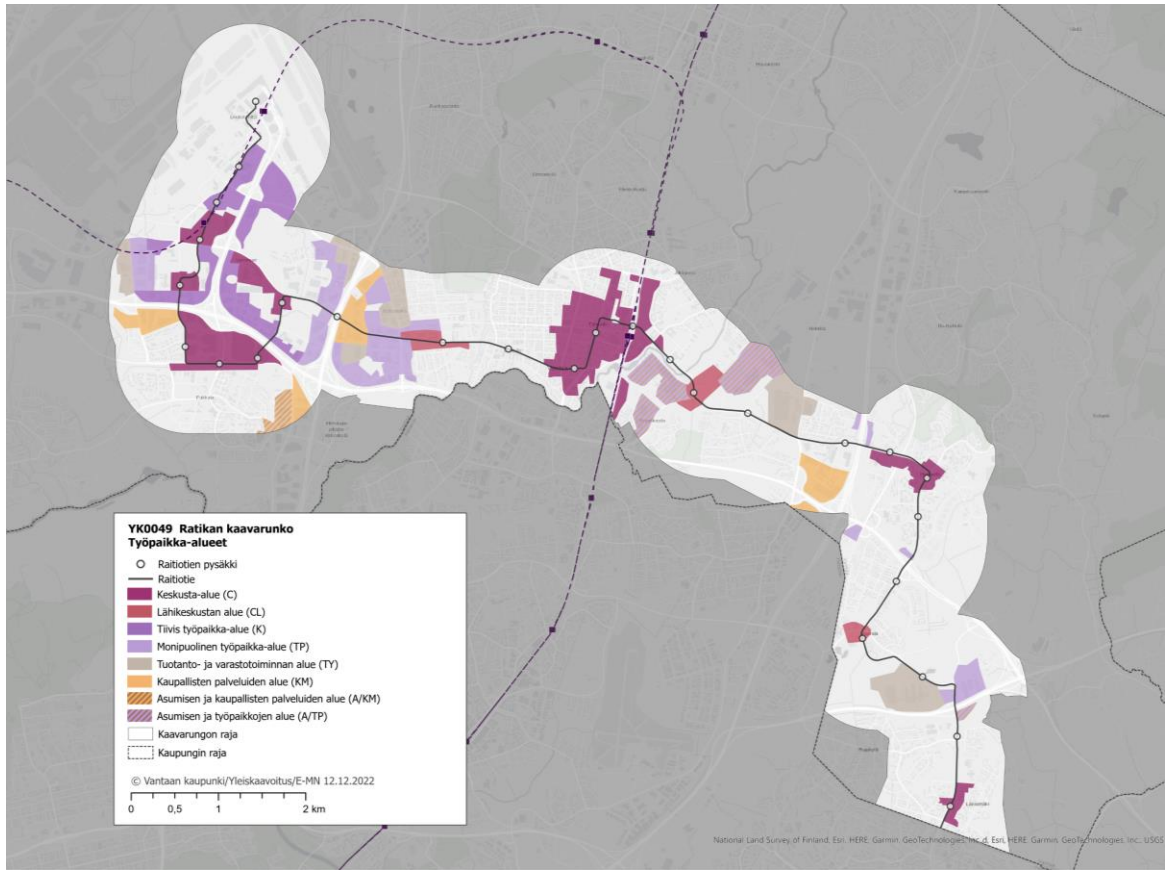
Elinkeinot ja työpaikat

Ratikan kaavarungon kehitys- ja kasvukäytävällä sijaitsee jo nykytilanteessa lähes 50 % koko Vantaan työpaikoista. Kaavarungon ratkaisuilla halutaan turvata alueen elinvoimaisuus ja työpaikka-alueiden kehittämisedellytykset mahdollistamalla monipuoliset ja riittävät työpaikka-alueiden varaukset. Työpaikkamäärään tavoitellaan kasvua: alustavasti on arvioitu, että alueella olisi vuonna 2050 yli 30 000 uutta työpaikkaa. Tämä tarkoittaa yli 1 miljoonaa kerrosneliötä uutta työpaikkarakentamista. Tavoitteen saavuttaminen onnistuu nykyisten työpaikka-alueiden ja keskustojen tehostamisella ja monipuolistamisella.

Työpaikka-alueet on kaavarungossa jaoteltu tiiviisiin työpaikka-alueisiin (K), monipuolisiin työpaikka-alueisiin (TP), tuotanto- ja varastotoimintojen alueisiin (TY), kaupallisten palveluiden alueisiin (KM) sekä asumisen ja työpaikkojen tai kaupallisten palveluiden alueisiin (A/TP ja A/KM). Näiden lisäksi keskusta-alueet (C ja CL) ovat merkittäviä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä. Työpaikkoja sijoittuu myös lentokentän ja palveluiden alueille sekä asuinalueille.

Tiiviitä työpaikka-alueita (K) kehitetään tehokkaina ja kaupunkitilaltaan korkealaatuisina toimisto- ja palveluvaltaisina alueina, joille on mahdollista sijoittua myös tehokkaan tuotannon tiloja. Alueet sijaitsevat asutuksen läheisyydessä, joten toiminnot eivät saa aiheuttaa ympäristöhäiriöitä. Kaupunkitilan laadun parantaminen on yksi tärkeä kehittämistavoite. Tiiviiksi työpaikka-alueiksi on osoitettu alueita erityisesti Aviapoliksessa: ratikan varrella lentokentän läheisyydessä, Lentoasemantien ympäristössä sekä Kehä III:n varrella. Aviapolis kehittyy jatkossakin Vantaan suurimpana ja tärkeimpänä työpaikkakeskittymänä.

Tehokkain ja korkealaatuisin toimitilarakentaminen sijoittuu saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille, kuten asemanseuduille ja ratikkapysäkkien yhteyteen, missä toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Ratikka parantaa entisestään alueen saavutettavuutta ja logistisesti ainutlaatuista sijaintia lentokentän, Aviapoliksen aseman ja Kehä III:n läheisyydessä.



Kuva 51. Työpaikka-alueet ratikan kaavarunkoluonnoksessa

Monipuolisina työpaikka-alueina (TP) on kaavarungossa osoitettu alueet, jotka säilyvät työpaikka-alueina. Alueille on mahdollista sijoittaa toimisto- ja palvelutoimintoja sekä tehokkaita ympäristöhäiriöitä aiheuttamattomia tuotantotoimintoja. Monipuoliset työpaikka-alueet sijoittuvat ratikan lähiympäristöön hyvin saavutettavilla alueilla, joiden katsotaan kehittyvän ja tehostuvan ratikan vaikutuspiirissä. Alueilla ei sallita ympäristöhäiriöitä eikä suurimittakaavaista logistiikkaa.

Rouheammille työpaikkatoiminnoille on tilaa tuotanto- ja varastotoimintojen (TY) alueilla muun muassa Aviapoliksessa Viiman alueella, Koivuhaassa, Hakkilassa sekä Fazerilassa. Tuotanto- ja varastotoiminnot eivät saa aiheuttaa merkittäviä ympäristöhäiriöitä.

Kaupallisten palveluiden alueiksi (KM) on osoitettu alueet Tammistossa, Vantaanportissa, Koivuhaassa ja Porttipuistossa, joille saa sijoittua vähittäiskaupan suuryksiköitä sekä ympäristöhäiriöitä aiheuttamatonta elinkeinotoimintaa. Vähittäiskaupan suuryksiköiden yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota siihen, ettei suuryksiköiden sijoittamisella heikennetä keskustaan sijoittuvan kaupan toimintaedellytyksiä.

Pelkkien työpaikka-alueiden lisäksi kaavarungossa on osoitettu ”raitamerkinnällä” asumisen ja työpaikkojen tai kaupallisten palveluiden alueita. Työpaikkojen ja asumisen sekoittaminen mahdollistaa kaupungin tiivistymisen ja rakenteen monipuolistumisen joukkoliikennevyöhykkeille tavoitteiden mukaisesti. Samalla on kuitenkin huomioitava, ettei alueiden rakenne yksipuolistuisi vain asuinalueiksi. Kun olemassa olevia toimitila-alueita muutetaan asumiseen, tulee mahdollisesti pilaantuneet maa-alueet huomioida. Lisäksi useille alueille sijoittuu ympäristöhäiriöitä tai -riskejä aiheuttavia laitoksia, joiden asettamat reunaehdot tulee ottaa tarkemmassa suunnittelussa huomioon.

Kuvat 52–55. Havainnekuvia Jumbon ja Aviapoliksen työpaikka- ja kaupallisten palvelujen keskittymistä (WSP)

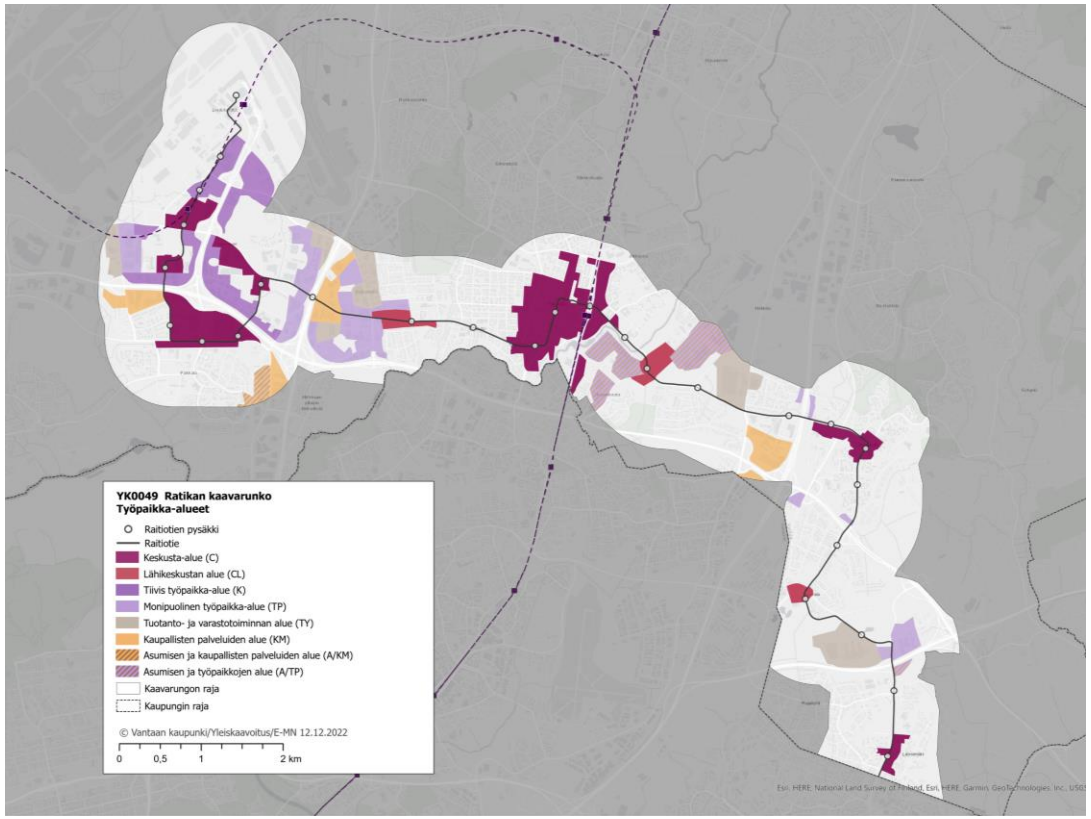
Keskustat työpaikkojen ja palveluiden keskittyminä

Keskusta-alueet ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia. Alueita kehitetään toiminnoiltaan sekoittuneina monipuolisina alueina, joihin keskittyy jatkossakin merkittävästi työpaikkoja ja palveluita. Tuottavuuden näkökulmasta laajenevat ja tiivistyvät keskusta-alueet ovat alueita, joille elinkeinotoimintaa ja työpaikkoja tulisi pyrkiä keskittämään. Toiminnot keskittyvät helpommin tietyille jo vetovoimaisille alueille, joilla etuna on esimerkiksi muiden toimijoiden ja asiakkaiden läheisyys sekä alueen palvelutarjonta. Yritysklustereiden muodostumisen kannalta parhaat edellytykset ovatkin tiiviillä ja rakenteeltaan monipuolisilla alueilla, kuten keskusta-alueilla tai tiiviillä ja monipuolisilla työpaikka-alueilla.

Tiiviin maankäytön myötä syntyy keskittymisetuja, jotka ovat taloudellisen kehityksen moottori. Tehokkain rakentaminen sijoittuukin saavutettavuudeltaan parhaimmille paikoille, kuten asemanseudulle ja ratikkapysäkkien yhteyteen, missä toimintojen monipuolisuus on suurimmillaan. Ratikka parantaa entisestään keskusta-alueiden saavutettavuutta. Hyvä saavutettavuus on yritysten kannalta yksi tärkeimpiä sijoittumistekijöitä. Se myös mahdollistaa paremman työvoiman saatavuuden. Tässä suhteessa joukkoliikennesaavutettavuuden ja erityisesti raideliikenteen asemien läheisyyden merkitys on noussut viime vuosina. Erityisesti Aviapolis ja Tikkurila kehittyvät vahvoina seudullisesti vetovoimaisina työpaikkakeskittyminä, joissa painopiste on osaamisintensiivisissä palvelu- ja kaupan aloissa.

Jotta keskusta-alueet kehittyisivät aidosti monipuolisina toiminnoiltaan sekoittuneina alueina ja työpaikkakehitys säilyisi positiivisena, on varmistettava, että toimitilarakentamista mahdollistetaan erityisesti asemien ja ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä. Pelkät kaupalliset palvelut ja kivijalkarakenne eivät riitä ylläpitämään elinvoimaisia ja toiminnoiltaan aidosti monipuolisia keskustoja. Tarkemmassa suunnittelussa tuleekin varmistaa, että asuntorakentamisen lisäksi myös toimitilarakentamiselle varataan riittävästi sijoittumismahdollisuuksia erityisesti asemanseutujen ja ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä.

Alueella työssäkäyvät vaikuttavat positiivisesti myös alueen palveluihin ja kaupalliseen tarjontaan. Esimerkiksi ravintolapalveluille lounasajan asiakasvirta on erittäin tärkeä. Asukkaat ja työntekijät yhdessä mahdollistavat elävän ja elinvoimaisen kaupungin eri vuorokauden aikoina.



Kuva 56. Keskustat ja työpaikka-alueet kaavarungossa

Kaupan ohjaaminen

Kaupan ohjaus perustuu yleiskaavan 2020 ratkaisuun, voimassa olevaan maakuntakaavaan sekä useisiin selvityksiin. Vuonna 2015 laadittu *Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040* määritteli kaupan maankäytöllisen kehittämisen ja ohjaamisen periaatteet, joista tähän on nostettu ratikan kaavarunkoaluetta koskevat osuudet. Samat periaatteet toimivat myös yleiskaavan kaupan ratkaisun perustana.

Kaupan ohjaamisen yleiset periaatteet Vantaalla

- Vähittäiskaupan suuryksiköt ohjataan keskusta-alueille ja kaupan alueille.
- Päivittäistavarakaupat ja muut erikoiskaupat tulee sijoittaa keskusta-alueille tai niiden tulee tukeutua asuntorakenteeseen tai raideliikenteeseen.
- Keskusta-alueiden ulkopuolisilla asuntovaltaisilla alueilla tulee edistää kaupallisten lähipalvelujen muodostumista.
- Työpaikka-alueille (muu kuin kaupan alue) saa sijoittaa alueen pääkäyttötarkoitusta tukevia liiketiloja tapauskohtaisesti. Liiketiloja ei saa rakentaa ilman tontin varsinaisen liiketoiminnan rakentamista. Tästä poikkeuksena ovat Kehäradan asemanseudut, joille saa rakentaa kaikkia kaupan laatuja.
- Kaupungin tulee edistää riittävää kaupan tonttitarjontaa.

Nykyiset keskusta-alueet ja keskusta-alueiden laajennukset

- Tavoitellaan laaja-alaisesti kauppaa, erityisesti muuta erikoiskauppaa ja päivittäistavarakauppaa.
- Myymälätilojen suunnittelussa on otettava huomioon keskustojen erityispiirteet tiiviinä kaupunkirakenteen ytiminä. Keinoina ovat muun muassa liiketilojen integroiminen muihin toimintoihin ja myymälätilojen avautuminen katutilaan.
- Keskustojen liiketilat on suunniteltava tavalla, joka kannustaa asioimiseen kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä.
- Rakennusten maantasokerrosten kadulle aukeavat tilat on osoitettava keskeisillä paikoilla liiketiloiksi.
- Liiketilojen pysäköinti tulee toteuttaa pääsääntöisesti rakenteellisena ja osin kadunvarsipysäköintinä.
- Julkisten ja yksityisten palvelujen yhteisasioinnin helppoutta tulee edistää.

Nykyiset kaupan alueet ja kaupan alueiden laajennukset

- Tavoitellaan kauppaa, joka ei suuren kokonsa vuoksi sovellu keskustatoimintojen alueille ja joissa myytävät tuotteet vievät paljon tilaa.
- Tammistoa, Porttipuistoa ja Vantaanporttia kehitetään monipuolisina kaupan alueina. Kaupan toimiala ja laatu ei kuitenkaan saa olla sellaista, joka haittaa merkittävästi keskusta-alueiden kehittämistä. Alueita tulee kehittää tavalla, joka edistää asioimista kävellen, pyöräillen ja julkisella liikenteellä. Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan myymälätiloja sisältäviä vähittäiskaupan suuryksiköitä. Alueelle voidaan sallia päivittäistavarakauppoja, jotka palvelevat lähiasutusta (alle 1 000 k-m^2) ja tukeutuvat asuntorakenteeseen
- Koivuhakaa kehitetään paljon tilaa vaativan kaupan alueina, jonne ei saa sijoittaa päivittäistavarakauppoja tai muuta erikoiskauppa

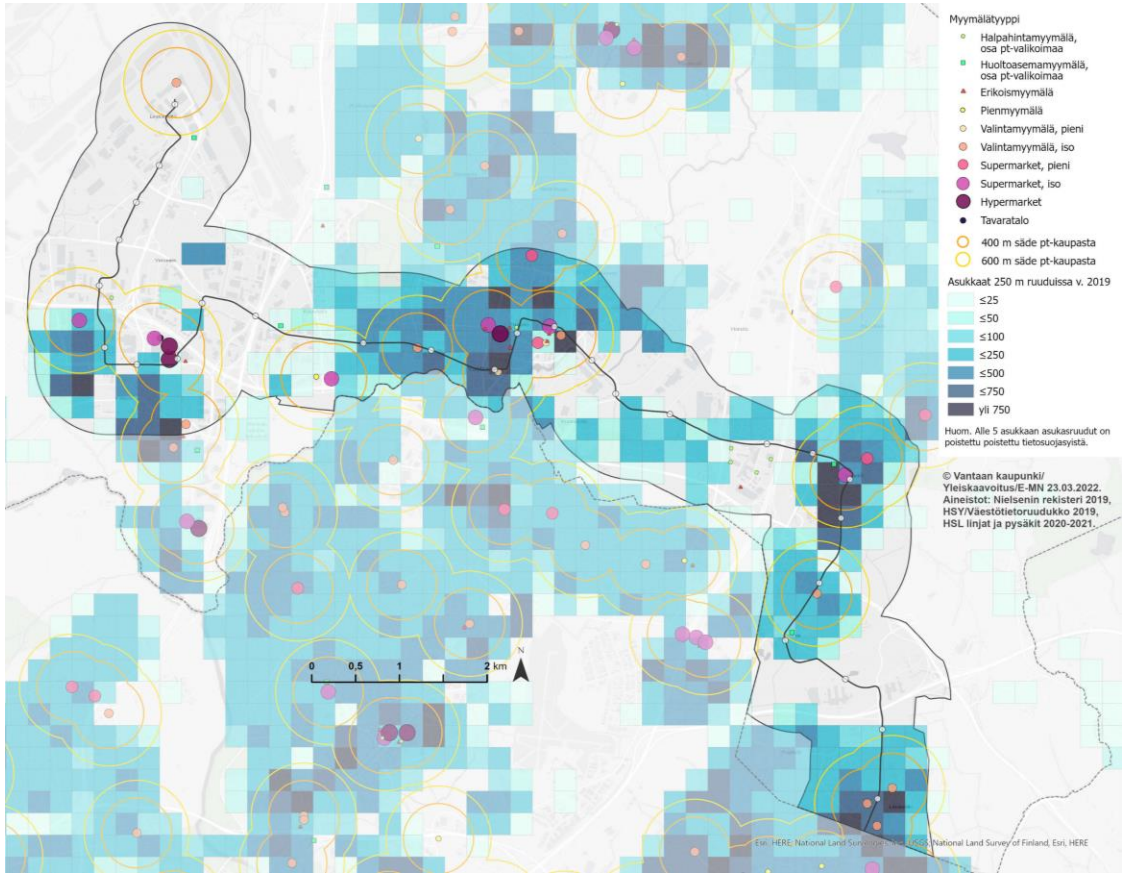
Yleiskaava 2020:n keskeisenä periaatteena kaupan ohjaamisessa on keskustojen ensisijaisuus monipuolipuolisina kaupan ja palveluiden alueina. Tähän linjaukseen ohjaa myös lainsäädäntö sekä yleiskaavatyötä tukenut maakuntakaava. Ratikan kaavarunkoalueella näitä keskustoja ovat Aviapolis, Tikkurila ja Hakunila, joihin voi sijoittua merkitykseltään seudullisia vähittäiskaupan suuryksiköitä. Lisäksi Länsimäen keskustatoimintojen alueelle voi sijoittua merkitykseltään paikallisia vähittäiskaupan suuryksiköitä.

Ratikan kaavarungon keskusta-alueille tavoitellaan laaja-alaisesti monipuolista kauppaa ja kaupallisia palveluita. Pysäkkien yhteyteen sijoittuvilla lähikeskustojen alueilla tavoitteena on lähiasutukseen ja työpaikkoihin tukeutuva monipuolinen kaupan ja palveluiden keskittymä.

Asukkaiden eniten käyttämä yksittäinen lähipalvelu on päivittäistavarakauppa. Kaavarungon kaupan ratkaisu nojaa niidenkin osalta yleiskaavan ratkaisuun, jossa päivittäistavarakauppa ohjataan keskustoihin ja asuinalueille. Päivittäistavarakaupan myymälätilaa sisältävät suuryksiköt ohjataan ensisijaisesti keskusta-alueille eikä niiden sijoittuminen saa heikentää lähipalveluiden saavutettavuutta. Asuinalueille saa sijoittaa suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa. Sama koskee muuntuvia A/TP- ja A/KM-alueita. Tällä halutaan varmistaa, että päivittäistavarakaupan hankkeiden kokoluokka pohjautuu lähialueen asukaspohjaan eikä haittaa kaupan palveluverkon tasapainoa.

Kaupallisten palveluiden alueet säilyvät rajauksiltaan ja toimintoja ohjaavilta määräyksiltään yleiskaavan muodossa. Kaupan alueiden, kuten esimerkiksi Porttipuiston ja Koivuhaan, saavutettavuus paranee uuden poikittaisen yhteyden myötä, mikä voi edesauttaa niiden kehittämismahdollisuuksia.

Ratikan kaavarungon ratkaisu mahdollistaa asukasmäärän merkittävän kasvun kaavarunkoalueella. Kasvava ostovoima ja kysyntä edistävät kaupan palveluverkon kasvua ja korjautumista tasapainoiseksi. Erityisesti päivittäistavarakaupan palveluverkosta on mahdollisuus kehittää nykyistä kattavampi. Usein käytettävän palvelun asiointimatkojen pituudet lyhenevät ja saavutettavuus kestävin kulkumuodoin paranee. Kasvu mahdollistaa myös muiden kaupallisten palveluiden verkon tihentymisen.



Kuva 57. Päivittäistavarakaupan verkosto vuonna 2019 (Lähde: A.C. Nielsen 2019)

Syksyllä 2022 valmistuneessa Vantaan kaupan palveluverkkoselvityksen päivitystyössä (WSP) on tarkasteltu keskustoja ja päivittäistavarakaupan verkkoa koko kaupungin tasolla. Tarkastelualueena olivat yleiskaavan 2020 mukaiset keskusta-alueet sekä yleiskaavan 2007:n alakeskukset. Selvityksen tuloksena saatiin mm. näkemyksiä ja suosituksia päivittäistavarakaupan verkon kehittymisestä ja keskustojen kaupan kehityspotentiaalista. Tässä yhteydessä selvityksestä on koottu tiiviit nostot ratikan kaavarungon alueelle sijoittuvien keskustojen kehityskuvista, päivittäistavarakaupan sijoittumisesta sekä kaupan mitoituksesta.

Keskustojen kehityskuvien yhteydessä on muodostettu suosituksia päivittäistavarakaupan sekä kaupallisten palveluiden ja liiketilojen sijoittumisesta. Selvityksessä on osoitettu potentiaalisia päivittäistavarakaupan sijaintipaikkoja. Huomioitavaa on, että sijaintiehdotukset ovat suosituksia eikä niiden toteuttamisedellytyksiä ole selvityksen yhteydessä tarkasteltu tarkemmin. Sijainnit ovat myös osittain keskenään vaihtoehtoisia. Kaupan hankkeet vaativatkin aina lisäksi tapauskohtaisen hankearvioinnin. Kehityskuvissa on lisäksi muodostettu suositusalueet niin sanotuille kaupan ydinalueille ja ydinalueen vyöhykkeille, joille kivijalkaliiketiloja kannattaa keskittää. Kaupan ydinalueella tavoitellaan tiivistä ja urbaania kivijalkakeskustaa, jolla maantasokerros on pääosin aktiivisessa palvelukäytössä. Alueille tavoitellaan ravintola- ja kahvilapalveluita, kaupallisia palveluita, lähikauppoja ja erikoistuneita kaupan myymälöitä. Ydinalueen vyöhykkeellä kivijalkapalveluita tavoitellaan keskitetysti sopiviin sijaintipaikkoihin. Vyöhykkeelle voi sijoittua mm. lähikauppoja, kaupallisia toimintoja sekä muuta toimitilaa ja yritystoimintaa. Kivijalkaliiketiloja tavoitellaan myös kaupan ydinalueiden ulkopuolella keskeisillä sijainneilla ja luontevien asiakas- ja kulkuvirtojen varsilla. Selvityksen painopiste koskee keskusta-alueita, mutta myös asuinalueilla sijaitsevien ratikkapysäkkien yhteydessä on hyvä varautua mahdollisten lähikauppojen ja lähipalveluiden sijoittumiseen.

Ratikan kaavarunkoalueella sijaitsee selvityksessä tarkastelluista yleiskaavan mukaisista keskusta-alueista Aviapoliksen keskusta-alueet, Tikkurilan, Hakunilan sekä Länsimäen keskustat. Ratikkapysäkkien ympäristöt toimivat luonnollisina keskusta-alueiden ytiminä. Aviapoliksen nähdään kehittyvän moninapaisena keskustana, jossa Jumbo muodostaa edelleen seudun monipuolisen kauppa- ja viihdekeskuksen. Uusia kehittyviä keskusta-alueita ovat Aviapoliksessa Jumbon ympäristön lisäksi Aviapoliksen keskusta, Muura, Annefred, ja Huberila. Jumbon kauppakeskukseen keskittyvät monipuoliset kaupan palvelut, hypermarketit sekä erikoiskauppa ja vapaa-ajan palvelut. Uusilla keskusta-alueilla tavoitellaan tiivistä kivijalkakeskustaa päivittäistavarakauppojen rinnalla. Ne palvelevat pääosin omaa lähialuettaan mahdollistaen arjen palvelut lähellä asukkaita. Huberilaan on lisäksi mahdollista muodostaa esimerkiksi vapaa-ajan palveluiden elävä keskus, joka palvelisi erikoistuneella tarjonnallaan laajempaa aluetta.

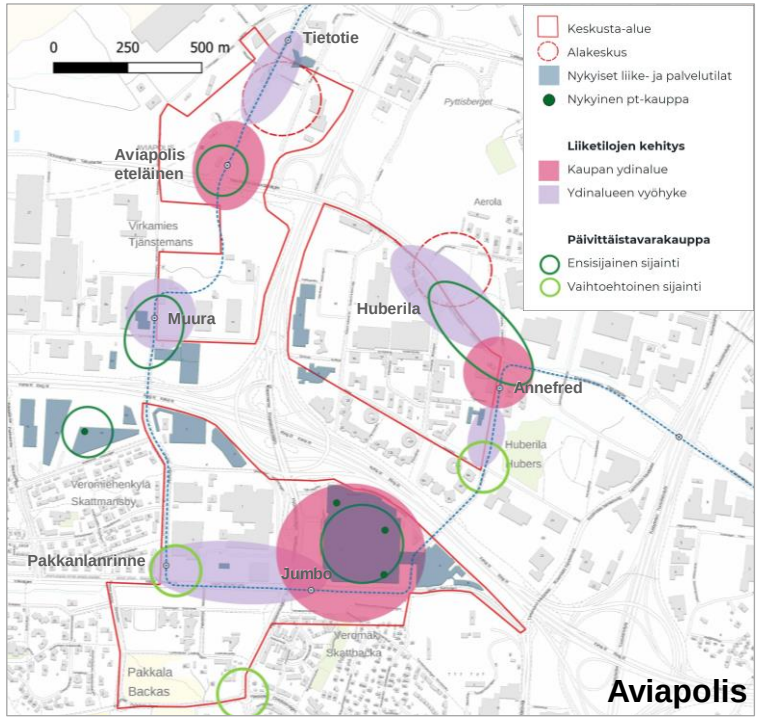
Kuva 58. Keskustojen palveluprofiilit. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

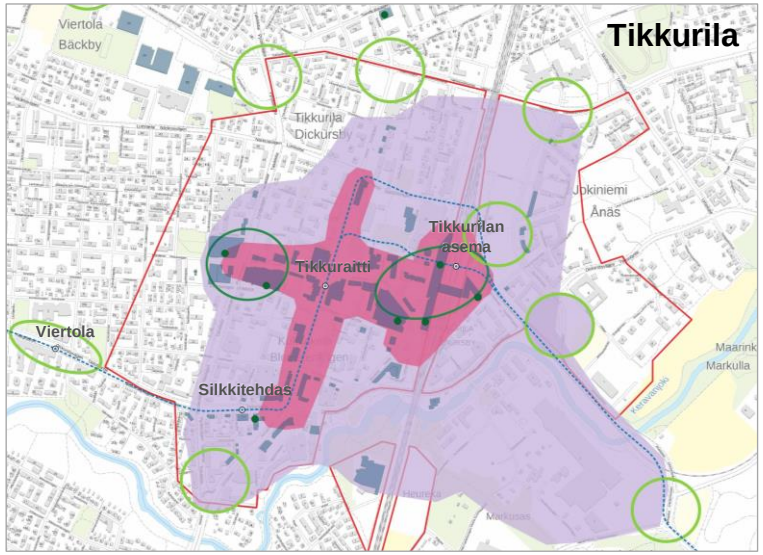
Kaupan ydinalueet keskittyvät Aviapolis eteläisen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin (kuva 59). Ydinalueen vyöhykkeet sijoittuvat puolestaan Aviabulevardilla Tietotien pysäkille saakka, Muuran pysäkkiympäristöön, Pakkalanrinteen ja Jumbon pysäkkien väliselle akselille sekä Tikkurilantien ja Rälssitien varteen. Keskustapalveluiden (erikoiskauppa, ravintolat ja muut kaupalliset palvelut) uuden liiketilan mitoitus on Aviapoliksen keskusta-alueilla selvityksen mukaan 19 000 – 24 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Näistä pienempi luku on ns. vähimmäismitoitus eli uuden liiketilan vähimmäismäärä, johon on hyvä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Suurempi luku kertoo maksimimitoituksen, joka huomioi kilpailun, kaavallisen jouston sekä konseptien kehittymisen edellyttämän tilatarpeen kasvun. (WSP, 2022)

Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava vähintään 10 800 kerrosneliömetrillä uutta kaupan pinta-alaa Aviapoliksen uusilla keskusta-alueilla Kehä III:n pohjoispuolella. Alkuvaiheessa asukasmäärän ja kysynnän ollessa vielä matalat päivittäistavarakaupat voivat toteutua pienempinä lähikauppoina, jolloin on tärkeää varata kaupoille mahdollisuus laajentua suuremmiksi yksiköiksi kysynnän ja asukasmäärän kasvaessa. Uusia supermarketteja on mahdollista sijoittaa sekä Aviapoliksen keskusta–Muura- että Annefred–Huberila -akseleille asukasmäärän kasvun myötä.

Tikkurilan keskustan nähdään kehittyvän edelleen tunnistettavana Vantaan pääkeskustana, jota luonnehtivat urbaani kivijalkakeskusta, pienet kauppakeskukset ja vapaa-ajan ja kulttuuripalveluiden, hyvinvointipalveluiden sekä koulutuksen keskittyminen alueelle. Kaupan ydinalue sijoittuu keskusta-alueen vetovoimaisten pääkatujen ja -kävelyakseleiden ympäristöön Kielotien, Tikkuraitin, Asematien ja Ratakadun varsilla sekä aseman ympäristöön. Kaupan ydinalueen vyöhyke ulottuu puolestaan laajasti ydinalueen ympärille aina Talvikkitieltä Jokiniemeen sekä Väritehtaan alueelle, jonne keskustamainen rakenne laajenee (kuva 60).

Tikkurilassa sekoittunut rakenne, tiivis asuminen, työpaikat sekä julkiset ja kulttuuripalvelut tukevat kaupallisia palveluita. Tikkurilan keskusta-alueella keskustapalveluiden uuden liiketilan mitoitus on 30 000 – 38 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava vähintään supermarkettien laajentamiseen. Uusille supermarketeille on kysyntää jo nykytilanteessa. Kaupallinen painopiste ja merkittävimmät kaupalliset palvelut tulee säilyttää radan länsipuolelle, jotta vältetään kaupan hajaantuminen.



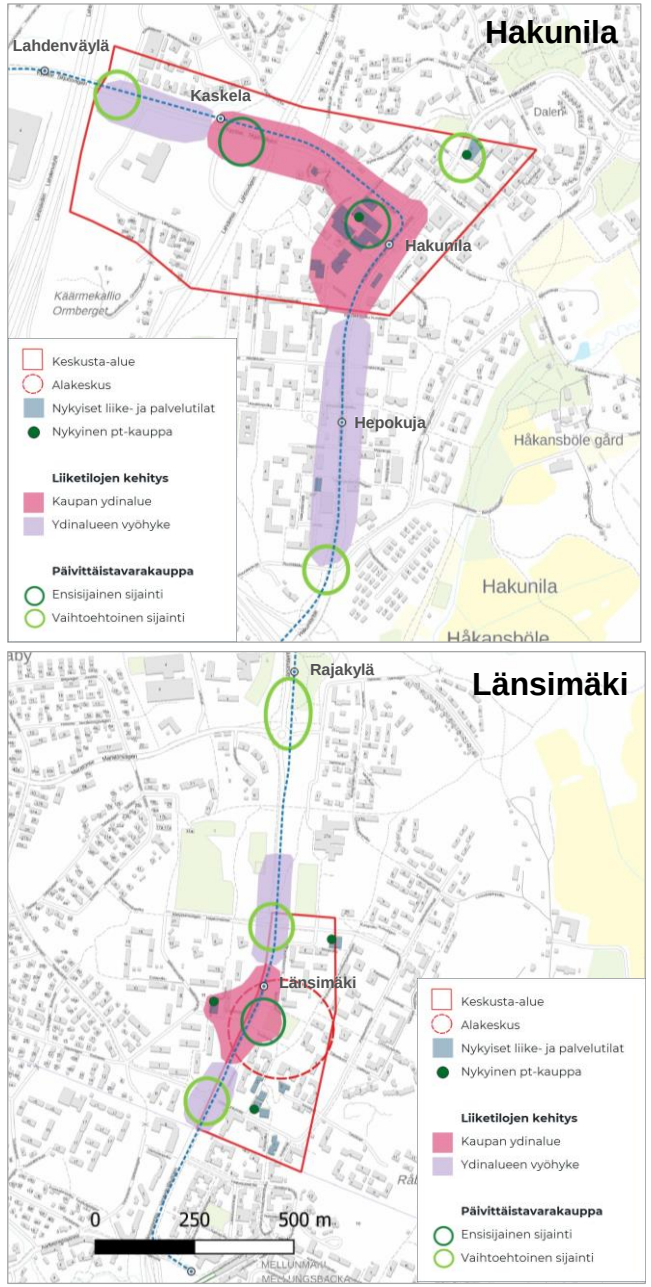


Kuvat 59 ja 60. Aviapoliksen ja Tikkurilan keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Huom. Ratikkapysäkeistä puuttuvat Flamingon sekä Jokiniemen pysäkit.
Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

Hakunilan ja Länsimäen keskustat kehittyvät paikalliskeskustoina, joita luonnehtivat lähipalvelukeskukset sekä kivijalka- ja lähipalvelut erityisesti ratikkapysäkkien ympäristössä. Hakunila kehittyy kaksinapaisena keskustana, jossa napoina toimivat nykyinen ostoskeskus sekä tuleva keskustan laajenemisalue. Hakunilassa keskustan vetovoiman kehittäminen edellyttää nykyisen ostoskeskuksen uudistumista. Kivijalkaliiketilaa tulee osoittaa tiivisti keskustan ympäristöön. Kaupan ydinalue muodostuu keskustan laajenemisalueelta nykyiselle ostarille jatkuen ratikan vartta Hiirakkokujalle asti (kuva 61). Kaupan ydinalueen vyöhyke jatkuu edelleen lännessä Kaskelan pysäkiltä Lahdenväylälle asti sekä Hepokujan pysäkin molemmin puolin aina Hiirakkokujalta Ruunikkokujalle saakka.

Keskustapalveluiden (erikoiskauppa, ravintolat ja muut kaupalliset palvelut) uuden liiketilan mitoitus Hakunilan keskusta-alueella on selvityksen mukaan 10 000 – 13 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä. Pienempi luku on ns. vähimmäismitoitus eli uuden liiketilan vähimmäismäärä, johon on hyvä varautua ostovoiman kasvun pohjalta. Suurempi luku kertoo maksimimitoituksen, joka huomioi kilpailun, kaavallisen jousten sekä konseptien kehittymisen edellyttämän tilatarpeen kasvun. (WSP, 2022). Päivittäistavarakaupan osalta olisi varauduttava koko Hakunilan suuralueella vähintään 11 600 kerrosneliömetrillä uutta kaupan pinta-alaa. Suurin osa tästä päivittäistavarakaupan potentiaalista sijoittuu ratikan vaikutusalueelle painottuen Hakunilan ja Länsimäen keskustoihin, joihin on osoitettu päivittäistavarakaupan ensisijaiset sijainnit. Hakunilan keskusta-alueella on jo nykyisin tarvetta uudelle vähintään supermarkettasoiselle päivittäistavarakaupalle ja pitkällä aikajänteellä mahdollisesti hypermarketille.

Länsimäen keskusta kehittyy ratikkapysäkin ympäristössä tunnistettavammaksi ja tiiviimmäksi. Ratikkapysäkin viereen on mahdollista sijoittaa uusi lähipalvelukeskus, johon voisi sijoittua lähipalveluiden lisäksi päivittäistavarakauppa ja asumista. Se voisi toimia supermarketin sijaintipaikkana. Keskustan kehittymisen kannalta on tärkeää, että Länsimäentien varteen muodostuu kaupallinen julkisivu keskustan ytimessä. Kaupan ydinvyöhyke sijoittuukin Länsimäen pysäkin ympäristöön (kuva 62). Ydinalueen vyöhyke jatkuu Länsimäentien varressa ulottuen pysäkin eteläpuolella Helsingin rajalle sekä pysäkin pohjoispuolella Länsimäen koululle asti. Myös Rajakylän pysäkin ympäristöön on tärkeä luoda kivijalkapalveluita, vaikka se ei lukeudukaan kaupan ydinvyöhykkeisiin. Länsimäen keskusta-alueella keskustapalveluiden uuden liiketilan mitoitus on 5 000 - 7 000 k-m^2 vuoteen 2041 mennessä.



Kuvat 61 ja 62. Hakunilan ja Länsimäen keskusta-alueiden kaupan kehityskuvat. Lähde: Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys (WSP, 2022)

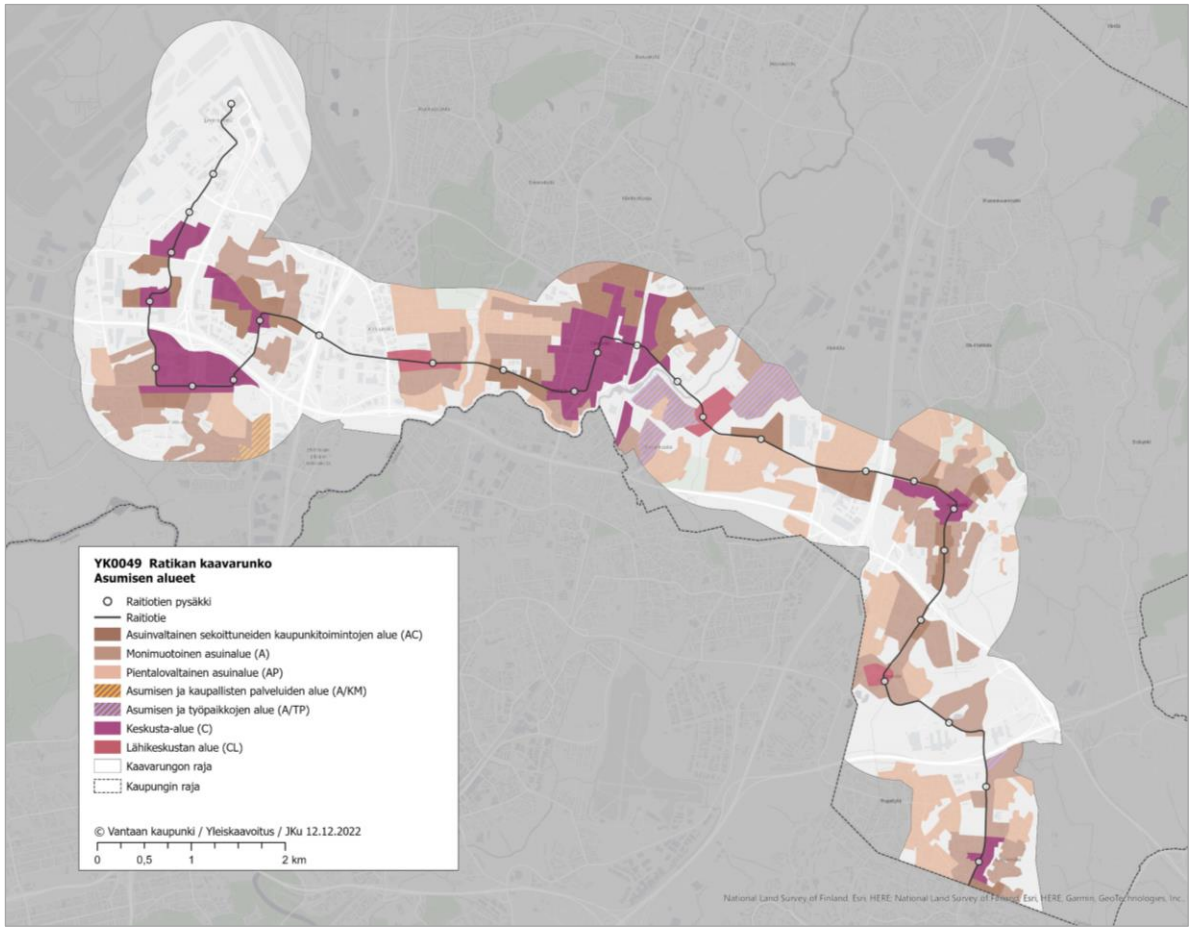
Asuminen

Kaavarungossa asumista sijoittuu keskusta-alueille, lähikeskuksiin sekä erilaisille asuinalueille. Nykyiset asuinalueet täydentyvät, ja uusia rakentuu käyttötarkoitukseltaan muuttuville alueille, kuten jo rakennetuille tai rakentamattomille työpaikka-alueille. Erityisesti keskustoissa ja tiiviimmillä asuinalueilla osa kehityksestä perustuu olemassa olevan rakenteen uudistumiseen

Asuinalueiden ei ole tarkoitus olla yksipuolisesti asumisen alueita vaan niihin sijoittuu myös lähipalveluita ja pienimuotoisesti asuinympäristöön soveltuvia työpaikkoja. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys. Rakennuskannan ja asumisen vaihtoehtoja tavoitellaan mahdollistamalla erilaisten talotyyppien sijoittuminen kuitenkin niin, että olemassa olevat pientaloalueet täydentyvät ensisijaisesti pientaloilla. Pientaloasumisen odotetaan silti uusiutuvan ja kehittyvän: erillisten omatonttisten omakotitalojen sijaan tarjolle tulee erilaisia taloryhmiä, kytkettyjä pientaloja ja eurooppalaismallista townhouse-asumista

Kaavarungon aluekohtaisissa määräyksissä on lisäksi kuvattu mm. pysäköintiin, kauppaan ja vihertehokkuuteen liittyviä linjauksia. Asuinalueita on kolmea erilaista:

Asuinvaltaiset sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet (AC) sijoittuvat pääosin keskusta-alueiden laidoille ja ratikan pysäkkien ympäristöihin. Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja kaupunkiympäristöinä kehitettäviä alueita. Merkintää on käytetty kaavarungossa hieman eri tavoin kuin yleiskaavassa, mutta kummassakin tavoitteena on ympäristön muutos toiminnallisesti ja laadullisesti kohti keskustamaisen rikasta asuinympäristöä. Tarkoitus on muodostaa kaupunkiympäristöstä toimiva ja viihtyisä kokonaisuus läheisen keskustan kanssa. Tavoitetilana on korkealaatuinen kaupunkiarkkitehtuuri ja huolitellut julkiset tilat ja puistot. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla kävelytävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus.



Kuva 63. Asumisen alueet ratikan kaavarungossa

Monimuotoiset asuinalueet (A) varataan pääosin monipuoliseen asumiseen. Alueelle saa rakentaa kaikkia talotyyppejä. Merkinnällä on osoitettu laaja kirjo eri tyyppisiä asuinalueita, ja osa määräyksistä on kohdistettu asuinaluetyypin mukaan.

A-merkinnällä osoitetut uudet tai muuttuvat kerrostaloalueet eivät sijoitu aivan keskeisimmille paikoille ratikan varteen, mutta ratikka parantaa näidenkin alueiden tavoitettavuutta. Siksi nämä on tarkoitus rakentaa tehokkaasti, mikä edellyttää mm. pysäköintijärjestelmän kehittämistä kohti rakenteellista pysäköintiä. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat varataan asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Merkinnällä on osoitettu myös olemassa olevia pientalovaltaisia alueita, joiden uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Tällaisia alueita on erityisesti Koivuhaan, Viertolan, Hakunilan ja Vaaralan kaupunginsoissa. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tuleen laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina vuorovaikutuksessa alueen asukkaiden kanssa.

Yleiskaavassa ja samalla ratikan kaavarungossa A- ja AP-alueilla pientaloalueiden suurimmaksi sallituksi rakennuskorkeudeksi on määritelty kolme kerrosta, ja niille saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Pientaloasumisen yhdeksi tunnusmerkiksi on nostettu omaovisuus: asuntoon kuuluu oma ulko-ovi ja siihen liittyvä etupuutarha. Uudis- ja täydennysrakentamisessa tarkastellaan tarkemmassa suunnittelussa ensisijaisesti mahdollisuutta toteuttaa monimuotoisesti tehokkaita kytkettyjen pientalojen erilaisia tyyppejä.

Pientalovaltaisilla asuinalueilla (AP) asumista kehitetään uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti. Valtaosa kaavarungon pientaloalueista on jo rakennettua ympäristöjä, jotka täydentyvät vastaavalla rakennuskannalla. Vähät uudisalueet ratikan vaikutuspiirissä on tarkoituksenmukaista toteuttaa toteutettava erilaisin tehokkaiden kytkettyjen pientalojen talotyypein.

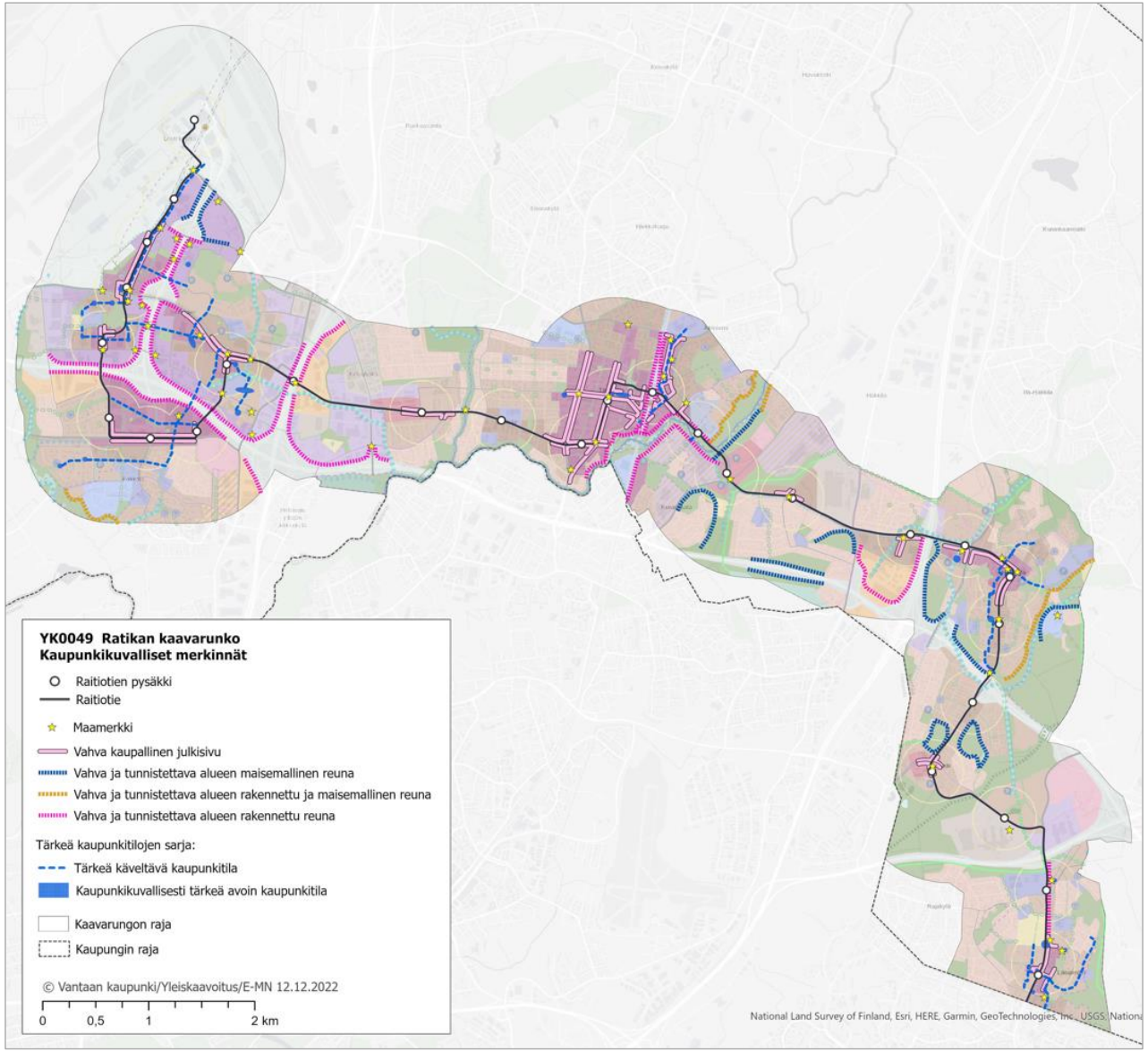
Kuva 64. Havainnekuva Tikkurilasta Silkkitehtaantien alueelta

Kaupunkitila ratikkakaupungissa

Kaavarungon yksi keskeinen tehtävä on ohjata ratikkakaupungin uudistumista, minkä johdosta karttaan on nostettu näkyviin myös kaupunkitilan kehittämistä koskevia tavoitteita. Nämä merkinnät välittävät viestiä siitä, millaista kaupunkiympäristöä ja julkista kaupunkitilaa ratikkakaupunkiin halutaan toteuttaa. Kaupunkikuvallisten kehittämistavoitteiden ilmentämiseksi ja välittämiseksi tarkempaan suunnitteluun on luotu Kevin Lynchin kehittämän (The Image of the City, MIT Press, 1960) kaupunkikuva-analyysin pohjalta kaupunkikuvallisia merkintöjä.

Vahva ja tunnistettava alueen reuna -merkinnät liittyvät paikan tunnistamiseen, hahmottamiseen ja rajautumiseen ympäristönsä suhteen suuremmassa mittakaavassa. Reunan luonne voi olla maisemallinen, rakennettu tai näiden yhdistelmä. Vahvan reunan havaitseminen edellyttää yleensä maisemallisen suurelementin näyttävää esiintuloa avoimessa maisematilassa. Ratikkakaupungissa avoimia maisematiloja ovat suuret liikenneväylät, kuten Kehä III, ja Keravanjoki avoimine rantapeltoineen. Maisemaelementti voi olla luontainen, kuten selkeästi erottuva selännealue, tai kokonaisuutena hahmottuva rakennetun ympäristön reuna. Merkintää on käytetty esimerkiksi Kehä III:n ja Tuusulanväylän varsilla, joissa väylien varren yhtenäinen rakennusrivistö luo vaikutelman Aviapoliksesta saarena kalliorantoineen.

Maamerkki-kohdemerkinnällä osoitetaan paikkoja, joissa on tai joihin on tavoitteena toteuttaa mieleenjäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit auttavat alueen identiteetin luomisessa tai vahvistamisessa, alueella suunnistamisessa ja alueiden hahmottamisessa. Merkinnällä osoitetaan myös omaleimaisia alueita erottavia tai niille saapumista korostavia porttiaiheita. Maamerkillä ei tarkoiteta nimenomaisesti korkeaa rakentamista, mutta eräänä käytettävänä arkkitehtonisena keinona voi olla ympäristöään suurempi korkeus. Käytettävät keinot ratkaistaan tarkemmassa suunnittelussa.



Kuva 65. Ratikan kaavarungon kaupunkikuvalliset merkinnät

Tärkeä kaupunkitilojen sarja –yhdistelmämerkintä koostuu kahdesta osasta: tärkeästä käveltävästä kaupunkitilasta ja kaupunkikuvallisesti tärkeästä avoimesta kaupunkitilasta. Merkinnöillä osoitetaan keskustoissa ja muilla tiiviisti rakennettavilla monipuolisilla alueilla olevia arkkitehtuuriltaan ja toteutukseltaan korkealuokkaisia kaupunkitilojen sarjoja tai jatkumoita, jotka tulee suunnitella kävelijän mittakaavan, kokemusmaailman ja nopeustason lähtökohdista käsin. Merkinnät koostuvat kaupunkitilan solmupisteistä (aukiot, torit) ja niitä yhdistävistä, korkealuokkaisina toteutettavista oleskelun, liikkumisen ja urbaanin elämän paikoista. Tilasarjat tulee sijoittaa paikkoihin, joissa on riittävästi kulkijoita.

Vahva kaupallinen julkisivu -viivamerkinnällä osoitetaan keskeisiä katuosuuksia, joilla on vahva potentiaali kaupallisten palveluiden sijoittumiseen ja joita samalla halutaan kehittää korkealuokkaisina oleskelun, kävelyn ehdoilla tapahtuvan liikkumisen ja urbaanin elämän näyttämöinä. Vahvan kaupallisen julkisivun osuudet vastaavat pitkälti kaupan palveluverkkoselvityksessä (WSP, 2022) osoitettuja kaupan ydinalueita ja ydinalueen vyöhykkeitä. Näiden lisäksi vahvaa kaupallista julkisivua on osoitettu myös keskusta-alueiden ulkopuolella ratikkapysäkkien läheisyyteen, jotka ovat hyvin saavutettavissa ja joihin muodostuu luonnollisia kulku- ja asiakasvirtoja.

Kivijalkaliiketilojen osalta oleellista on ns. keskittymisen ja tiiviyden periaate eli liiketilat on suositeltavaa keskittää keskeisille hyvin saavutettaville sijainneille lähelle toisiaan, jotta muodostuu yhtenäistä nauhamaista kivijalkaliiketilaa (WSP, 2022). Tämä lisää tilojen vetovoimaa ja mahdollisia synergiaetuja. Hajallaan olevien tilojen houkuttelevuus ja kysyntä on haasteellisempaa. Liiketilojen toimivuuden kannalta on tärkeää tilojen erottuvuus muusta julkisivusta ja näkyvyys kadulta.

Liiketiloja suunniteltaessa on hyvä varautua siihen, että mahdollistetaan eri kokoisia tiloja eri toimijoiden tarpeisiin. Esimerkiksi ravintolat ja päivittäistavarakaupat tarvitsevat suurempia liiketiloja. Ravintolatoiminnot on huomioitava jo suunnittelun alkuvaiheessa edellyttämällä mm. rasvanerottelukaivoja. Huomioitavaa on myös kadunvarsipysäköinti: liiketilojen toimivuuden kannalta on tärkeää mahdollistaa lyhytaikaista kadunvarsipysäköintiä liiketilojen läheisyydessä.

Tarkemman suunnittelun yhteydessä on huomioitava, että liiketiloja tulee edellyttää asemakaavassa, jotta ne saadaan myös toteutettua.

Kuva 66. Havainnekuva katunäkymästä Hakunilan keskustan laajennuksen alueella

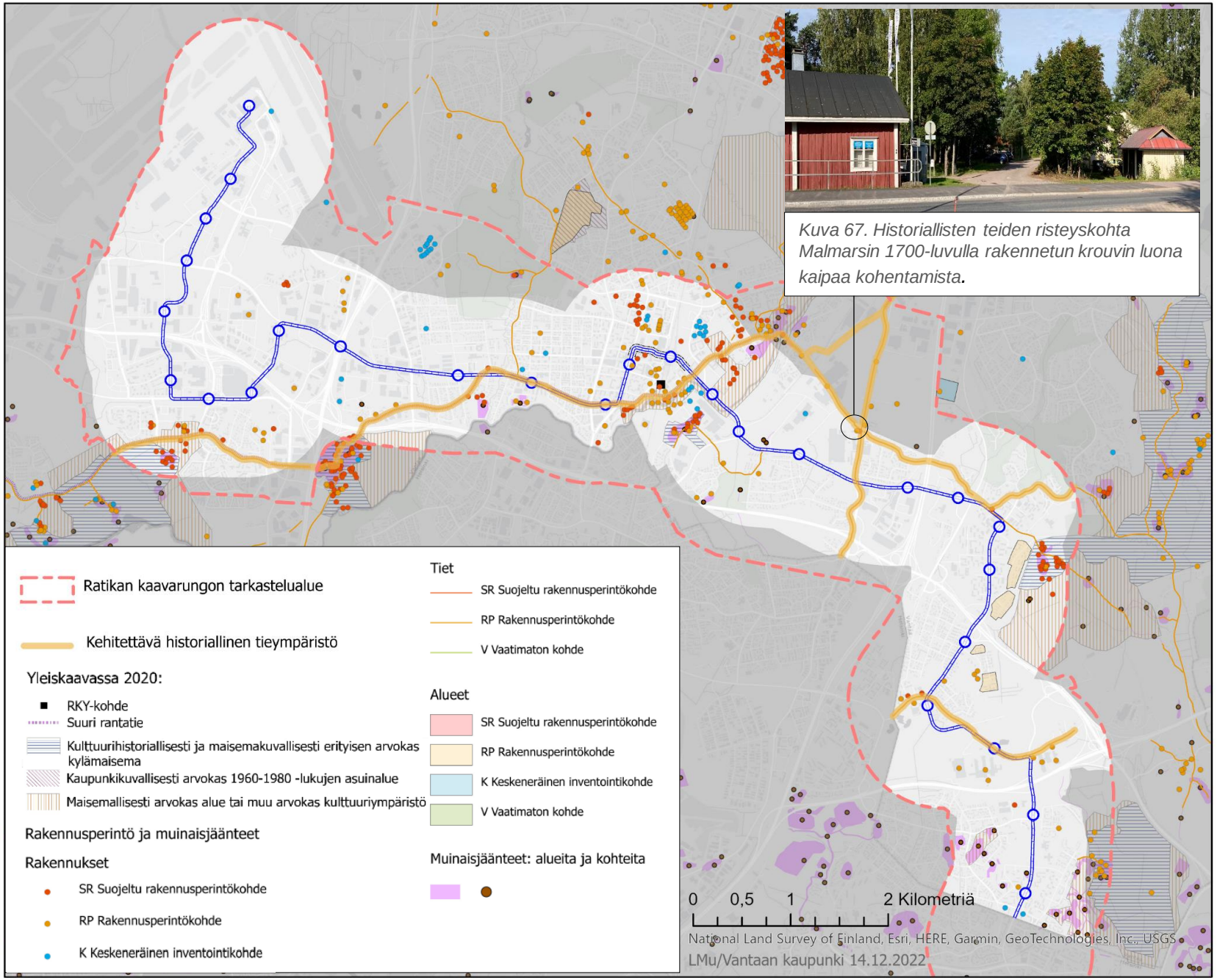
Kulttuuriympäristö

Ratikan kaavarungossa on tuotu esille Vantaan historiaa liikkumisen ja risteävien kulkureittien kaupunkina: kaupunkirakenteessa edelleen kuljettavissa olevat, mutta kohentamista kaipaavat historialliset tiet on otettu esille omalla merkinnällään. Tavoitteena on, että näitä teitä pitkin kävellen ja pyörällä liikkuminen olisi elämyksellistä, ja historiaa henkivät paikat, pihapiirit, rakennukset ja kasvillisuus, nousisivat teiden varrella paremmin esiin.

Tarkastelualueella, joka on ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella, on yleiskaavan määräyksen mukaisesti esitetty Suurta rantatietä täydentävä osuus Hakkilassa, jossa tie on kadonnut kokonaan. Jos nykyinen työpaikka-alue muuttuisi asuinalueeksi, voitaisiin samalla suunnitella Suuren rantatien kadonnutta osuutta korvaava osuus jälleen kuljettavaksi.

Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä sekä muinaisjäännöksiä koko kaupungissa yleismääräyksellä. Yleiskaavan yleismääräys toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta se ei unohtuisi. Määräyksen mukaan rakennusperintö, muinaisjäänteet ja muut kulttuuriperintökohteet on otettava huomioon ja ratkaistava niiden suojelutarve ja -edellytykset asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä.

Kuva 67. Historiallisten teiden risteyskohta Malmarsin 1700-luvulla rakennetun krouvin luona kaipaa kohentamista.



Kuva 68. Kulttuuriympäristö ratikan kaavarungon tarkastelualueella

Viherrakenne tuottaa ekosysteemipalveluja

Monimuotoinen luonto on paras ekosysteemipalvelujen tuottaja. Suurin osa kaavarungon luontoselvityksissä tunnistetuista luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeistä alueista säilytetään viheralueilla. Kaikki viherpeitteiset alueet tuottavat joitain ekosysteemipalveluja. Viherpeitteisistä alueista yli kaksi kolmannesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Ekosysteemipalvelujen tuotantoa voidaan myös lisätä, tai kompensoida rakentamisesta väistämättä aiheutuvia menetyksiä lisäämällä kaupunkivihreän määrää ja parantamalla sen laatua.

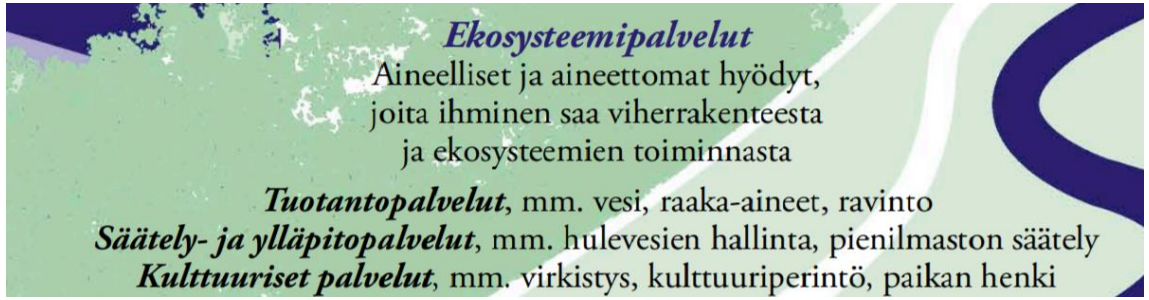
Rakennettavaksi varatut alueet kehotetaan rakentamaan mahdollisimman vehreiksi, jolloin myös niillä syntyy ekosysteemipalveluja. Ratikan kaavarungon yleismääräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. kasvikatoilla.

Säätely- ja tukipalvelut, esimerkiksi puhdas ilma ja vesi, tulvasuojelu, globaalin ja paikallisen ilmaston säätely

Purot ja joet korostuvat monien säätely- ja tukipalveluiden tuottajina. Toisaalta ne ovat myös luontaisia ekologisia käytäviä, ja vesimaisema on useimmille ihmisille kaikkein halutuinta ja virkistävintä maisemaa. Kaavarungossa on nostettu esille joet ja purot ja niiden rantavyöhykkeet siniverkostomerkinnällä. Tavoitteena on vaalia arvokkaita puroympäristöjä ja luoda uutta ekosysteemipalvelujen tuotantoa sinne, missä nykyisin purot on viety maan alle putkeen tai turhan ahtaisiin paikkoihin. Joitain nykyisiä, aikoinaan peltojen kuivattamiseksi kaivettuja ojia, on nostettu siniverkoston osiksi. Nykyisiä ja mahdollisia uusia luonnonmukaisen hulevesien hallinnan alueita on esitetty. Edellä mainituista voidaan kehittää monipuolisia puro- ja kosteikkoympäristöjä.

Samalla, kun vaalitaan viheralueverkostoa ihmisten virkistyskäyttöön, säilytetään monipuolista säätely- ja tukipalvelujen tarjontaa – kuten ilman puhdistaminen, melun torjunta ja veden kierron säätely – sekä maaperän ja puuston hiilivarastoja.

Kuva 69. Ekosysteemipalveluja



Kuva 70. Virtaa viherrakenteesta -esite 2015 (Viherympäristöliitto ry ja Suomen ympäristökeskus)

Kulttuuriset palvelut: esimerkiksi virkistys, opetus ja esteettisyys

Kaupungissa fyysistä ja psyykkistä terveyttä ja hyvinvointia tukeva riittävän kattava virkistysalueverkosto on olennainen ekosysteemipalvelu. Ratikan kaavarungossa on varattu toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. Siellä, missä ei ole mahdollista varata virkistysalueita, on viheralueita kytketty toisiinsa vehreillä kaduilla. Muodostuu reittejä, joita pitkin voi liikkua vehreissä ympäristöissä. Samalla kytkeytyneet viheralueet palvelevat myös muiden lajien kuin ihmisen liikkumista ja mahdollistavat ekologisia verkostoja.

Viheralueverkoston lähtökohtana ovat nykyiset asemakaavoitetut viheralueet. Kaavarungon itäisissä osissa asemakaavoitettuja viheralueita on runsaasti, ja suuri osa niistä on pystytty säilyttämään. Kaavarunkoalueen länsipäässä, eritoten Veromiehen alueella, asemakaavoitettuja virkistysalueita ei juuri ole, koska alueella ei ole ennen ollut asuntojakaan siten virkistysalueita käyttäviä asukkaita. Kaupunkirakenteen muuttuessa on ensiarvoisen tärkeää varata virkistysalueita nykyisten ja tulevien asukkaiden käyttöön. Asemakaavoitettavaa virkistysalueverkostoa on täydennetty Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työn pohjalta.

Kuvat 71–75. Ekosysteemipalveluja: pölytys, veden puhdistus, veden kierto, tulvasäätely, kauneusarvot, fyysinen ja psyykkinen terveys, fotosynteesi jne.

Kouluja ja päiväkoteja on pyritty mahdollisuuksien mukaan sijoittamaan lähelle viheralueita. Maiseman esteettisiä arvoja on korostettu kaupunkikuvallisilla merkinnöillä, esimerkiksi nostamalla esille metsäisiä mäkiä kaupunkikuvallisesti tärkeinä reunoina.

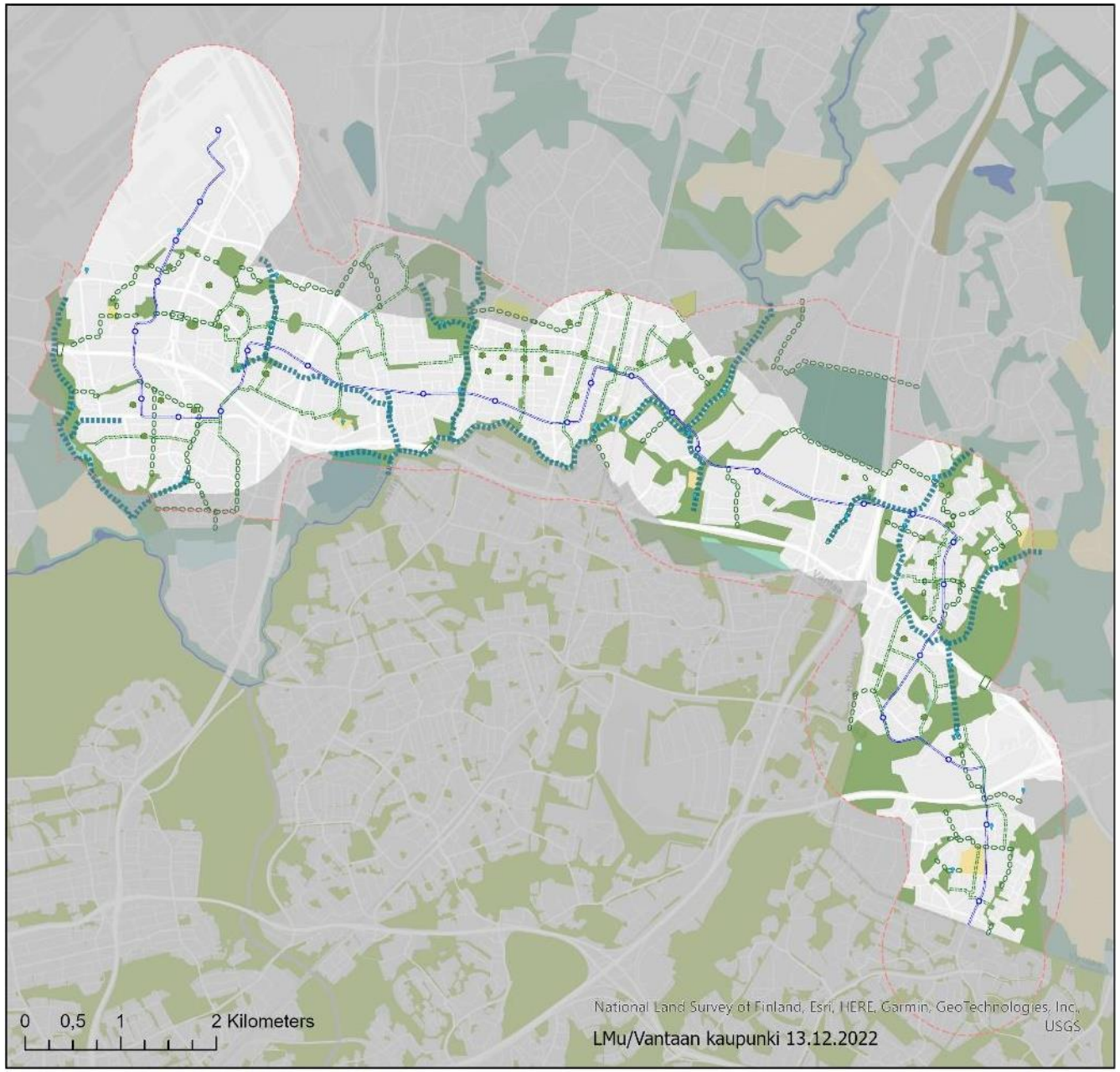
Tuotantopalvelut, esimerkiksi viljeltävä ravinto, marjastus ja sienestys sekä käyttövesi

Tuotantopalveluilla on kaavarunkoalueen kaltaisessa urbaanissa ympäristössä ekosysteemipalveluista kaikkien pienin rooli. Viljelypalstoilla ja pihoilla viljellään kasveja ravinnoksi. Marjastuksen ja sienestyksen mahdollisuuksia on kaavarunkoalueen itäosan laajemmilla viheraluekokonaisuuksilla.

Siniviherverkosto

Siniviherverkostolla tarkoitetaan viheralueiden ja vesialueiden verkostoa, jossa yhteyksiä alueiden välille luodaan myös viherkatujen avulla. Yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologisia. Ekologinen verkosto on esitetty seuraavalla sivulla omalla kartallaan. Siniviherverkostoa tarkasteltiin ratikan kaavarunkoaluetta hieman laajemmalla alueella.

Viheralueverkosto on esitetty kaavarungon yleispiirteisessä mittakaavassa siten, että alle 1 hehtaarin kokoisia viheralueita ei ole esitetty alueina. Erityisen tärkeitä pieniä virkistysalueita ja sellaisia virkistysalueita, joiden koko tarkentuu vasta asemakaavoituksen yhteydessä, on esitetty symbolimerkinnällä. Kapeat viheralueet ja toisiinsa kytkeytyneet pienet viheralueet on esitetty viherketju-merkinnällä. Joet ja purot sekä kehitettävät ojat rantoineen on esitetty siniverkosto-merkinnällä.



Kuva 76. Siniviherverkosto ratikan kaavarungon tarkastelualueella

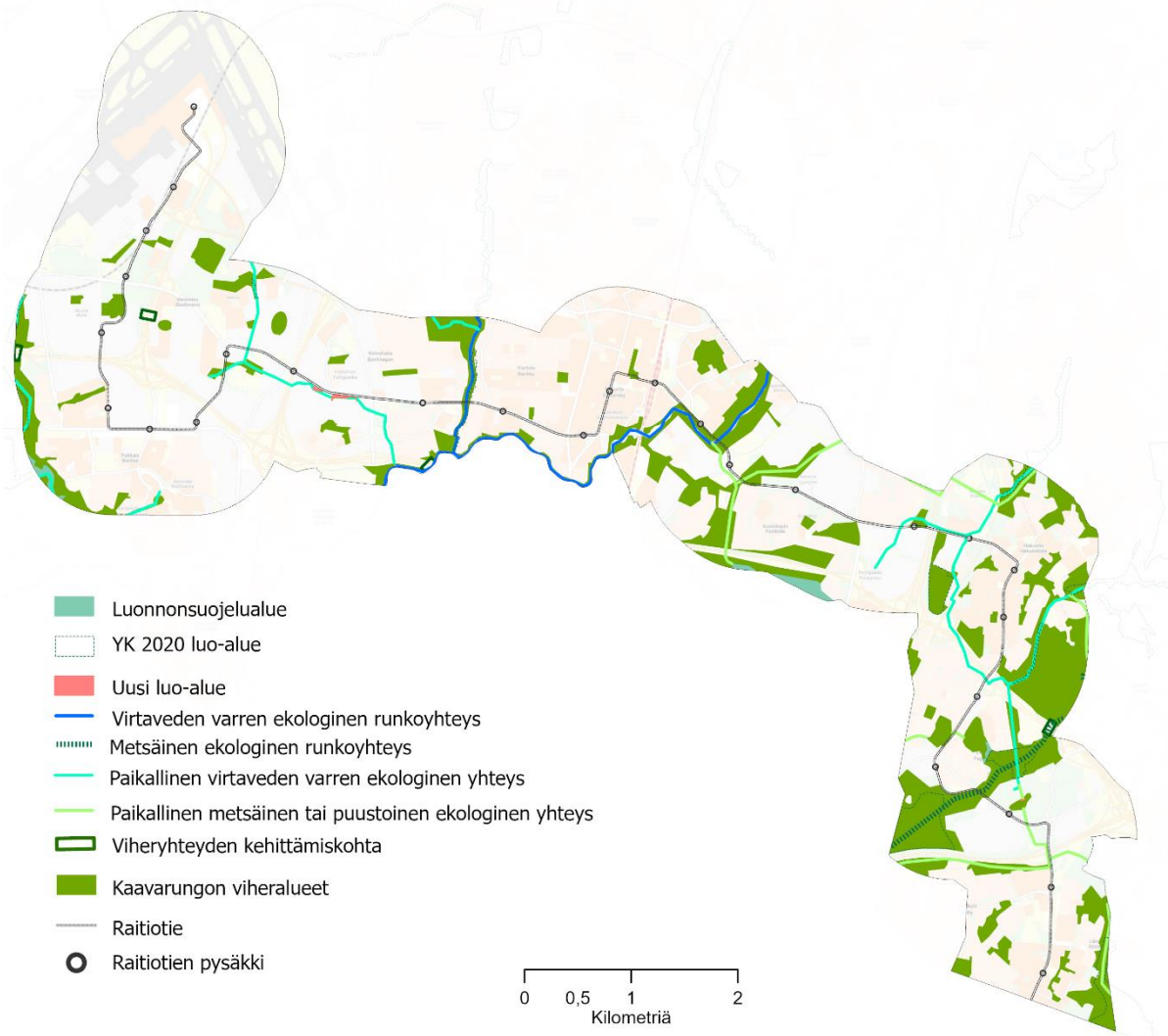
Ekologinen verkosto

Kaavarungon luonnonsuojelualueet perustuvat yleiskaavaan 2020. Kaavarungon länsipuolella Aviapoliksen suuralueella Pakkalassa Krakanojan luonnonsuojelualue ulottuu osittain kaavarungon alueelle. Tikkurilan suuralueella Kuninkaalassa on Kalkkikallio, joka on osittain kaavarungon alueella. Hakunilan suuralueella Vaaralassa on Koivumäen lehmuslehdon luonnonsuojelualue.

Kaavarungon alueella on useita luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta (luo-alue), jotka perustuvat yleiskaavan 2020 luo-alueisiin. Näitä ovat Aviapoliksen suuralueella olevat Tuulensuunpuisto, Sarkaniitty-Peltovuorenmetsä ja Pytinoja, Tikkurilan suuralueella olevat Kyläojan alajuoksun luo-alueet, Hakunilan suuralueella Käärmekallio, Itä-Hakkilanoja ja Liinapelto, Kormuniitynoja, Lähdepuisto, Slåttmossen ja Myllymäki. Lisäksi kaavarunkoalueelle on osoitettu kaksi uutta luo-aluetta, jotka ovat Kirkonkylänojan arvokas puroluonto-osuus ja Fazerilan pohjoinen lampi, joka luontoselvityksen mukaan on viitasammakon lisääntymisaluetta, joka on yksi kaavarungon merkittävimpiä vaalittavia luontoarvoja. Kaavarungossa esitetyt uudet luo-alueet eivät ole oikeusvaikutteisia, kuten yleiskaavan luo-alueet, mutta kaavarunko ohjaa ottamaan ne huomioon jatkosuunnittelussa.

Kaavarungon alueella kolme maakunnallisesti merkittävää ekologista yhteysaluetta, sekä paikallisesti tärkeitä ekologisia yhteyksiä. Maakunnallisesti merkittävät yhteysalueet on osoitettu kartalla "metsäinen ekologinen runkoyhteys" - ja "virtaveden varren ekologinen runkoyhteys" -merkinnöillä. Paikallisesti tärkeitä yhteyksiä on osoitettu paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys merkintä ja paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä.

Ekologiset yhteydet yhdistävät toisiinsa kaavarungon alueella olevia luonnonsuojelualueit a ja luo-alueita ja ne on osoitettu jo asemakaavoitetuille VL-alueille. Kokonaisuudesta muodostuu näin luontoalueiden verkosto, joka turvaa elinympäristöjä ja mahdollistaa lajien leviämisen ja liikkumisen alueelta toiselle. Kaavarungon alueella on myös kolme viheryhteyden kehittämiskohtaa, joita tulee vaalia ja kehittää mahdollisimman leveänä, erityisesti metsäisen ekologisen runkoyhteyden kohdalla metsäisenä.



Kuva 77. Ekologisen verkoston teemakartta esittää kaavarungon alueella olevat luonnonsuojelualueet ja luonnonmonimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet (luo-alueet) sekä maakunnallisesti merkittävät ja paikallisesti tärkeät ekologiset yhteydet, ja ekologisen verkoston viheryhteyden kehittämiskohdat. Kartan taustalla näkyy kaavarungon viheralueverkosto.

Ekologiset yhteydet kaavarungon alueella

Kaavarunkoalueen yksi merkittävin ja vaalittava luontoarvo on maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteysalue, joka yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Slåttmossenin kautta Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, ja sieltä Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Kaavarunkoon on yhteysalueen kohdalle osoitettu metsäisen ekologisen runkoyhteyden merkintä. Yhteyttä tulee siten vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Lisäksi yhteysalueen jatkuvuuskohtaa tulee parantaa vihersilta- tai kansirakenteella kehä III:n väylän kohdalla siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Myös Keravanjoen ja Kylmäojan varret ovat kaavarunkoalueen merkittäviä ja vaalittavia luontoarvoja ja tunnistettu maakunnallisesti merkittäviä ekologisia yhteyskäytäviä. Niille on kaavakartassa osoitettu virtaveden varren ekologinen runkoyhteys –merkintä, jonka mukaan yhteys tulee säilyttää mahdollisimman leveänä ja luonnon olosuhteiltaan monipuolisena. Lisäksi yhteyttä tulee kehittää siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua Keravanjoen ja Kylmäojan varsilla. Yhteyden hoidossa, käytössä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot.

Paikallinen metsäinen tai puustoinen ekologinen yhteys merkintä osoittaa paikallisesti tärkeän metsäiset tai puustoiset ekologiset yhteysverkoston, joita tulee vaalia ja kehittää. Epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

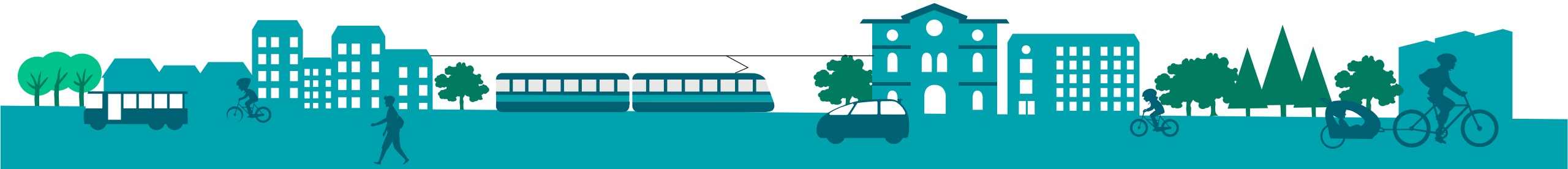
Paikallinen virtaveden varren ekologinen yhteys merkintä osoittaa virtavesien verkoston, jota tulee vaalia ja kehittää paikallisesti tärkeänä luontoarvona ja vesilain hengessä.

Jatkosuunnittelussa epäjatkuvuuskohdissa, kuten liikenneväylien kohdalla, ekologisen yhteyden jatkuminen pyritään kohentamaan siten, että erityisesti virtaveden varsia pitkin luontaisesti liikkuvilla eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

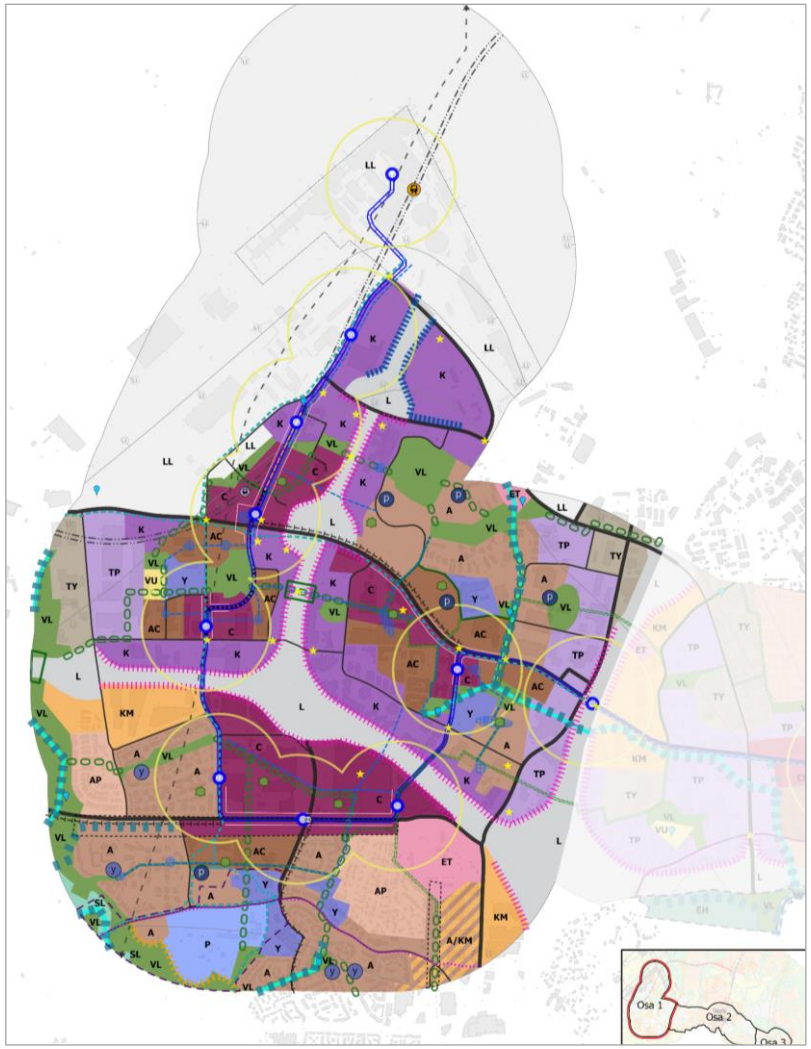
Kuva 78. Fazerilan pohjoisen lammen luo-alueelta, joka on viitasammakon lisääntymisaluetta.

Kuva 79. Kirkonkylänojan luo-alue, jonka arvokas puroluonto on osa paikallista virtaveden varren ekologista yhteyttä.

Ratikkakaupunki suuralueittain



Ratikkakaupunki Aviapoliksessa

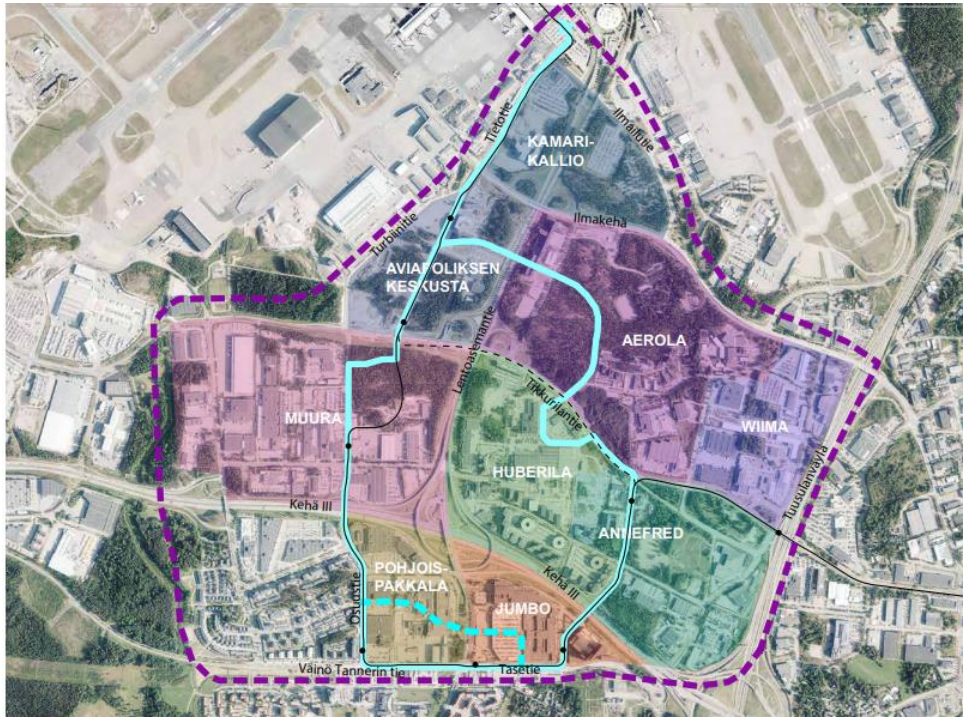


Ratikkakaupungin tarinassa kuljetaan ratikan reittiä lännestä itään, ja havainnoidaan alueittain, kuinka ratikan ja siihen perustuvan kaupunkikehityksen toteuttaminen voivat vaikuttaa reitin varren omaleimaisten kaupunginosien identiteettien vahvistamiseen ja kehittämiseen, alueiden erottautumiseen toisistaan ja alueiden luonnetta vahvistavien maisemallisten elementtien näkymiseen ja näkyväksi tekemiseen.

Kuvat 80 ja 81. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Aviapoliksen suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

Aviapoliksen keskeinen osa koostuu yhdeksästä omaleimaisesta alueesta, jotka erottautuvat korttelirakenteen, talotyyppien, kattomuotojen, kerroslukujen, materiaalien ja väripalettien suhteen toisistaan. Alueilla on omat alakeskuksensa ja persoonalliset piirteensä. Ratikka sitoo Aviapoliksen yhdeksi Vantaan kolmesta pääkeskuksesta parantaen samalla kestävän liikkumisen edellytyksiä alueella.

Keskustan ”kiinnostavuuden kehä” on kaupunkitilassa näkyvä ja tunnistettava, alueen toiminnot yhdistävä, viihtyisä ja viipymään houkutteleva kävelyn ja joukkoliikenteen kehä, joka nivoo palvelut, työpaikat, asunnot ja viheralueet yhteen. Maankäytön muuttuessa monipuoliseksi ja intensiiviseksi kaupunkiympäristöksi myös alueen katuverkko muuttuu ja täydentyy huomattavasti.



Kuva 82. Lentokenttä-kaupungin suunnitteluperi-aatetyössä rajatut omaleimaiset osa-alueet sekä kiinnostavuuden kehä (sininen reitti) ja ratikan tuleva linjaus pysäkkeineen (musta reitti).

Samalla paranevat alueen pyöräliikenteen yhteydet, kun muun muassa pääpyöräreittien määrä kasvaa. Aviapolikseen sijoittuu aseman lisäksi kolme keskeistä joukkoliikenteen vaihtopaikkaa: Lentoasema, Lentoasemantien ja Tasetien liittymäalue Jumbon edustalla sekä Tuusulanväylän vaihtopysäkit. Näiltä on yhteyksiä bussiliikenteeseen ja Kehäradan juniin sekä Lentoaseman kautta muualle Suomeen ja maailmalle. Yhteyksiä joukkoliikenteen pysäkeille ja asemille parantaa omalta osaltaan myös täydentyvä pyöräliikenteen baanaverkko.

Viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä. Metsäistä viheraluetta varataan myös Aerolan pohjoispuolisille kallioille. Tämä ja Pyttisberget yhdessä ovat Veromiehen kaupunginosapuisto, joten kartalle merkittävät viherketjut on toteutettava riittävän laajoina siten, että viheralueista todella muodostuu kokonaisuus. Koulun piha kaupunginosapuiston vieressä mahdollistaa toisaalta koululaisten metsäretkiä ja toisaalta laajentaa puiston toimintoja kouluajan ulkopuolella. Kaupunginosapuisto kytkeytyy Palo-ojan latvojen kosteikkoihin. Siniverkoston runkona on Palo-oja, joka virtaa Tuusulanväylän ali Koivuhakaan. Palo-ojan varrella ovat Rälssipuisto ja Annefredinpuisto, jonne voidaan sijoittaa liikunta- ja leikkikenttiä sekä muuta toimintaa.

Lentokentän suunnitteluperiaatteissa esitetään tavoitteeksi, että jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella on toiminnallinen puisto. Näitä virkistysalueita on kaavarungossa kuvattu soikioina, koska niiden tarkka rajaus ratkeaa vasta asemakaavoituksen yhteydessä. Julkisia virkistysalueita on Veromiehessä vähän, joten on tärkeää asemakaavoittaa alueelle mahdollisimman laajoja virkistys-aluekokonaisuuksia. Tärkeää on myös parantaa yhteyksiä laajoille viheralueille etelässä ja lännessä. Ratikan kaavarungossa toistetaan yleiskaavan 2020 tavoite viheryhteyden kehittämisestä Kehä III:n poikki. Viherkadut on esitetty jatkumaan Tuusulanväylän poikki. Veromiehessä kaupunkivihreä perustuu monilta osin katujen ja pihojen vehreyteen. Kaavarunkoon on merkitty virkistysaluepisteitä turvaamaan riittäviä pieniä lähipuistoja. Viheralueet ja puistot nivotaan verkostoksi viherkatujen ja pienempien viheralueiden avulla.

Lentoaseman pysäkki on tärkeä kulkumuotojen solmukohta ratikan, junan ja lentoliikenteen välillä.

Tietotien pysäkin ympäristö lentoaseman eteläpuolella on kehittymässä merkittäväksi toimistovaltaiseksi työpaikkakeskittymäksi, jonka suhteellisen korkea rakentaminen kallioselänteen päällä näkyy kauas.

Aviapoliksen keskustan suunnasta tuleva kävelypainotteinen bulevardi päättyy Aviapoliksen rautatieaseman eteläisen sisäänkäynnin luo. Kamarikallio kehittyy lentoaseman huoltoalueesta monipuoliseksi työpaikka-alueeksi kävelymatkan päässä lentoasemalta. Alueesta tavoitellaan kansainvälistä business cityä, joka on Vantaan käyntikortti maailmalle. Niinpä alueen arkkitehtuurin halutaan olevan futuristista ja kokeellista, mutta samalla tunnistettavan skandinaavista. Rakennukset suodattuvat Lentoasemantielle metsämaiseman läpi.

Kuva 83. Havainnekuva Tietotien toimistovaltaisesta työpaikkakeskittymästä (Arkkitehdit Soini & Horto, 2022)

Aviapoliksen uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä. Aseman lähiympäristö on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä: Aviabulevardin alue on kaavarungossa joukkoliikennekatu. Tehokas ja monitoimintoinen keskus aseman lähellä pitää sisällään korkeita rakennuksia, vaihtelevia kattomuotoja ja kerroslukuja. Aseman läheisyyteen ollaan sijoittamassa lukiota ja Ilmailumuseota. Lentoasematien itäpuolen Technopoliksen alue muodostaa merkittävän työpaikkakeskittymän, joka sidotaan Aviapoliksen keskusta-alueeseen viher- sekä jalankulun ja pyöräliikenteen silloin.

Tikkurilantien eteläpuolella Muura muuttuu tuotantoympäristöstä keskusta- ja asuinalueeksi. Lentoasematien liittymän kainaloon toteutettava ”yleisömagneetti” mahdollistaa suurten ihmisvirtojen tapahtumat. Muuran alue on jyrkkäpiirteisen Plootukallion suojassa. Ratikkapysäkin ympärille rakentuu kodikas kaupunginosa, jossa kaupunkirakenne on kylämäinen ja sekoittunut. Muuran ydin kaupunkiaukioineen ja keskustakortteleineen toteutuu uuden ratikkakadun varaan. Itse raitiotie kulkee Muuran alueen läpi joukkoliikennekatua pitkin. Alueen laidalla Kehä III:n ja Lentoasemantien varret ovat kehittymässä tiiviiksi työpaikkavyöhykkeeksi, jonka rakennusmuuri liikenneväylien varsilla suojaa Muuraa melulta ja pölyltä. Nämä tiiviit toimistokorttelit tulee sitoa paremmin ratikkakaupunkiin korkealaatuisesti toteutettavain käveltävin yhteyksin.

Pakkalanrinteen pysäkkiympäristön ytimessä on nykyinen teollisuusalue, joka tulevaisuudessa muuttuu keskustamaiseksi. Alueen suurta mittakaavaa pilkotaan mm. viheralueiden jatkumolla. Väinö Auerin tien – Tasetien vartta kulkevien 110 kV ja 400 kV voimajohtojen sijoittaminen maan alle vapauttaisi nykyisen voimajohtoalueen ratikkabulevardia reunustavaan tiiviiseen keskustarakenteeseen. Alueella on kaavarungossa Vantaan ratikan lisäksi kaksi varausta raitiotieverkon laajentumista varten: toinen Lentoasemantietä etelään, joka mahdollistaa Tuusulanväylän pikaraitiotien jatkumisen lentoasemalle ja toinen Väinö Tannerin tietä/Tulkintietä pitkin länteen kohti Martinlaaksoa. Varsinkin länteen suuntautuva joukkoliikenteen runkoyhteys on pitkän aikavälin varaus.

Pakkala rajautuu etelässä Vantaanjokilaakson valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen. Krakanoja on siniverkoston runko. Kartanonkoskella Illenpuro laskee Krakanojaan. Muitakin Krakanojaan laskevia ojia voidaan muotoilla monimuotoisemmiksi ja kauniimmiksi ja niitä voidaan hyödyntää hulevesien hallinnassa. Nykyiset kapeahkot viheralueet sekä kaupunkirakenteen muuttuessa kehitettävät toisiinsa kytkeytyvät viheralueet on osoitettu viherketju-merkinnällä.

Pakkalassa Lentoasemanbaana risteää Myyrmäen-Tikkurilanbaanan kanssa. Ylästöntien pohjoispuolella on lisäksi selvitettäviä baanareittejä, joita on tutkittava alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Jumbon kauppakeskus ja Flamingon viihdekeskus ovat Pakkalan puolella, mutta ratikka sitoo ne paremmin koko lentokenttäkaupungin tärkeimmäksi kaupan ja viihteen keskukseksi. Keskittymän toimintoja on tarkoitus monipuolistaa ja avata niitä myös ratikkakadun suuntaan. Samalla viherympäristöä ja kävely-yhteyksiä voidaan kehittää. Lentoasemantien liittymän viereen kaavoitettu toimistotorni toimii alueen maamerkkinä.

Kuva 84. Jumbon ja Flamingon kokonaisuus on ratikkakaupungin tärkein kaupan ja viihteen keskus.

Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen rajautuminen määrittyy uudelleen, kun kaupan alueen koillisosan kiinteistöjä voidaan joukkoliikenneyhteyksien parantuessa muuntaa asumispainotteiseen suuntaan. Voimajohtojen maakaapeloiminen alueella mahdollistaisi tehokkaamman ja monipuolisemman maankäytön.

Lentoasemantien itäpuolella Huberila on saanut nimensä tunnistettavista yläikkunallisista teräsbetonisista kaarihalleistaan. Halleihin voi sijoittua yksityisiä ja julkisia palveluja, kulttuuria ja taidetta, kauppaa sekä erilaista aloittelevaakin tuotantotoimintaa. Hallien ympäristöön rakentuu Huberilan uusi keskusta, johon muodostuu monitoimintaista kävelypainotteista kaupunkitilaa, joka tekee ympäristöstä luontevan kohtaamisten paikan. Huberilan ja Muuran alueen välille kehittävä toiminnallinen ja visuaalinen akseli heijastuu suunniteltuna vihersiltana Lentoasemantien yli, minkä lisäksi vehreät kävelyreitit yhdistävät Huberilan myös Annefrediin ja Muuraan. Tikkurilantien bulevardin varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin aluekeskukset nauhamaisesti. Huberilan pohjoispuolella Tikkurilantielle on merkitty joukkoliikenteen runkoyhteys, joka mahdollistaa raitiotielinjauksen Rälssitien ja Aviabulevardin väliselle osuudelle. Varaus on osa Tuusulanväylän mahdollista pikaraitiotietä.

Aerola on lentokenttäkaupungin pohjoisreunan selänteiden metsäkaupunki, jossa katujen varret ovat tiivistä kaupunkia ja kortteleiden pihat ovat suuria, kallioisia salametsiä. Rakentaminen sovitetaan kallioiseen metsämaastoon, ja maanpinnan läheisyys ja yhteys luontoon ohjaavat suunnittelua koko alueen rakentamisessa. Alueen värit ja materiaalit hakevat inspiraatiota luonnosta.

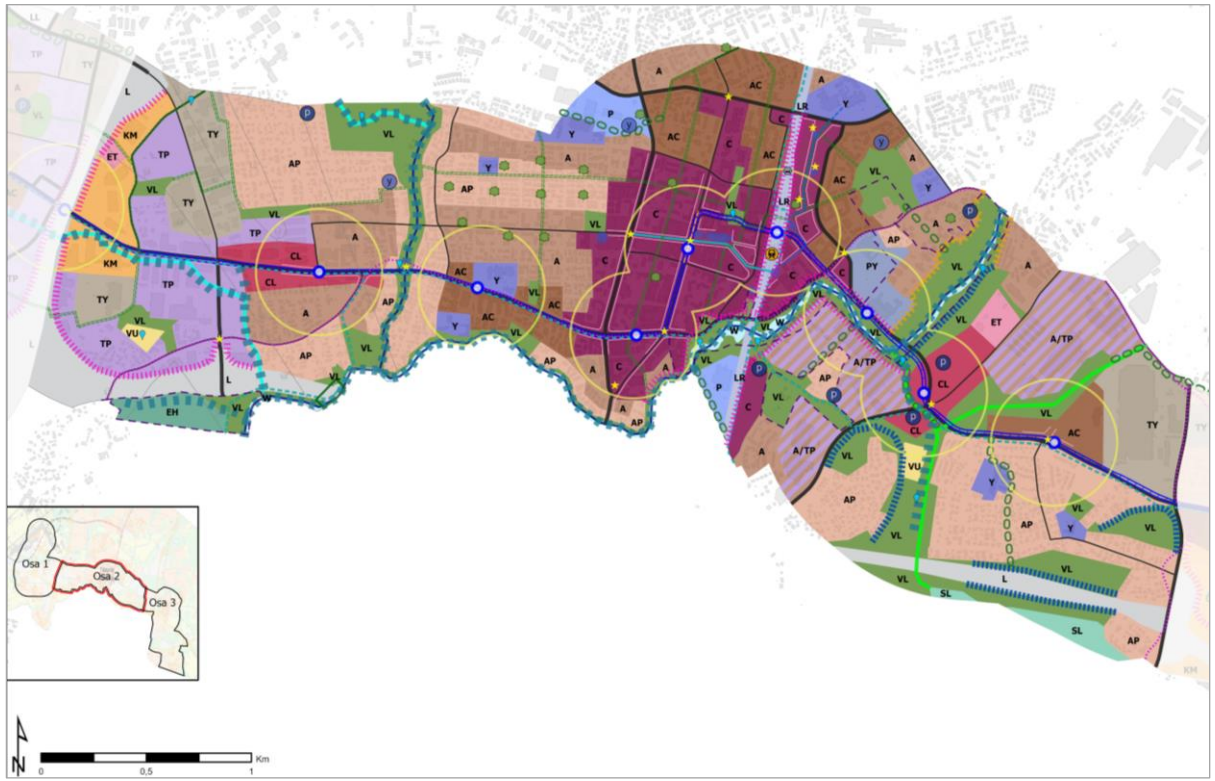
Annefredin alue Aerolan eteläpuolella on ratikkapysäkin ympärille rakennettava alakeskus, joka muodostaa parin viereisen Huberilan kanssa. Tikkurilantien varressa kivijalkatilat yhdistävät Huberilan, Aerolan ja Annefredin nauhamaisesti. Aerolan ja Huberilan alueelle sijoittuu useampi oppilaitos, ja tulevaisuudessa on edelleen tarve sijoittaa kaupunginosan kasvavan väestön tarvitsemia kouluja ja päiväkoteja. Alueen muuntuminen asumiseen edellyttää useita päiväkoteja ja kouluja, joiden toteuttamista helposti saavutettavissa sijainneissa tulee tarkastella jatkosuunnittelussa.

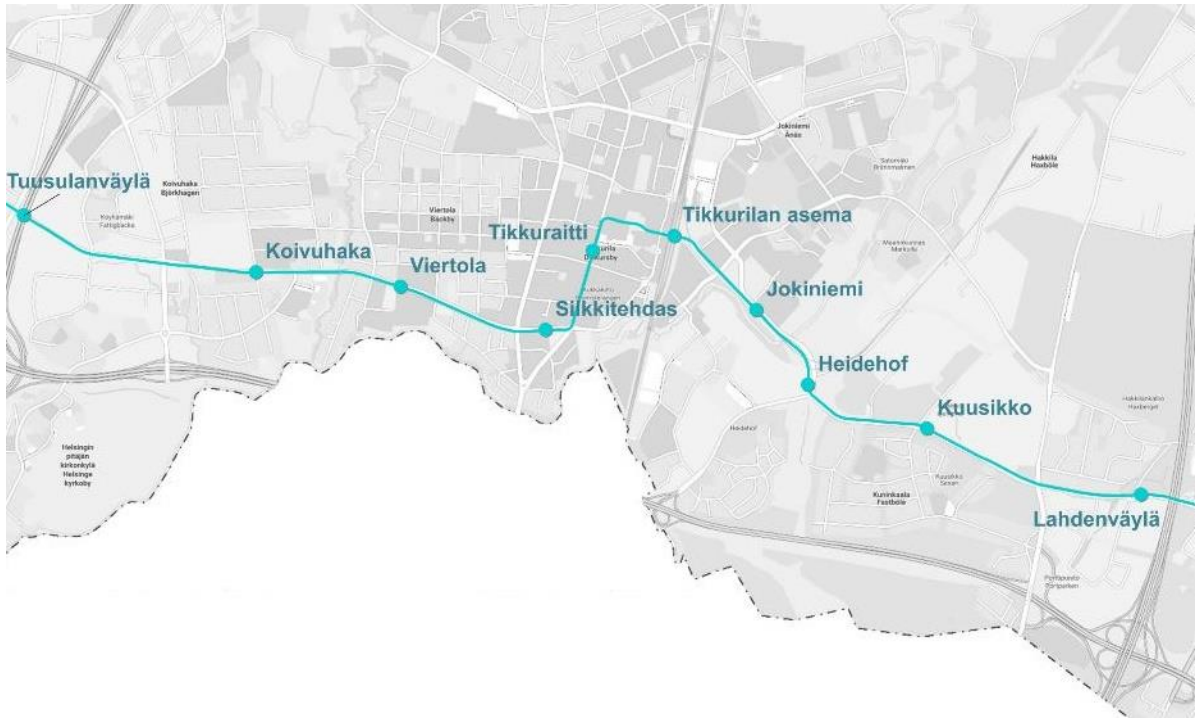
Kuva 85. Havainnekuva Annefredinpuistosta

Wiiman alue on Huberilan ohella Aviapoliksen tärkeitä teollisuushistoriallisia ympäristöjä, joissa ainakin osaa vanhoista teollisuusrakennuksista pystytään hyödyntämään uuteen käyttöön. Alue sijoittuu Tuusulanväylän länsipuolelle kohtaan, jossa voidaan hyväksyä kaupunkikuvan rouheampi ilme verrattuna Lentoasemantiehen ja Kehä III:n varteen, joten alue soveltuu myös tuotantotoimintaan, harrastetiloiksi sekä kulttuurille ja taiteelle.

Tuusulanväylä**,** Kehä III ja Lentoasemantie ovat Aviapolista halkovia valtakunnallisesti merkittäviä suuria liikenneväyliä. Ne jakavat Aviapoliksen erillisiin osiin, mutta liikenneväylien vaatima suuri avoin tila mahdollistaa myös suurille ohikulkijamäärille alueen hahmottamisen väylän reuna-alueiden kautta. Niinpä näiden väylien reunat on osoitettu rakennetun kaupunkikuvallisen reunan merkinnällä: se ilmaisee, että väylää reunustavan rakentamisen tavalla voidaan rakentaa alueellisia identiteettejä tajota tunnistettavia kohokohtia ja nostaa näiden tunnettavuutta.

Ratikkakaupunki Tikkurilassa





Kuvat 86 ja 87. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Tikkurilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

Tikkurilan suuralueen maisemaa luonnehtivat Keravanjoki, siihen laskevat purot ja Kehä III:n väylämaisema. Yleiskaavasta 1982 asti Keravanjoen rannalle ja Kylmäojan läntiselle rannalle on varattu viheraluetta. Tikkurilan kohdalla jokirannan puistomaisema on urbaani: rakennettu silhuetti kohoaa rantapuiston yläpuolelle. Idempänä maisemarakenne muuttuu mäkisemmäksi, ja maiseman äärialueiden (mäenlaet ja laaksonpohjat) säilyttäminen viher- ja virkistysalueina korostuu.

Tikkurilan keskusta hallitsee suuralueen rakennettua ympäristöä. Tikkurilan keskustaan on muodostunut jo useita historiallisia kerrostumia, ja 2010-luvulla kiihtynyt muutos Kehäradan toteutumisen myötä on taas nostanut vanhan asemanseudun uuteen kukoistukseen. Ratikkalinjan suunnittelun myötä Tikkurilantie on jo noussut uudeksi kehityskäytäväksi, ja ratikkapysäkkien ympäristöt kehittyvät lähipalvelujen tarjonnassa. Tikkurilan kummallakin puolella säilyvät merkittävät monipuoliset työpaikka-alueet Koivuhaassa ja Hakkilassa, mutta tulevaisuudessa ne on mahdollista kutoa paremmin osaksi kestävän liikkumisen järjestelmää.

Koivuhaka kehittyy edelleen kaupan, työpaikkojen ja asumisen alueena kytkeytyen ratikkaan kahden pysäkin kautta. Länsipäässä Tuusulanväylän ylittävän sillan vaihtopysäkin ympäristö muodostuisi houkuttelevammaksi, jos siitä voitaisiin kehittää rakennuksin suojattu Firenzen Ponte Vecchion sillan tapaan. Koivuhaan pysäkki sijoittuu kaupunginosan itäpuolelle Kuriiritien risteyksen tuntumaan. Aluetta on tarkoitus uudistaa siten, että pysäkin lähiympäristö muuttuu käveltäväksi monitoimintaiseksi lähikeskukseksi, johon tulee lähiseudun asukkaita palvelevaa kauppaa ja muuta yritystoimintaa.

Kiitotien suuntainen lentomelualue rajoittaa asumisen ja muiden melulle herkkien toimintojen sijoittamista alueen länsiosaan. Uusia asuinrakennuksia ei sallita voimakkaimman lentomelun (Lden yli 60 dB) alueelle. Muualla täydennysrakentaminen on mahdollista, mutta melu tulee huomioida rakennusten ääneneristyksessä. Työpaikkatoimintoja voi sijoittaa melualueelle. Erityisesti sisäosiltaan työpaikka-alue voi kehittyä myös rouheamman tuotantotoiminnan alueena.

Alueen reunat Tuusulanväylän ja Kehä III:n varsilla antavat alueelle yhtenäisen rakennusjulkisivun. Niittytien liittymä Kehä III:lle toimii alueen porttina.

Yleiskaavasta 1982 asti Keravanjoen rannalle ja Kylmäojan läntiselle rannalle on varattu viheraluetta. Alueen toista puroa, jolle on annettu monia nimiä (Pytinoja, Palo-oja, Kirkonkylänoja, Pyhtäänkorvenoja) ei kuitenkaan olla kaavallisessa suunnittelussa ikinä otettu huomioon. Ratikan kaavarungon ekosysteemipalveluja ja luonnon monimuotoisuutta korostavien tavoitteiden mukaisesti puro on nyt nostettu esille siniverkoston olennaisena osana. Puron pohjoiseen erkanevaa haaraa voidaan kehittää hulevesien hallintaan.

Virkistysalueverkoston kytkeytyneisyyttä alueen poikki edistetään viherkaduilla. Kylmäoja rantoineen on osa Tikkurilan keskuspuistovyöhykettä ja seudullinen ekologinen yhteys. Puro erottaa Koivuhaan Viertolasta. Ratikkalinjan pohjoispuolella puron yli kulkee vanha Suuren rantatien linjaus. Kohta on maisemallinen portti, jota voidaan edelleen korostaa.

Viertola muodostaa vaihettumisvyöhykkeen Tikkurilan tiiviin kaupunkikeskustan ja Koivuhaan välille. Viertolan pientalo- ja pienkerrostalovaltainen miljöö muuttuu kaupunginosan eteläpuolella tiiviimmäksi ja kerrostalovaltaisemmaksi. Viertolaan muodostuu lähivuosikymmeneksi kolmen itä–länsi-suuntaisen kerrostalovaltaisen rakentamisen sormea. Muutos on jo alkanut erityisesti ratikkakatu Tikkurilantien ja Peltolantien ympäristöissä, ja uudeksi maankäytön tehostumisen käytäväksi nousee Lummetie. Näiden väliin sijoittuu hieman väljempiä alueita. Viertolan identiteetti ei nykytilanteessa erotu kovin selkeästi Koivuhaan asuinpainotteisista osista, joten erityisesti näiden alueiden erottautuminen selkeämmin toisistaan olisi tarpeen.

Viertolassa on vähän virkistysalueita. Palstoittamalla syntyneen kaupunkirakenteen jäänteenä on pieniä puistoja. Kaupunginosan väestöä palveleva virkistysalueverkosto kehittyy pienten puistojen ja viherkatujen varaan. Kaupunginosan pohjoisosassa on Tikkurilan urheilupuisto, jonka kentät ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella, mutta merkitty siniviherverkoston teemakartalle. Vehreänä kehitettävä yhteys Tikkurilan keskuspuistosta Tikkurilan keskustaan on merkitty viherketjuna.

Koivuhaan ja Viertolan läpi kulkeva Tikkurilantie on ratikkakatu, jolla ratikan rinnalla kulkee myös pyöräliikenteen baana. Baana palvelee väliä Kivistö – Tikkurila – Hakunila. Katu on kaikkien kulkumuotojen osalta keskeinen yhteys Tikkurilan ja Aviapoliksen välillä, mikä vaikuttaa osaltaan sen suunnitteluun ja mitoitukseen.

Tikkurilan keskusta kehittyy työpaikkojen, palveluiden ja kaupan keskittymänä. Keskeisten katujen varret on osoitettu kaupallisiksi julkisivuiksi. Näihin kuuluu muun muassa kaavarungossa omilla merkinnöillään olevat kävelykatu ja kestävän liikkumisen katu, joilla halutaan korostaa kestävien kulkumuotojen roolia ja tärkeyttä keskusta-alueen liikkumisessa sekä sen suunnittelussa. Viherkaduista ja virkistysalueista muodostuu kytkeytynyt viherverkko, joka houkuttelee liikkumaan ja viihtymään tiivistyvässä kaupungissa. Tikkurilan keskeisiä risteysalueita korostetaan arkkitehtuurin ja kaupunkitilan toteutuksen keinoin omaleimaisina paikkoina. Pohjoisessa Valkoisenlähteentie rajaa Tikkurilan keskusta-aluetta, ja eteläpäässä Kielotien ja Talvikkitien risteyksen ympäristöstä kehitetään maamerkkiä.

Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin seudullisen liikenteen lisäksi valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä. Vantaan ratikka luo uuden erinomaisen vaihtoyhteyden asemalle parantaen samalla aseman saavutettavuutta seudullisesta näkökulmasta.

Kuva 88. Havainnekuva Tikkurilan keskustasta.

Ratikan myötä Tikkurilaa lähestytään raiteita pitkin jokaisesta pääilmansuunnasta. Tikkurilan aseman eteläpuolella risteää kaksi pyöräliikenteen baanaa: pääradan suuntainen Pohjoisbaana ja poikittainen Kivistön-Tikkurilan-Hakunilanbaana.

Keravanjokilaakso muodostaa Tikkurilan ja Jokiniemen siniviherrakenteen tärkeimmän elementin. Sitä kehitetään edelleen kokoavana virkistysalue- ja puistokokonaisuutena kulttuuriympäristö- ja luontoarvot huomioon ottaen. Keravanjoen rantamaisemassa rakentamiskorkeudet porrastuvat rannan pientaloista alkaen. Tikkurilan keskustassa rantapuiston taustalla kohoaa tunnistettava rakennettu kaupunkijulkisivu.

Tikkurilan kaavarungossa on esitetty keskustaa ympäröivä viherkehä, joka yhdistää keskeiset puistoalueet, urheilupuistot, koulut, Winterinmäen ja jokirannan. Viherkehä on merkitty viherkatuina, viherketjuna ja lähivirkistysalueina ratikan kaavarunkokartalle.

Jokiniemen kampusaluetta kehitetään tehokkaana mutta monipuolisena kaupunkiympäristönä, jonka ytimenä on korttelialueen halkaiseva jalankulun raittiympäristö, johon toiminnot avautuvat. Myös eteläosa Jokiniemestä säilyy työpaikka-alueena ja itäosat asumisen alueena.

Kuva 89. Jokiniemen kampusalueen katunäkymää (Harris & Kjisik)

Jokiniemen koelaitoksen valtakunnallisesti merkittävän rakennetun kulttuuriympäristön osana on Keravanjoen laaksossa edelleen vaalittavaa viljelysmaisemaa, jonka reunat on nostettu kaavarungossa esille. Metsäinen Winterinmäki piirtyy edelleen suurmaisemassa ja on tärkeä lähimetsä alueen asukkaille. Maarinkunnaalla kulttuurimaisema ja seudullinen virkistys- ja ekologinen yhteys jatkuvat Keravanjoen rantaa pitkin koilliseen.

Kuninkaalassa väritehtaan aluetta tullaan kehittämään keskustamaisena sekoittuneena kaupunkirakenteena. Alueen tulevasta muutoksesta aivan Tikkurilan keskustapalvelujen ja ratikkalinjan äärellä on käyty kutsumuotoinen arkkitehtikilpailu. Ratikan kaavarunkoon kilpailualue on piirretty yleiskaavan mukaisesti.

Kuninkaalan vanha kylä muodostaa tärkeän viheralueen, jossa Vanha Fastbölen kyläkeskus muodostaa väritehtaan alueen sisällä oman arvokkaan rakennetun ympäristön kokonaisuutensa. Viherketju osoittaa yhteystarpeen Väritehtaan alueelta Keravanjoen rantaan ja Jokiniemeen.

Kuvat 90 ja 91. Visualisointi Tikkurilan Väritehtaan alueen arkkitehtikilpailun toisesta voittajatyöstä ”Kaupunki, luonto, elämä, värit” (Arkkitehtitoimisto Noan Oy)

Kuninkaalassa ja Hakkilassa uusi neljän kadun risteys Heidehofintien, Kyytitien, Santaradantien uuden linjauksen ja Jokiniemenkadun kesken on osoitettu uutena keskusta-alueena. Risteyksen yhteydessä on varaus raitiotien pysäkille. Paikasta muodostuu liikennesolmu. Katujen varsille olisi potentiaalia toteuttaa suljettua korttelirakennetta, joka aukeaa viheralueille. Liikenneväylät ja energiaverkostot kuitenkin jakavat keskusaluetta useaan pieneen osaan, mikä hankaloittaa suunnittelua. Ympäristössä on paljon rajoitteita, mutta myös mahdollisuuksia ja tarpeita monille eri toiminnoille – tästä syystä risteysalue on esitetty kaavarungossa lähikeskustana, jonne voivat sijoittua Tikkurilan keskusta-aluetta palvelemaan esim. uusi koulu ja päiväkoti.

Lähikeskustan suunnittelun ja rakentamisen myötä suunnitellaan uusi maisemallinen reuna Jokiniemeen pohjoisessa jatkuvalle avoimelle maisematilalle. Maisemallinen reuna on piirretty keskelle lähivirkistysaluetta, ja se voidaan muodostaa puistorakentamisen keinoin. Yleiskaavan rakentamisalueita on tarkennettu Hakkilassa siten, että Maarinojanpuiston puistoleikkipaikka ja koira-aitaus ovat ratikan kaavarungon virkistysalueella.

Kuninkaalassa Heidehofissa yleiskaavan viheralueverkosto tarkentuu ratikan kaavarungossa siten, että Oräddarsinoja on otettu osaksi kehitettävää siniverkostoa ja urheilukentille on osoitettu paikka laakson pohjalta. Kuninkaalan kylän ja Heidehofin välissä on metsäinen mäki, joka on Kuninkaalan kylän suunnasta katsottuna näkymän päätteenä ja siten osa arvokasta kulttuuriympäristöä. Mäellä on lehtoa ja lehtomaista kangasmetsää sekä arvokasta linnustoa. Mäki kytkeytyy yleiskaavan viheralueverkkoon Heidehofinpuistossa.

Hakkilan teollisuus- ja varastoalueen kehittyminen asumista ja työpaikkatoimintoja yhdistäväksi alueeksi voi tuottaa pitkällä aikajänteellä useita lähipalvelutarpeita, riippuen asumisen painotuksesta.

Pysäkkiympäristöön Kyytitien pohjoispuolelle on osoitettu mahdollisuus toteuttaa uusi pysäkin läheisyyttä hyödyntävä keskustamaisen tiivis asuinalue kivijalan lähipalveluineen.

Santaradan ympäristön maankäytön kehitys Maarinkunnaan ja Kanervannummen alueilla on riippuvainen siitä, kuinka ja missä aikataulussa rata voidaan mahdollisesti poistaa käytöstä. Rata palvelee nyt ennen kaikkea radanpitoa. Korvaavan paikan osoittaminen muualta vapauttaisi alueen intensiivisempään maankäyttöön. Santarataa ei ole merkitty Vantaan uuteen yleiskaavaan, ja radan korvaavan ratkaisun selvittämistä jatketaan Vantaan kaupungin ja Väyläviraston yhteistyönä.

Kuusikon alue muodostaa Kuninkaalan kaupunginosaan kuuluvan yhtenäisen pientaloalueen, jota kehitetään uuden yleiskaavan raamittaman pientalokäsitteen puitteissa. Uusi ratikkapysäkki Kanervantien risteyksessä parantaa alueen saavutettavuuden uuteen luokkaan.

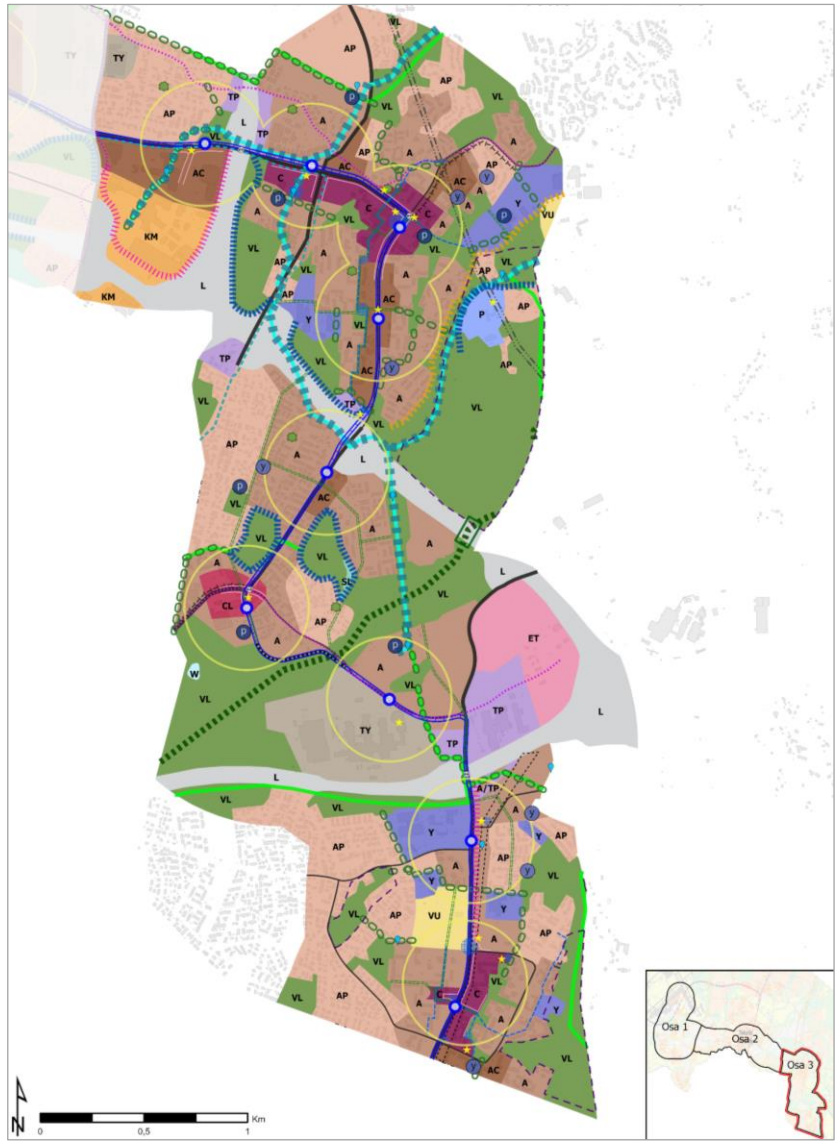
Kuusikossa Variskallio on osa ekologista ja virkistysalueverkostoa, joka liittyy Kalkkikallion luonnonsuojelualueeseen. Arvokas avokallio ja kalliometsä, jossa on havaittu mm. kuusitiainen, säilyy. Untipakan komea kalliomäki ja kalliometsä sekä etelärinteen tuore kangasmetsä säilytetään maiseman ja luonnon arvojen takia. Ratikkareitin välittömästä läheisyydestä Lindmaninkorvessa ja Untipakan pohjoisosasta osoitetaan maata rakentamiseen. Yli yhden hehtaarin virkistysalue on näinkin alle 300 metrin etäisyydellä kaikista asunnoista. Päiväkodin pohjoispuolella leikkipaikka ja metsää säilyy.

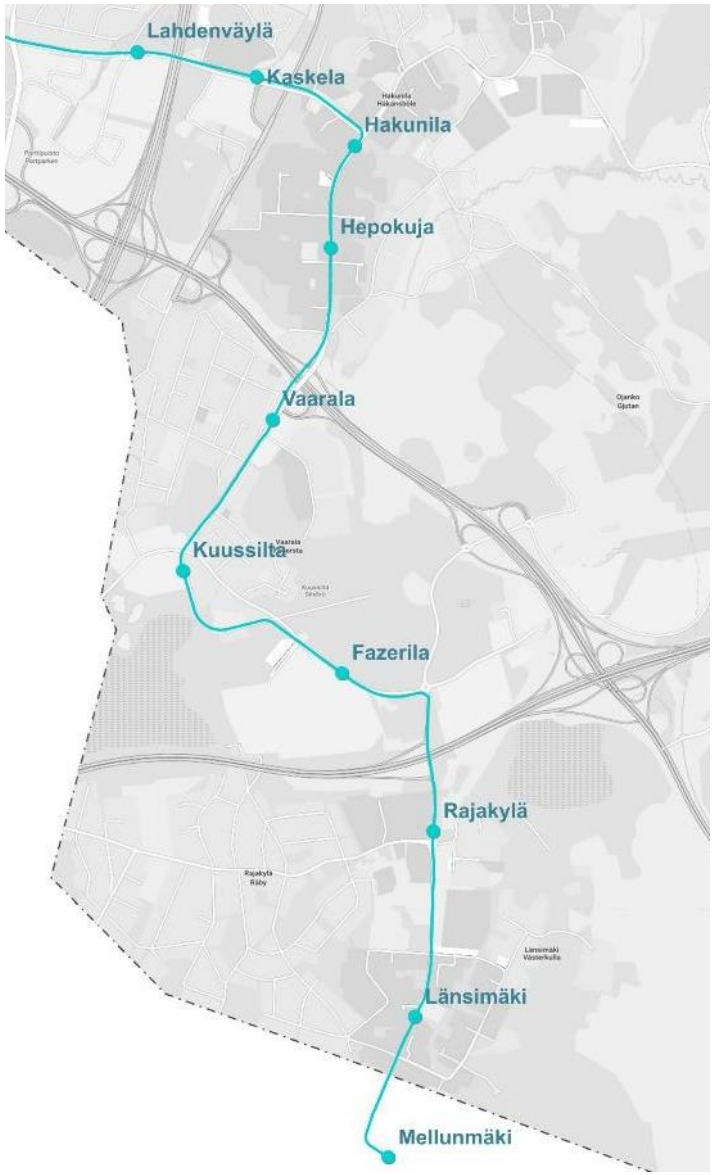
Kormuniitynojan latva Porttipuistossa on esitetty siniverkoston osana. Jos alue alkaa kehittyä asumiseen, voidaan kehittää keskeinen hulevesipuisto (ks. kuva). Porttipuiston Kyytitien puoleinen korttelirakenne uusiutuu asuinvaltaisena sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueena. Eteläpuoli säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena.

Ratikan vaihtopysäkki Lahdenväylän kohdalla mahdollistaa myös kaupunkirakenteen katkosten korjaamisen Kaskelan ja Hakunilan suuntiin.

Kuva 92. Hulevesipuiston ideointia Hakunilan keskustan laajennuksessa (Maanlumo). Tähän tyyliin voitaisiin kehittää myös Kormuniitynojan Porttipuistossa kulkevaa uomaa.

Ratikkakaupunki Hakunilassa





Kuvat 93 ja 94. Ote ratikan kaavanrunkokartasta ja kartta pysäkeistä Hakunilan suuralueelta. Merkintöjen selitykset ovat sivulla 37.

Isot väylät – Kehä III, Porvoonväylä ja Lahdenväylä – toisaalta pilkkovat suuraluetta erillisiin osiin, toisaalta ne muodostavat selkeät rajat alueiden identiteeteille. Alueen pohjoisin kolmannes koostuu Hakunilan kaupunginosasta, joka on myös alueen keskus. Hakunilan suuralueen maisemarakennetta korostetaan kukkulakaupunkia tiivistämällä siten, että Hakunilan mäkeä ympäröivät lähimetsät säilyvät yhtenäisinä ja kytkeytyneinä. Kehä III:lle ja Lahdenväylälle alue näkyy jyrkkärinteisten kallioselänteiden kautta. Tälle kontrastina alueen itäpuolella Kormuniitynojan laakso säilyy kulttuurihistoriallisesti arvokkaine kartanoympäristöineen, viljely- ja laidunalueineen sekä urheilupuistoineen asukkaiden ja kaupunkilaisten keskeisenä virkistysalueena ja siniverkoston arvokkaana osana. Itä-Hakkilanoja sivuhaaroineen ja ympäröivine luontoalueineen säilyy pääosin tärkeänä siniviherrakenteena. Hakunilan urheilupuiston kautta alue liittyy Sipoonkorven kansallispuiston verkostoihin.

Hakunilassa ratikka muuttaa keskustan saavutettavuutta merkittävästi ja lisää sen vetovoimaa. Hakunilan kehitys hyötyy ehkä eniten ratikkalinjan toteuttamisesta: kaupunginosan yhteydet kaupungin muihin osiin ja myös valtakunnalliseen joukkoliikenteeseen paranevat. Kaupunginosan ilme ja palveluvarustus paranevat oleellisesti asukasmäärän kasvun myötä, mutta alueen vetovoimatekijät tulevat paremmin myös muiden tavoitettaviksi.

Ratikan toteutuessa bussilinjat tarjoavat jatkossakin suoria yhteyksiä muun muassa Helsingin suuntaan toimien samalla osittain liityntälinjoina ratikan pysäkeille. Raitiotien lisäksi joukkoliikenteen palvelutaso paranee Hakunilan alueella Lahdenväylän vaihtopysäkkien myötä. Vaihtojen toimivuus parantaa matkaketjujen sujuvuutta, mikä voi parantaa joidenkin kohteiden, kuten esimerkiksi Kuusijärven, saavutettavuutta alueelta.

Kaupallisen keskustan uudistuminen saa vahvemman pohjan ratikan tuomien yhteyksien avulla. Asuntokorttelin uudistuminen ja täydentyminen jatkuu varmasti jo käynnissä olevien hankkeiden tapaan.

Keskustan laajennus länteen, johon liittyvät Vanhan Lahdentien siirto ja Kyytitien eritasoliittymän muuttaminen tasoristeykseksi, on yksi merkittävimpiä kaupunkirakenteellisia muutoksia. Yhdessä vanhan bussivarikon alueen kanssa risteyksen ympäristöön muodostuu mahdollisuus luoda kokonaan uusi keskusta-asumisen alue, joka täydentää ja luo kontrastia Hakunilan vanhalle keskustalle. Alueen kaupunkikuvallista erityismerkitystä tulee korostaa.

Hakunilantien länsipuolella kulkee Hakunilanraitti, jonka jalankulkumiljöö yhdistää mm. ostoskeskuksen, kirkon, kirjaston ja asuinalueiden pieniä taskupuistoja sekä aukioita mielenkiintoiseksi ja edelleen kehittämisen arvoiseksi tilasarjaksi.

Hakunilantietä ovat aiemmin rytmittäneet jalankulun ja pyöräilyn sillat, mutta ratikan myötä ne pääosin puretaan. Korvaaviksi maamerkeiksi tulee kehittää tärkeimpien risteysten ympäristöjä niin, että kukin niistä muodostaa omanlaisen helposti tunnistettavan paikkansa.

Kuva 95. Havainnekuva Hakunilan keskusta-alueen laajennuksesta Hakunilan keskustan länsipuolella (L-Arkkitehdit, 2019)

Keskustan rajaa itäpuolella Kormuniitynojan laaksosta jyrkkä metsäinen rinne. Hevoshaantien ympäristö edustaa 1970-luvun pientalokortteleita. Keskustan pohjoispuolen 1980-luvun asuinalueet on sovitettu pienipiirteisesti voimakkaisiin maastonmuotoihin. Ratikan vaikutuspiirissä oleville alueille tulee löytää miljöön ominaispiirteisiin sopivat täydentämisen keinot.

Kormuniitynojan laakso Håkansbölen kartanolta Sotunkiin on valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä. Håkansbölen kartano ja sen pieteetillä kunnostettu historiallinen puutarha luovat Hakunilalle luontevan itäreunan ja samalla “kulttuuriset keuhkot”.

Hakunilan laaja ja monipuolinen urheilupuisto tulee ratikan myötä helpommin myös joukkoliikenteellä saavutettavaksi, vaikkakin yhteys joukkoliikenteellä urheilupuistoon on ratikkaa käytettäessä vaihdollinen. Urheilupuisto sijoittuu Kormuniitynojan laaksoon, jonka eteläisemmissä osissa rakentamisen reuna sijoittuu kauniisti maisemarakenteeseen. Kaavarunkoon on merkitty urheilupuiston reunalle päättyvä joukkoliikenteen runkoyhteys yleiskaavan mukaisesti.

Rajakylä Porvoonväylän eteläpuolella kehittyy vihreänä pientalovaltaisena kaupunginosana, kun taas Länsimäki tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille.

Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsee useita julkisia palveluita uimahallista lukioon ja päiväkotiin. Alue voi edelleen kehittyä uuden koulun ja muiden palveluiden myötä. Läheinen urheilupuisto, Sipoonkorven tarjoamat ulkoilumahdollisuudet sekä ratikan parantama saavutettavuus lisäävät edelleen alueen vetovoimaa.

Kuva 96. Håkansbölen kartano on osa valtakunnallisesti merkittävää kulttuuriympäristöä.

Vaarala rajautuu kolmion muotoiselle alueelle Kehä III:n, Porvoonväylän, kaupungin rajan ja Lahdenväylän sisällä. Alue on myös sisäisesti kolmijakoinen. Vaaralan pysäkkiympäristö tiivistyy ja uusiutuu. Kuussillan pysäkkiympäristössä olevan nykyinen työpaikka-alue uusiutuu ratikan tulon myötä tiiviiksi ympäristön asukkaita palvelevaksi lähikeskustaksi. Fazerilaan rakennetaan kokonaan uusi asuinalue. Näiden väliin jää maakuntakaavassakin osoitettu ekologinen yhteys, jossa viherympäristöön liittyy ratikkavyöhykkeen merkittävimpiä vaalittavia luonnonarvoja.

Nykyiset pientalovaltaiset alueet täydentyvät ratikan parantaessa alueen vetovoimaa ja saavutettavuutta. Työpaikka-alueista osa muuttuu asuntorakentamisen alueiksi ja osa säilyy. Keskeisiä jalankulun ja pyöräliikenteen yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää.

Vaaralan maisemarakenteen ominaispiirteisiin keskeisesti liittyvät kalliomäet säilytetään. Metsäisillä kalliomäillä on myös luontoarvoja. Vaaralan luoteispään pientalovaltaiset alueet täydentyvät Hakunilantien molemmin puolin. Kallioiden luoman portin eteläpuolella on Kuussillan pysäkin maankäytöltään muuttuva ympäristö, josta on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus. Kuussillan pysäkillä mahdollistetaan lisäksi Viikin-Malmin raitiotien liittyminen Vantaan ratikkaan. Jakomäen läpi kulkeva yhteys edistää toteutuessaan seudullista pikaraitiotieverkostoa. Slåttmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä. Vaaralanlampia kehitetään alueen vetovoimakohteena.

Kolmion kaakkoisosa on ollut tuotantolaitosten aluetta, jossa Fazerin vierailukeskus on muodostunut alueen maamerkiksi. Fazerintien pohjoispuolista ja Länsimäentien länsipuoleista metsäistä aluetta kehitetään pääosin monimuotoiseen asumiseen. Fazerintien pohjoispuolella on maa-ainesten oton myötä syntyneitä lammikkoja, joista pohjoisimmassa elää viitasammakkoja. Lammikko ja sen ympäristöä varataan virkistysalueeksi. Se yhdistetään ekologiseen ja viheralueverkostoon ekologisilla yhteyksillä, viherketjuilla ja viherkaduilla, joiden sijainti ja laajuus tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Kormuniitynojaan kohti pohjoista laskeva kuivatusoja otetaan siniverkoston osaksi, ja siitä voidaan muotoilla mutkitteleva ja hulevesiä viivyttävä kokonaisuus.

Länsimäentien, Kehä III:n ja Porvoonväylän kolmioon sijoittuu myös ratikan varikko ja muita teknisen huollon tarpeita.

Kuva 97. Vaaralan lammet kehittyvät vetovoimaiseksi virkistyskeitaaksi.

Länsimäen ja Rajakylän ominaispiirteisiin kuuluvat kallioiset lähimetsät säilytetään keskeisenä aluetta kiertävänä kehänä, joka on kaavarungossa osoitettu viheralueina ja viherketjuina ja niiden mukaisilla kehittämistavoitteilla. Kallioisilla viheralueilla on myös ensimmäisen maailmansodan aikaisia puolustusrakenteita, jotka voidaan nostaa viherketjun teemaksi. Linnoitteet ovat valtakunnallisesti merkittävää rakennettua kulttuuriympäristöä.

Rajakylän pientalovaltainen kaupunginosa ulottuu itäreunastaan ratikkakaupunkiin. Alue täydentyy ja uudistuu pientalorakentamisella.Rajakylän liikuntapuisto on virkistys- ja liikuntapalvelujen keskittymä, joka tulee ratikan myötä paremmin ja laajemmin tavoitettavaksi. Laaja aktiivipuisto muodostaakin Rajakylä-Länsimäen alueen sydämen. Porvoonväylälle on suunniteltu vaihtopysäkkejä, jotka mahdollistaisivat vaihdot Porvoonväylän busseista Vantaan ratikkaan ja muuhun HSL-alueen bussiliikenteeseen alueella.

Länsimäessä kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysmetsiin, joiden tarkempi maankäyttö on tarkoituksenmukaisempaa ratkaista osana Östersundomin kokonaisuutta. Ratikan kaavarungon ratkaisu noudattaa Länsimäen kaavarungon ratkaisuja. Keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Kehitettävä keskusta-alue sijoittuu Pallastunturintien katulenkin sisään Länsimäentien itäpuolelle ja Kuulakujan ostoskeskuksen ympäristöön.

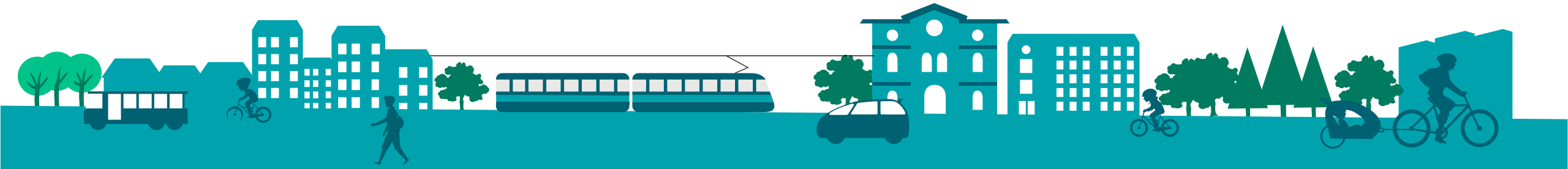
Länsimäen pohjoisosaan on Länsimäen kaavarungossa suunniteltu uusi asuinalue, jonka rakennuskanta olisi pienimittakaavaisempaa ja monimuotoisempaa kuin kaupunginosan keskustassa. Asuinalueen keskelle on ideoitu monikäyttöviherkatu ja kadun päähän suopuutarha, johon puhtaita hulevesiä johdetaan.

Jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä. Voimalinjan alustan rakentamisen ohella Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen.

Länsimäentien laidassa kulkevan 110 kV:n voimalinjan maakaapelointi mahdollistaisi kaupunginosan keskustan rakenteen eheyttämisen ja merkittävän täydennysrakentamisen. Kaupunkikuvaa ja alueelle saapumista hallitsevien voimalinjojen alueen rakentamisen mahdollistaminen parantaisi merkittävästi kaupunkitilaa. Voimalinjojen poiston myötä kaupunkitoiminnot voisivat avautua myös Länsimäentielle ja siten kutoa Länsimäentien eri puolten kaupunkirakenteen yhteen Samalla voidaan korostaa merkittäviä paikkoja: keskustan ratikkakaupungin korttelijulkisivua jäsentävät korostetut kadunkulmat pikku aukioineen Pallastunturintien/ Maalinauhantien risteyksissä ja keskellä Kuulakujan kohdalla. Näiden ympäristöön keskittyvät myös Länsimäen kivijalkaliiketilat ja niiden edustojen korkealaatuinen kävely- ja oleskeluympäristö.

Länsimäentien urbaanimmaksi kehittyvän ympäristön vastapainoksi kehitetään myös etelä--pohjois-suuntaisia pääosin puisto- ja metsäympäristössä kulkevia kävelyn ja pyöräilyn pääraitteja: itäpuolella Kuntopuistosta Juoksuhaudanpuistoon ja länsipuolella Keihäspolkua Rajakylän liikuntapuiston kautta Rajakylän kouluihin ja liikuntahalleille johtavaa Keihäskuja/Opaskuja-reittiä. Näiden raittien risteämispaikat kokoojakatujen kanssa ovat myös luontaisia huoliteltujen pienten kaupunkiaukioiden ja omaleimaisen arkkitehtuurin paikkoja.

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi



Ratikan kaavarungon luonnos ei sisältänyt varsinaista vaikutusten arviointia, vaan arviointi ja sen vaatimat selvitykset tehtiin luonnosaineiston pohjalta kevään, kesän ja syksyn 2022 aikana. Arvioinnin perusosan laati konsulttityönä Ramboll Finland Oy, ja se on julkaistu erillisenä raporttina. Tähän kaavarunkoselostukseen on koottu lyhyt yhteenveto Ratikan kaavarungon yhteydessä laadituista vaikutusten arvioinneista. Yksityiskohtaisimpien vaikutusten arviointi osoittautui haastavaksi ja tätä tulee jatkaa tarkemman tason suunnittelun yhteydessä. Tämä todettiin mm. kaupunkikuvallisten vaikutusten osalta, sillä pysäkkiympäristöjen suunnittelu on vielä alkuvaiheessa. Tästä koosteesta kaupunkikuvalliset arviot on jätetty pois niiden epätarkkuuden vuoksi.

Arvioinnin perusosassa ei käsitelty liikenteellisiä vaikutuksia, vaan niistä tehtiin erillinen vaikutusten arviointi (WSP Finland Oy). Vaikutukset alueelliseen eriytymiseen arvioidaan erillisenä toimeksiantona (WSP Finland Oy ja MDI). Lisäksi vaikutuksia kaupallisiin palveluihin on täydennetty WSP:n laatiman Kaupan palveluverkkoselvityksen keskeisillä päätelmillä ja suosituksilla.

Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on kertoa kaupunkilaisille, päättäjille ja eri viranomaisille tiivistetysti ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen tärkeimmät vaikutukset. Arviointi on toteutettu 1.--30.6.2022 nähtävillä olleesta, 5.4.2022 päivätystä kaavarunkoluonnoksesta. Arvioinnin perustana ovat olleet kartan ratkaisut sekä työlle määritellyt tavoitteet.

Arvioidut vaikutukset:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Elinkeinoelämä
- Kaupunkikuva
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Luonto
- Ilmasto
- Melu
- Ihmiset ja yhteisöt

Jokaiselle arviointiteemalle muodostettiin oma arviointikehikko ja kriteeristö, jotka on kuvattu teeman alussa. Jokaisen arviointiteeman tarkastelualue on valittu tarkoituksenmukaisesti, vaihdellen koko Vantaan tasolta pysäkkikohtaisiin, 300 metrin vaikutusalueelta tehtyihin tarkasteluihin.

Maankäytön tuloja on arvioitu kiinteistötaloudellisessa analyysissä, joka pohjautuu ratikan kaavarunkoluonnoksen maankäyttöön. Kiinteistötaloudellisen analyysin on tehnyt Newsec Oy, ja siinä on arvioitu sekä bussivaihtoehdon että ratikan aiheuttamia tuloja. Analyysi perustuu tutkimuksiin, joissa eri kaupungeissa on analysoitu raidehankkeiden vaikutusta kaupunkikehitykseen ja siitä saataviin tuloihin. Arvioinnissa on huomioitu esimerkiksi kaupungin maanomistus kullakin alueella, raitiotien arvioitu vaikutus kaupunkikehitykseen eri alueilla, maankäytön toteutumisaikataulu sekä maan ja kiinteistöjen hintojen ajallinen kehitys. Raitiotien rakentaminen toisi arvion mukaan 320 miljoonaa euroa tuloja enemmän kuin bussivaihtoehto. Suurimmat ratikan aiheuttamat tuotot arvioidaan tulevan Aviapoliksen itä- ja eteläosista, Hakunilan keskustasta sekä Rajakylän pysäkin ympäristöstä.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kestävä kasvu

- Kaavarunko mahdollistaa kasvun ottamisen vastaan kestävällä tavalla. Kasvu ohjataan yleiskaavan mukaiselle ns. kestävän kasvun vyöhykkeelle ja Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelman mukaiselle ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle.
- Kaavarunko luo edellytyksiä Vantaan ratikan toteuttamiselle.
- Kaavarunko mahdollistaa huomattavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Kaavarunkoselostuksessa on mitoituksen osalta arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä väestö voisi kasvaa yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkoja voisi olla noin 30 000 nykyistä enemmän. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.
- Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen.

Kestävä liikkuminen

- Ratikasta kehittyy poikittainen runkolinja, joka toimii selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Ratikkapysäkkien väliset etäisyydet ovat keskimäärin noin 650–750 metriä suuralueesta riippuen, mikä tarkoittaa lyhyitä kävelymatkoja asemalle tai raitiotien pysäkille ja siten erittäin hyvää joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Ratikka parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta. Kaavarunkoalueen kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan alueelle, jolla tulee olemaan erittäin hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle.
- Nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen ja niiden toimintojen monipuolistuminen parantavat joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Liikenneväylien aiheuttama estevaikutus vähenee yhdyskuntarakenteessa, kun ratikka sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittyvät yhteydet kytkevät suunnittelualueen keskuksia aiempaa tiiviimmin yhteen.
- Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä.

Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja uudistuminen

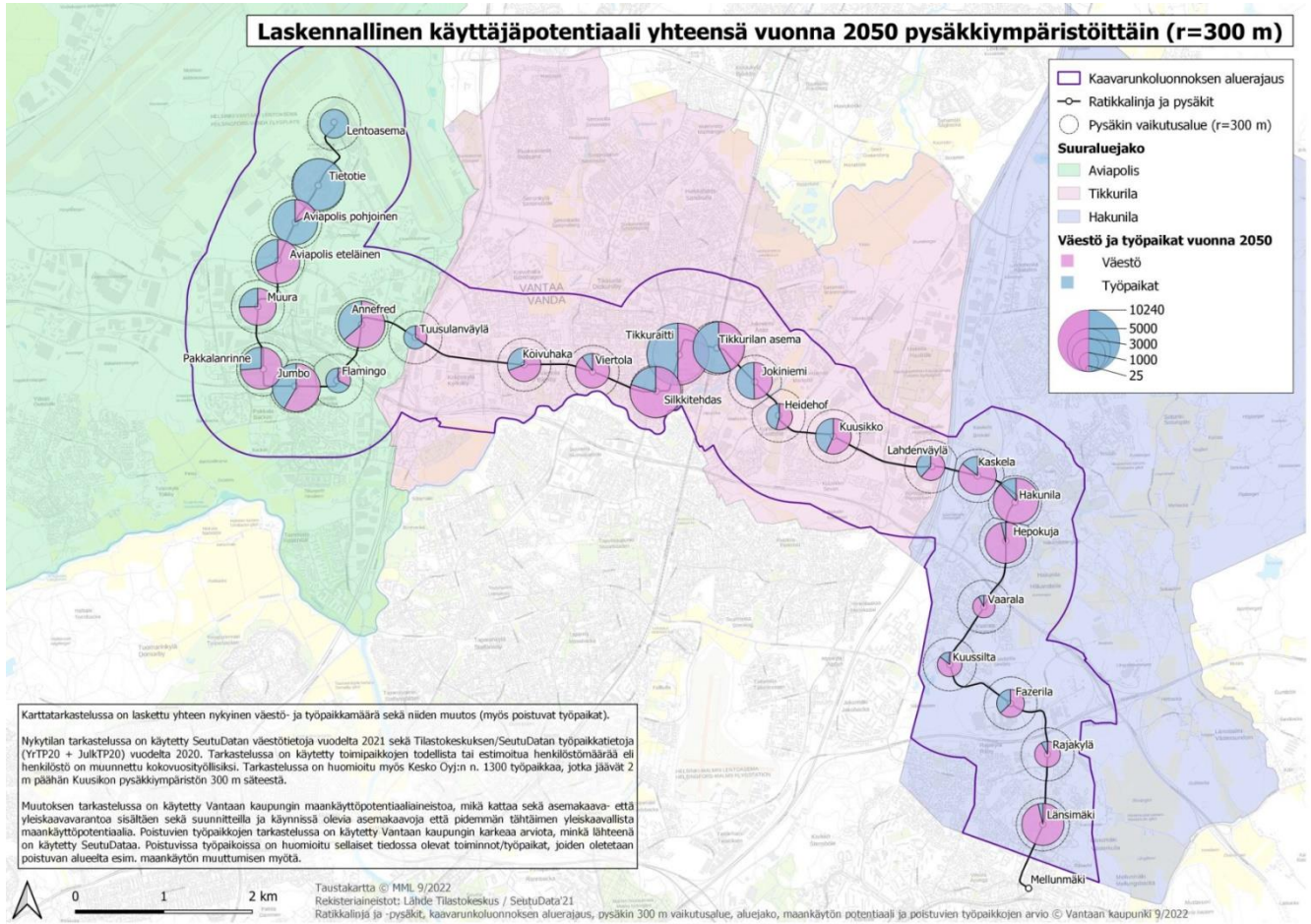
- Kaavarunko luo Vantaan keskeisille alueille merkittäviä kasvun edellytyksiä ja samalla mahdollisuuksia kehittää, eheyttää ja uudistaa kaupunkirakennetta.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi. Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille.
- Kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempana ratikan varressa lähes koko matkaltaan. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen. Haasteeksi voi muodostua se, saadaanko liike- ja toimitilaa toteutumaan tavoitteiden mukaisesti kaikilla alueilla.
- Asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville. Keskusta-alueiden vetovoimaisimmissa kortteleissa voi yleistyä hybridirakentaminen, jossa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäistä, linkittynyttä kaupunkitilaa.
- Kasvu mahdollistaa myös palvelutarjonnan merkittävän kehittymisen. Uuden raitiotiejärjestelmän rakentaminen aktivoi osaltaan kehittämistoimenpiteitä ja kasvua vaikutusalueellaan. Myös nykyisten alueiden joukkoliikenneyhteydet kehittyvät, ja merkittäviä ns. keskustan ulkopuolisia kaupan alueita kytkeytyy raideliikenteen piiriin, mikä luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle.

Tasapainoinen yhdyskuntarakenne

- Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila liittyy raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila–Aviapolis-alueeseen. Hakunilan suuralueella raideliikenne on uusi elementti kaupunkirakenteessa, mikä voi lisätä alueen erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna.
- Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.
- Rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Maankäytön tiiveys ja eheys

- Ratikka palvelee vuonna 2050 suurta matkustajamäärää ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa Vantaan asukkaista ja työpaikoista on raideliikenteen piirissä.
- Kaavarunko mahdollistaa yhteensä noin 116 000 asukasta ja jopa 83 000 työpaikkaa alueella vuonna 2050. Pysäkkimäärän ollessa 27 yhden pysäkin keskimääräinen käyttäjäpotentiaali on 7 700 asukasta tai työpaikkaa pysäkkiä kohden (r=800m).
- Käyttäjäpotentiaali vaihtelee eri pysäkeillä merkittävästi. Suurin käyttäjäpotentiaali on Tikkuraitin pysäkillä, yli 10 000 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Tikkurilan asemalla ja Tietotiellä käyttäjä-potentiaali on yli 7 000 asukasta tai työpaikkaa.
- Vähiten käyttäjäpotentiaalia on Vaaralan, Tuusulanväylän, Flamingon, Rajakylän, Kuussillan ja Heidehofin pysäkeillä, 1 300–1 800 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m), joskin näiden pysäkkien merkitystä voi nostaa muu käyttäjäpotentiaali (esim. seudulliset palvelut tai pysäkin profiili liikennesolmuna tai vaihtopysäkkinä).



Kuva 98.Vantaan ratikan pysäkkiympäristöjen käyttäjäpotentiaali (väestö ja työpaikat) vuonna 2050 (Lähde: Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi, Ramboll 2022)

Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys

Vaikutukset valtakunnallisesti

Lentoasema kytkeytyy kaavarunkoratkaisun myötä raskaan raideliikenteen lisäksi myös raitiotieverkkoon, mikä parantaa lentoaseman saavutettavuutta ja kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksia. Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä seudullisen liikenteen lisäksi. Vantaan ratikka luo uuden vaihtoyhteyden asemalle. Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa).

Vaikutukset Helsingin seudulla

Kaavarunko mahdollistaa keskeisen poikittaisen akselin vahvistumisen osana seudullista joukkoliikennekaupunkia. Kaavarunko parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä laajemmalla työssäkäyntialueella. Kaavarunko edistää pääradan ja kehäradan merkittävimpien asemien (Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema), metron (Mellunmäki) sekä seudullisten säteittäisten bussilinjojen (Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä) aiempaa vahvempaa kytkeytymistä.

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunko-ratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat raskaan raideliikenteen asemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen risteys- tai vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Aviapolis

Kaavarunko tukee Aviapoliksen kehittymistä vahvana, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti vetovoimaisena kaupunki- ja työpaikkakeskittymänä. Kaavarungossa hyödynnetään lentokentän ympäristössä olevat liikennevirrat, tila ja kasvupotentiaali: koko Aviapoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoalueen suurimpia. Aviapoliksen suuralueen voimakas väestönkasvu aiheuttaa merkittävän uusien julkisten palveluiden tarpeen, mutta haasteena on kuitenkin sopivan alueen löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin (oikeankokoinen, ympäristöltään terveellinen ja rakennettavuudeltaan hyvä tontti).

Raitiotie parantaa alueen sisäistä joukkoliikennettä ja kytkee suuralueen erilliset osat toimivaksi kokonaisuudeksi. Maankäyttö eheytyy ja tiivistyy ratikan ja Tikkurilantien varteen.

Kaavarunko mahdollistaa tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutoksen pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi. Kaavarunko mahdollistaa Aviapoliksen suuralueen pohjoisosien kehittymisen työpaikkaintensiivisenä alueena. Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

Kaupallisten palveluiden tarjonta on jo nykyisellään Aviapoliksen suuralueella seudullisesti merkittävää (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto). Aviapoliksen alueen seudullisesti merkittävät kaupalliset keskittymät (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto) kytkeytyvät ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta.

Tikkurila

Kaavarunko tukee Tikkurilan kehittymistä merkittävänä kaupunkikeskuksena ja eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna. Ratikan myötä sen jo nykyisin erinomainen saavutettavuus paranee entisestään. Tikkurilan keskusta-alue laajenee nykyisestään kaavarunkoratkaisun myötä.

Tikkurilan keskusta-alueella asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat Aviapoliksen ohella kaavarunkoalueen suurimpia. Tikkurilan suuralueella asuinrakentaminen on suurinta keskusta-alueella Silkkitehtaan ja Tikkuraitin pysäkkiympäristöissä.

Viertola, Koivuhaka ja Kuusikko kehittyvät jatkossa asuinpainotteisina pysäkkiympäristöinä. Tikkurilantien varsi eheytyy ja tiivistyy, mikä parantaa ratikan käyttäjäpotentiaalia Koivuhaan ja Viertolan pysäkkiympäristöissä. Koivuhaka kehittyy uudeksi lähikeskukseksi (CL) Annefredin ja Tikkurilan keskusta-alueiden välissä, mikä parantaa alueen lähipalvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta. Heidehof on perustellusti vasta pidemmän aikavälin lähikeskus (CL) ja pysäkkivaraus. Tikkurilan väritehtaan muuttuva maankäyttö tukee kuitenkin Heidehofin pysäkin toteuttamisedellytyksiä. Kuusikon pysäkin pohjoispuolelle on osoitettu uusi asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), jolle pysäkin ympäristön uusi asuinrakentaminen painottuu. Porttipuistossa ns. keskustan ulkopuolinen kaupan alue kytkeytyy ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyy saavutettavuuden paranemisesta.

Kuva 99. Näkymäkuva Tikkurilan Väritehtaan alueen arkkitehtikilpailun toisesta voittajatyöstä ”Parklife” (Arkkitehtitoimisto Anttila & Rusanen)

Hakunila

Hakunila sijoittuu nykyisen raideliikenteen katvealueelle Tikkurilan ja Mellunmäen väliin. Ratikka on siten uusi elementti Hakunilan kaupunkirakenteessa. Kaavarunko mahdollistaa Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen uudenlaisen jäsentämisen ratikkakadun varteen ja tukee pysäkkiympäristöjen kehittymistä laadukkaiksi kaupunkirakentamisen alueiksi.

Kuussilta kehittyy lähikeskusta-alueeksi (CL) ja toiminnallisesti monimuotoiseksi pysäkkiympäristöksi. Maankäytöltään muuttuvan Kuussillan pysäkin ympäristöstä on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus.

Länsimäessä maankäyttö tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille ja keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Ratikalla kurotaan 110 kV:n voimalinjan Länsimäentien jakamaa kaupunkirakennetta yhteen.

Vaikutukset elinkeinoelämään

Positiiviset vaikutukset

- Tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luo **huomattavia investointimahdollisuuksia** Vantaalle.
- Uusi liike- ja toimitilarakentaminen sekä asuntotuotanto **lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia**.
- **Uudet, kehittyvät työpaikka-alueet lisäävät houkuttelevuutta** erityisesti Aviapoliksen alueella ja Tikkurilan keskustan alueella.
- **Yritysten ja toimitilojen saavutettavuus** joukkoliikenteellä paranee → **parantaa yritysten liiketoimintamahdollisuuksia ja houkuttelevuutta**
- Asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskaupan ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä sekä tukee työvoiman saantia alueella.
- Yritystoiminnan näkökulmasta **tärkeää mahdollistaa riittävästi liike- ja toimitiloja sijainteihin,** joissa mm. asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys tai että tarjolla on tiloja erilaisia käyttötarkoituksia varten.
- **Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.**
- Kaavarunkoluonnoksen mukaisella ratikkahankkeella on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.

Haasteita/riskejä:

- **Liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan** tavoitellun mukaisesti.
- Keskusta- tai muilla alueilla osa **liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen** eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada hyödynnettyä.
- **Asuminen voi viedä yritystoiminnan mikrosijainnin kannalta parhaita tiloja** ja vaikuttaa siten **työpaikkapotentiaaliin heikentävästi.**
- Riskinä on, **ettei yrityksille ole tarjolla soveltuvia tiloja** (erityyppisiä ja erikokoisia tiloja erilaisille yrityksille).
- **Myös maan arvon ja vuokrahintojen nousu voi rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta** (esim. kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa).

  → onko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja ja erityisesti tilanteissa, joissa nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
- Haasteena voi olla **kaupunkirakenteen ja alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen**, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto-/palvelurakennetta.
- Majoitusliikkeiden osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.
- Asumisen sijoittuminen työpaikkojen läheisyyteen voi muodostaa **rajoitteita työpaikkatoiminnoille.**
- **Nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä** (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä).
- **Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa.** Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta.
- Rajoittaa tilaa vaativien toimintojen sijoittumista alueelle.

Negatiiviset vaikutukset

- **Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta**. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina.
- **Vaikutusten kesto (arviolta 1–4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan näkökulmasta eksistentiaalinen**.
- **Nykyisten toimitilojen saavutettavuuden** ja olosuhteiden (melu, pöly, tärinä jne.) heikentyminen rakentamisen aikana.
- **Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset** (saavutettavuus, melu, pöly yms.) ja **siirtymä muualle** rakentamisen aikana.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- **Kaavoituksessa tulisi mahdollistaa liike- ja toimitiloja** (erikokoisia ja erilaisia eri käyttötarkoituksia varten). Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, myös tilanteessa jossa alueen kehittyminen on hidasta.
- **Liike- ja toimitilarakentamiselle riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä.** Erityistä huomiota tulee kiinnittää potentiaalisiin hubeihin, joissa yhdistyvät sekä juna- että ratikkayhteydet (Aviapoliksen asemanseudut ja Tikkurila). Toimitilarakentamisen näkökulmasta optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400–600 metriä.
- **Liike- ja toimitilarakentamisen lisääminen ”katvealueilla”.** Esim. ravintola-, kuntosali- tai vastaaville palveluille soveltuvia tiloja pysäkkiympäristöissä, joissa asuminen on päätoimintona (esim. Hakunilan alueella Hepokujan ja Länsimäen pysäkkiympäristöt)
- **Yritysnäkökulmien ja tarpeiden huomioiminen ratikkahankkeen edetessä**
- **Kaavoituksen ja ratikkahankkeen myönteisten vaikutuksien korostaminen kaupungin markkinoinnissa** (elinkeinoelämän kehittäminen, alueen vetovoima ja imago)
- **Ratikkahankkeen rakentamisen aikaisten yritysvaikutusten arviointi ja tunnistettuihin haittoihin reagoiminen ennakoivasti** (negatiivisten vaikutusten minimointi ja positiivisten maksimointi).

Kulttuuriympäristö ja -maisema

Menetelmä:

Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö:

Kaavan toteuttamisella suuri vaikutus:

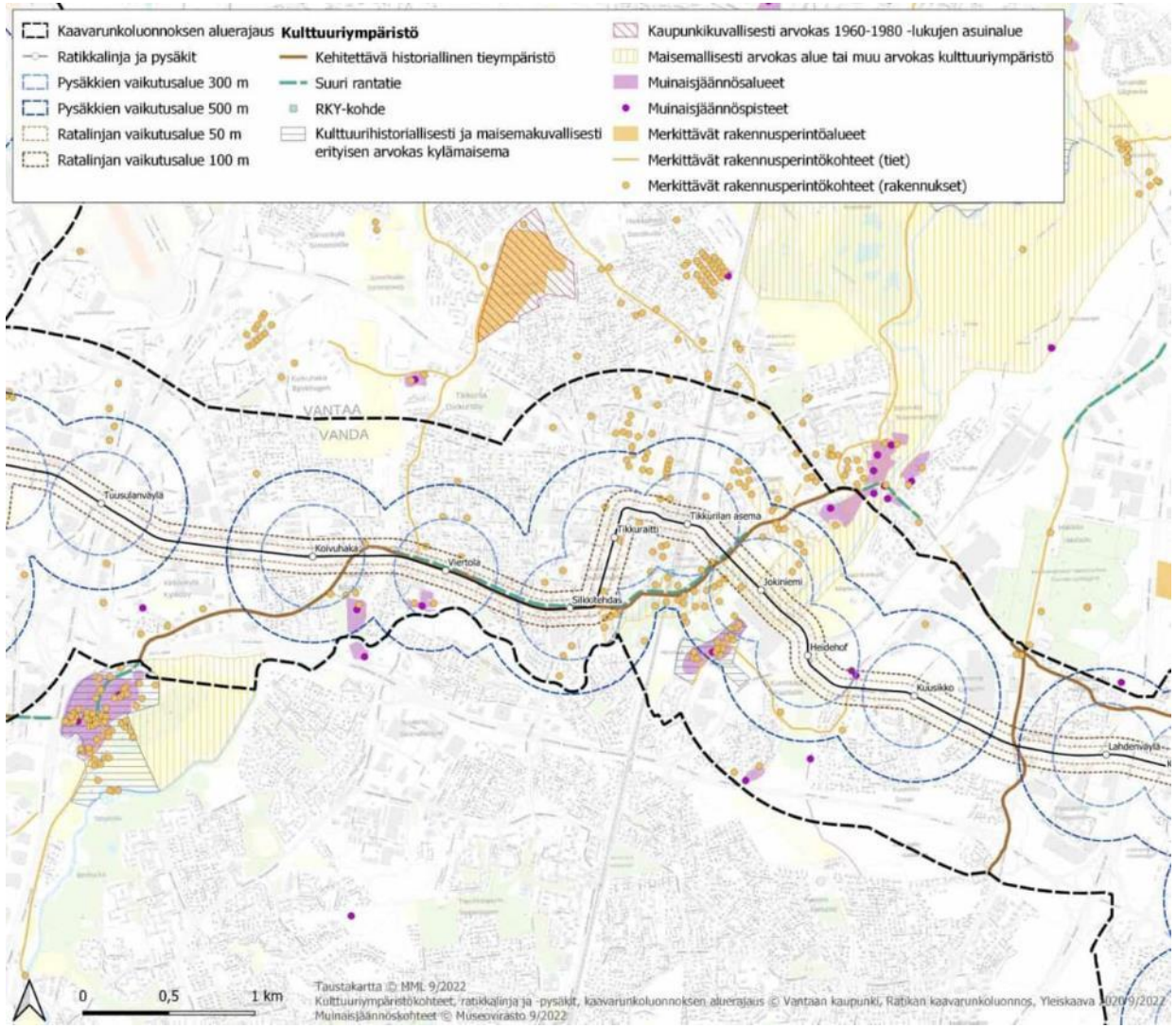
- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu 300–500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos arvokohde sijoittuu 50–100 m etäisyydelle ratikkalinjasta.

Tärkeimmät johtopäätökset:

- Kaavarunkoluonnos ei suoraan vaaranna kulttuuriympäristön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa.
- Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä
- Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma.
- Voimajohtolinjojen muuttaminen maanalaisiksi tuo alueelle positiivisen muutoksen.
- Kaavarungossa on nostettu esille kehitettävät historialliset tieympäristöt, jotka sijoittuvat monin paikoin samaan kaupunkikäytävään myös ratikkalinjan kanssa.
- Tikkurilan alueella on runsaasti arvokasta rakennusperintöä, joiden lähiympäristössä on merkittävä muutospaine.
- Keravanjoen ympäristöön kohdistuu merkittävä muutos ratikan linjauksen sijoittuessa sen keskelle katkaisten näkymälinjoja.
- Valtakunnallisesti merkittävien RKY-alueiden saavutettavuus paranee



Kuva 100. Kulttuuriympäristön arvoalueet ja -kohteet tarkastelualueella

Luonto: viherympäristön määrä, laatu, monipuolisuus ja kytkeytyneisyys sekä verkostot

Rakenne ja arviointikehikko

- Viherympäristön määrä, laatu, monipuolisuus ja kytkeytyneisyys sekä ekologiset verkostot
- Vaikutukset ekosysteemipalveluihin sekä uhanalaisiin, erityisesti suojeltaviin ja EU:n luonto- ja lintudirektiivin suojelemiin lajeihin ja muihin luontoarvoja ilmentäviin lajeihin
- Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia arvioitu asiantuntijatyönä, ja vaikutusten tasoa on tarkasteltu kohteiden merkittävyyden ja herkkyyden kautta.
- Muodostettu 0–100 m puskurialueet (ilmeiset tai mahdolliset vaikutukset). Maakunnallisille ekologisille yhteyksille on lisäksi määritelty 0–300 m puskurialueet. Paikallisten ekologisten yhteyksien vähimmäissuositusleveys on 100 m.

Keskeisiä arvioita

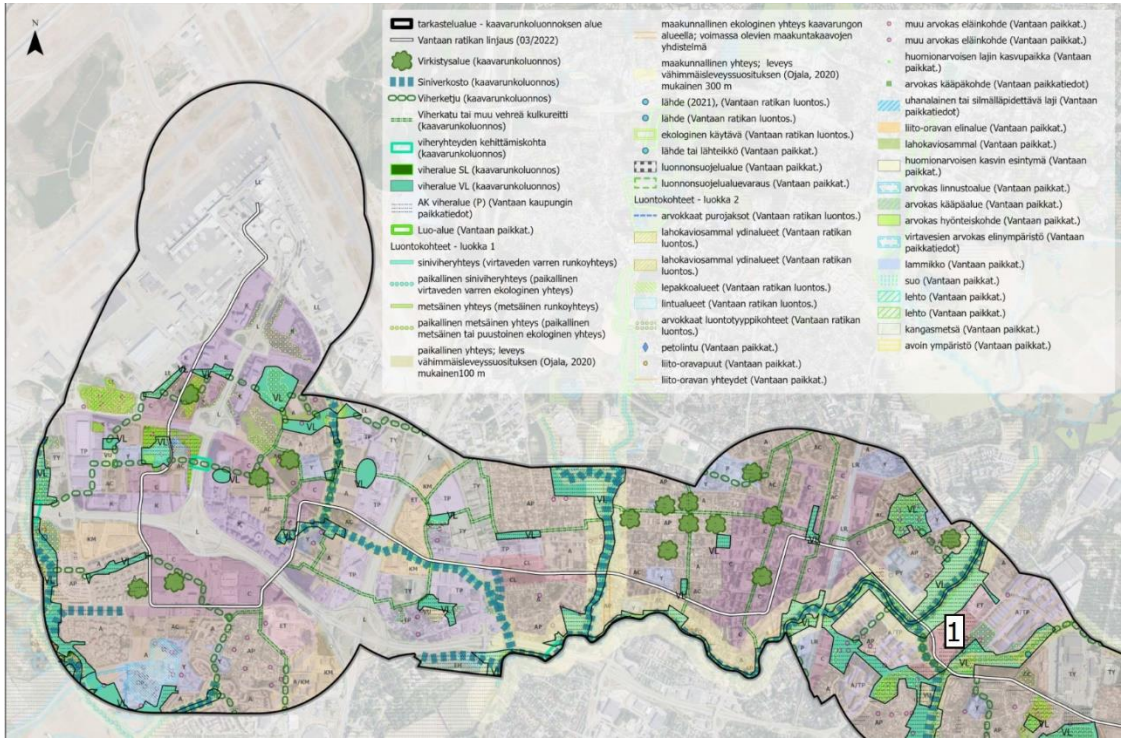
- Viherpeitteen määrä tulee vähenemään määrällisesti noin 290 ha verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 ha.
- Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain rajattu melko kapeasti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.
- Monin paikoin jäljelle jäävät luontokohteita sisältävät VL-alueet eristyvät kuitenkin aiempaa enemmän muusta viherympäristöstä, mikä on luontokohteiden säilyvyyden ja eliölajien liikkuvuuden kannalta haitallinen vaikutus. Viherkatu- ja viherketju-ratkaisujen toimivuus ekologisesta näkökulmasta on epävarmaa ilman tarkentavia määräyksiä.
- Viherpeitteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä HSY:n maanpeiteaineiston (2020) mukaisia kaikkia puustoisia sekä avoimen kasvillisuuden alueita. Vähenevä määrä voi olla jonkin verran pienempi, koska osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle.
  Lisäksi viherpeitteeseen laskettu tässä arviossa mukaan rakennetun viherpeitteen alueita, kuten teiden pientareita, jotka eivät ole varsinaisia luonnonympäristöjä.

Hyvää mm.

- Luontokohteita on otettu huomioon siniverkosto-, VL- ja luo-aluemerkinnöillä.
- Vesiluontokohteita on korostettu ja turvattu uusilla siniverkostomerkinnöillä kattavasti.
- Viherketjuilla ja viherkaduilla on pyritty yhdistämään luontokohteita sisältäviä viher-alueita toisiinsa.
- Paikoittain mahdollisuus jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi.

Suosituksia

- Uusilla rakentamisalueilla on syytä kiinnittää erityistä huomiota ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja sijoittaa rakentuvan alueen viheralueet yhteyksien kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

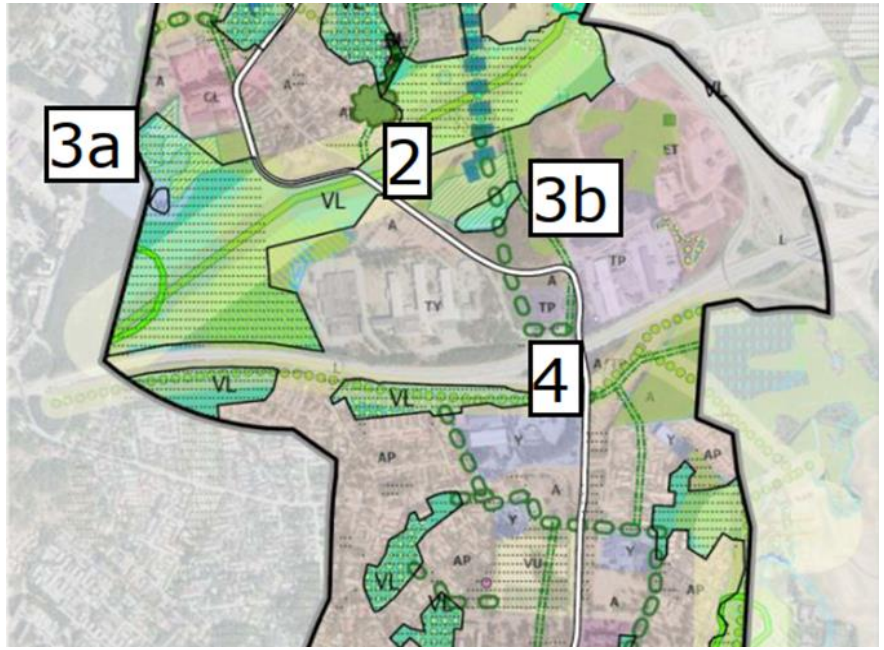


Kuva 101. Luontovaikutusten arvioinnissa huomioidut luontokohteet ja -alueet

Luontokohteet luokka 1

Lain suojaamat luontokohteet ja luontokohteet, joiden säilyminen on edellytys muiden kohteiden toiminnan ja ominaisuuksien säilyvyyden kannalta

- Vesiluontokohteet
- Luonnonsuojelulain luontotyypit
- erityisesti suojeltavien lajien esiintymät
- EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymät
- Ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset)
- luonnonsuojelualueet ja -aluevaraukset



Kuva 102. Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa

Merkittävimmät luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset:

Luokan 1 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella melko vähän, ja niihin kohdistuu jonkin verran haitallisia vaikutuksia, jotka ovat tasoltaan pääasiassa vain kohtalaisia.

<u>Suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Fazerilan ja Vaaralan lammissa sijaitsevat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat

<u>Kohtalainen herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Slåtmossenin ja Sipoonkorven yhdistävä maakunnallinen ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys
- Porvoonväylän eteläpuolta kulkeva paikallinen metsäinen ja osin avoimien alueiden ekologinen yhteys .

<u>Kohtalainen herkkyys ja vaikutus</u>

- Keravanjokivarren ja Heidehofinojan vesireittien ekologiset yhteydet. Keravanjoki on taimenen lisääntymisaluetta.

Luontokohteet luokka 2

Huomionarvoiset ja maankäytössä suositellusti huomioitavat luontokohteet

- II- ja III-luokan lepakkoalueet ja luontotyyppialueet
- merkittävät linnustoalueet
- lahokaviosammalen esiintymisalueet
- huomionarvoisten lajien esiintymät
- arvokkaat elinympäristökohteet

Luokan 2 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella suhteellisen paljon. Moniin niistä kohdistuu tasoltaan kohtalaisia sekä suuria haitallisia vaikutuksia. Vaikutukset ovat suuria, kun alueella on luontoselvitysten mukaisesti merkittäviä uhanalaisten lajien elinympäristöjä ja kun alueella esiintyy paljon arvokkaita luontotyyppejä.

Luokka 2 sisältää myös kaavarunkoalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisia uhanalaisia luontotyyppejä ja METSO-ohjelman mukaisia metsäalueita, mutta jotka metsänkäsittelyn ja virkistyskäytön takia eivät edustavuudeltaan tai luonnontilaisuud eltaan ole parasta luokkaa. Kaavarunkoalueen arvokkailla luontotyypeillä on kuitenkin potentiaalia kehittyä edustavammaksi.

Kuva 103. II-luokan lepakkoalue ja lahokaviosammalen ydinaluetta Vaaralan ja Kuussillan alueella

Merkittävimmät luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset:

<u>Suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- II-luokan lepakkoalue, lahokaviosammalen ydinaluetta/ Vaarala, Kuussilta

<u>Kohtalainen/suuri herkkyys ja suuri vaikutus</u>

- Veromiehen alue / Lahokaviosammalen ydinalueita, merkittävä linnustoalue, arvokkaita III-luokan luontotyyppejä(kangasmetsä, neva, avokallio).

<u>Herkkyys kohtalainen, vaikutus kohtalainen/suuri</u>

- Arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), Kuninkaalan alue.

<u>Kohtalainen herkkyys ja kohtalainen vaikutus</u>

- Merkittävä avoimen ympäristön linnustoalue, Pakkalan alue
- Arvokkaita II- ja III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), merkittävä linnustoalue, arvokas purojakso

<u>Herkkyys kohtalainen ja vaikutus vähäinen</u>

- Merkittävä linnustoalue ja III-luokan lepakkoalue Kylmäojan varrella, Viertola

Sekä luokan 1 että luokan 2 luontokohteisiin voi kohdistua myös epäsuoria vaikutuksia (kohteen häviäminen tai pinta-alan väheneminen) esimerkiksi ratikkalinjan rakentamisen tai kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueiden rakennustöiden takia. Epäsuorat vaikutukset ovat todennäköisiä erityisesti vesiluontokohteilla, jotka ovat luonteeltaan usein herkkiä erilaisille ympäristövaikutuksille. Metsäisillä luontokohteilla reunavaikutuksen lisääntyminen kohteen pienentyessä tai kaventuessa on usein merkittävä epäsuora vaikutus, joka voi heikentää kohteen arvoja.

Ohjeita jatkosuunnitteluun, luonto ja viherrakenne

Ekosysteemipalvelut

Kaavarungossa määrätään, että kaupunkitila on suunniteltava tuottamaan ekosysteemipalveluja. Ekosysteemipalveluja tuotetaan näin:

1. Ensisijaisesti arvokkaaksi todettujen luontokohteiden päälle rakentamista vältetään. Mahdollisuuksien mukaan vältetään rakentamista ekosysteemipalveluja tuottavan viherrakenteen päälle.

2. Toissijaisesti rakennettaessa luontoarvojen ja viherrakenteen päälle tulee huolehtia siitä, että viherrakenteen tuottamat ekosysteemipalvelut eivät heikkene liikaa. Luodaan uutta viherrakennetta korvaamaan menetettyä.

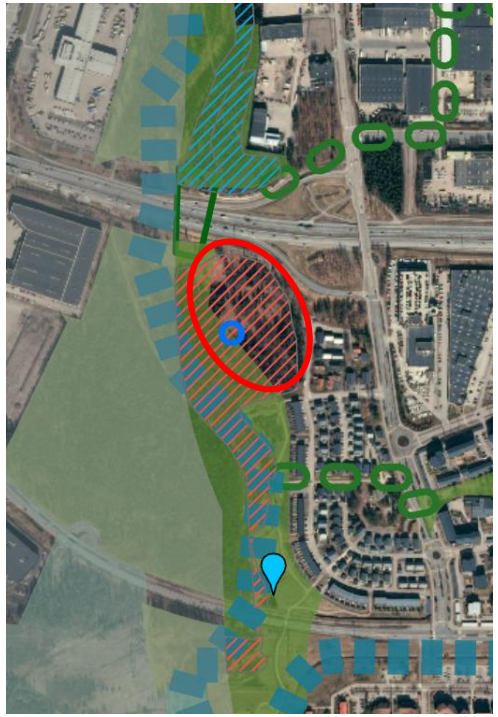
Maisemalliset lähtökohdat tulee ottaa huomioon esim. siten, että arvopuita ja kallioita säilytetään.

Asemakaavojen ajantasaisuus ja luonto

Maankäyttö- ja rakennuslain 60§:ssä säädetään asemakaavan ajanmukaisuuden arvioinnista. Ratikan kaavarungossa nousee erityisesti esille asemakaava 001285 (kv 28.2.2000). Alueella on puron varrella lehtoa ja suurruohoniittyä sekä lähde, ja koko alue on ratikan kaavarunkoalueen luontoselvityksissä arvioitu arvoluokkaan II. Asemakaavassa osin näiden päälle sijoittuu toimistorakennusten ja/tai ympäristöä häiritsemättömien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue (KTY), joka ei ole toteutunut. Kun asemakaava ajantasaistetaan, on luonnon arvot otettava suunnittelussa nykyistä paremmin huomioon. (kuva oikealla).

Virkistysalueiden riittävyys

Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden analyysiä (SAAVU) on syytä tarkentaa pienialaisemmissa alueellisissa kaavarungoissa tai asemakaavoituksen yhteydessä yksittäistä kaavamuutosaluetta laajempaa aluetta tarkastellen. Työkalua on syytä käyttää suunnittelun yhteydessä, eikä pelkästään erillisenä vaikutusten arviointina. Tarkemmanasteisessa suunnittelussa saavutettavuutta pitäisi tutkia reittejä pitkin.
Aviapoliksen keskustan tarkemmassa suunnittelussa ovat kaavarungon viherketjut ja virkistysaluepisteet lähtökohtana. On tärkeää toteuttaa puistot riittävän suurina. Alueelle on perustettava saavutettavuusanalyysin perusteella riittävästi vähintään 5000 m^2 kokoisia virkistysalueita.



Kuva 104. KTY-tontti rajautuu ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon. Asemakaavan muutoksessa on otettava luontoarvot nykyistä paremmin huomioon.
II arvoluokan luontotyyppikohteet punaisella vinoviivoituksella, III arvoluokan sinisellä. Lähde sinisellä renkaalla.

Virkistyskäytön ohjaaminen

Virkistyskäytön ohjaaminen on sekä ihmisten hyvinvoinnin että luontoarvojen säilymisen kannalta tärkeää. Asukasluvun kasvaessa viheralueilla liikkuu koko ajan enemmän ihmisiä. Kulkua on ohjattava reiteille, jotta luonto ei kuluisi ja häiriintyisi kaikkialla.

Virkistyskäyttöä ohjataan perustamalla ulkoilureittejä sellaisille paikoille, joilla häiriö luonnolle on mahdollisimman vähäinen, tai joille ihmiset joka tapauksessa menevät. Esimerkiksi vesistöjen varret ovat houkuttelevia. Kosteissa paikoissa kulkua ohjataan rakenteilla, kuten pitkospuilla. Laatutavoite ja reittien leveys suhteutetaan käyttäjien määrään.

Viitasammakko

Vaaralan alueen jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehdoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiin yhteyksiin.

Kuva 105. Virkistyskäyttöä ohjataan pitkospuiden avulla Keimolan Isosuolla.
Kuva: Satu Nätynki

Ilmastovaikutukset

Menetelmä:

Ilmastovaikutukset on arvioitu *Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus* -oppaan (YM 2015) pohjalta laaditulla arviointikehikolla.

Kaavarunkoluonnoksen perusteella kaavarunkoratkaisun ilmastovaikutusten arvioitiin olevan sekä kielteisiä että myönteisiä vaikutusten ulottuessa kaavarungon alueen ulkopuolelle (ollen mm. seudullisesti merkittäviä). Kaavarungolla ja sen toteutumisella on sekä pysyviä että väliaikaisia ilmastovaikutuksia.

Keskeiset tulokset:

Vantaan ratikan kaavarungon vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- liikkumisen tarpeen vähentäminen,
- kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä
- olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen.

Vantaan ratikan kaavarungon heikkouksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys,
- liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta,
- luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä
- tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa.

Merkittävyydeltään erittäin suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset, yhdyskuntarakenteen muutokset sekä liikennejärjestelmän pysyväluonteiset muutokset (mm. infrastruktuurin rakentaminen). Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset (esim. maamassojen kuljetukset yksittäisten hankkeiden rakentamisten aikana) huomioiden kaavarungon laajuus sekä kyseisen vaikutuksen ajallinen ulottuvuus.

Täydentyvässä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaavarungon haasteeksi muodostuu hiilinielujen ja -varastojen turvaaminen ja lisääminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä resurssiviisaiden ratkaisujen jalkauttaminen. Yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien rakennettavien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella.

Ohjeita jatkosuunnitteluun:

- Kävelyä ja pyöräilyä tulee edistää huomioimalla keskeiset reitit ja niiden kytkeytyminen joukkoliikenteeseen ja palveluihin.
- Paikalliset uusiutuvan energian mahdollisuudet sekä energiatehokkuus tulee huomioida. Rakennusten sijoitteluilla, massoitteluilla sekä tonttien muodoilla voidaan vaikuttaa mm. energiatehokkuuteen, aurinkoenergian ja maalämmön hyödyntämispotentiaaleihin. Pohjavesialueilla muut kuin maalämpö ovat ensisijaisia. Hukkalämmön hyödyntämismahdollisuudet tulee arvioida.
- Massatasapaino ja uusiomateriaalien käyttö sekä muut kiertotalouden ratkaisut tulee huomioida, sekä edistää resurssiviisasta ja vähähiilistä rakentamista.
- Ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja siihen varautumiseen tulee kiinnittää huomiota sekä uusilla alueilla että mahdollisuuksien mukaan nykyisessä rakenteessa mm. vettä läpäiseviä pintoja lisäämällä ja varautumalla kaupunkitulviin.

Ihmiset ja yhteisöt

- Kaavarunkoluonnoksen ratkaisut parantavat ratikkareitin varrelle sijoittuvien alueiden saavutettavuutta joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä ja erityisesti Vantaan itäiset osat kytkeytyvät raideliikenteen piiriin. Myös yhteydet ratikkalinjan varrella olevien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä paranevat.
- Ratikka on esteetön kulkumuoto, joka parantaa asukkaiden, erityisesti liikuntaesteisten (pyörätuoli), ikääntyvien (rollaattori) tai lastenrattaiden kanssa kulkevien liikkumismahdollisuuksia. Pysäkkiympäristöjen ja pysäkeille suuntautuvien kävelyreittien suunnittelu esteettömiksi, parantaa myös laajemmin katutilojen esteettömyyttä.
- Katuympäristöjen kehittäminen kävelijän mittakaavassa parantaa viihtyisyyttä ja lisää koettua turvallisuutta ja voi myös kannustaa aiempaa enemmän liikkumiseen jalan ja pyörällä myös pidempiä matkoja. Toisaalta ratikka voi joillain alueilla aiheuttaa paikallisesti estevaikutusta, jos linjaus sijoittuu esimerkiksi asutuksen ja palvelujen väliin tai pirstoo nykyisiä virkistyskäytössä olevia alueita.
- Alueiden eriarvoistuminen voi vähentyä, kun alueet ja palvelut ovat nykyistä laajemmin saavutettavissa joukkoliikenteellä eikä auto ole edellytys tietyllä asuinalueella asumiseen.
- Päivittäistavarakauppojen ohjaaminen keskustoihin ja asuinalueille parantaa lähipalveluja ja asukkaiden arjen sujuvuutta. Kaupallisten palveluiden saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla parantaa eri asukasryhmien tasapuolisia mahdollisuuksia palvelujen käyttämiseen.
- Julkisten palveluiden tarve kasvaa. Haasteena palveluverkon toteutumisessa on tunnistettu julkisten palveluiden tarpeeseen oikeankokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta, mikä voi vaikuttaa sopivankokoisen alueen löytymiseen esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin ja sitä kautta lähipalveluiden saavutettavuuteen ja arjen sujuvuuteen.
- Ratikan ja täydennysrakentamisen aiheuttama kiinteistöjen arvonnousu voi vaikuttaa joidenkin yrittäjien mahdollisuuksiin löytää kohtuuhintaisia toimitiloja, mikä voi osittain heijastua palvelutarjontaan.
- Pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille.
- Yhteydet paranevat myös laajemmille virkistysalueille mm. Hakunilasta, josta on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Kauempana sijaitsevat kohteet eivät kuitenkaan korvaa lähivirkistyskohteiden arvoa asuinviihtyvyydelle.
- Toimintojen sekoittumisen ja monipuolisemman kaupunkiympäristön kehittyminen mahdollistaa elävämpien ja turvalliseksi koettujen kaupunkiympäristöjen kehittymisen.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- Kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen käytön turvaaminen rakentamisaikana, riittävä huomio jatkosuunnitteluun kävely-ympäristöjen viihtyisyyden turvaamiseksi sekä mahdollisten riskien huomioiminen rakentamisen ja luonnon yhteensovittamisessa.
- Alueiden kehittyessä tulisi varmistaa erityisesti lähipalveluiden tuominen rakentuville asuinalueille samanaikaisesti asutuksen kanssa.
- Varmistettava, että uudistusten myötä ratikan varrelle jää asumisvaihtoehtoja, jotka ovat myös pienituloisten kotitalouksien saavutettavissa, jotta heillä on mahdollisuus asua kaavarungon alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrella.
- Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille. Vetovoimaisten virkistyskohteiden pystyttävä vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa

Melu

- Alueelle on tehty ratikan yleissuunnitelmavaiheessa meluselvitys, jota on tarkennettu 2022 (Sitowise 20.4.2022). Selvityksessä on huomioitu sekä olemassa olevat että radan varteen asemakaavoissa osoitetut rakennusmassat, joilla on vaikutusta melun leviämiseen. Leviämislaskennoissa on otettu huomioon nykyinen ja ennustettu tie- ja katuliikenne sekä raitiotien tuleva liikenne. Tie-, katu- ja raideliikenteen keskiäänitasojen lisäksi on tutkittu raitiotieliikenteen aiheuttama maksimiäänitaso. Raitiotien kaarrekirskunta ja vaihdekolina on huomioitu selvityksissä Vantaan kaupungin meluselvitysohjeen mukaisesti.
- Meluntorjuntatarve on raitioradan meluselvityksessä määritelty melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa on esitetty ulkoalueiden suojaksi kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää valtioneuvoston päätöksen melun ohjearvot ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä kasvaa merkittävästi (yli 2 dB). Rakenteellista meluntorjuntaa sisätilojen suojaksi on esitetty kohteissa, joissa melun ohjearvot saattavat ylittyä.
- Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Raitiotieliikenteen vaikutus ilmanlaatuun

- Valtaosa raitiotien tuottamista ilman epäpuhtauksista on paikallisia pölypäästöjä.
- Kiskon ja pyörän välistä irtoaa pölyä kiskon/pyörän kuluessa. Myös kiskon ja pyörän väliin joutuvat epäpuhtaudet nousevat ilmaan raitiovaunun liikkuessa. Raitiovaunun ajoviima nostaa ilmaan pölyä maanpinnasta.
- Ilmanlaadullisesti raitiovaunun pölypäästöt ovat huomattavasti pienemmät kuin vastaavan ihmismassan kuljettaminen kumipyöräliikenteellä.

Tärinä ja runkomelu

- Ratikan varrelta on laadittu tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP & Afry 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022).
- Raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski.
- Tärinän huippuarvo ei ylitä tärinän raja-arvoja ainakaan yli 15 metrin etäisyydellä raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.
- Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 90 asuinrakennusta 35–40 dB runkomeluvyöhykkeelle. Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle.
- Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle tasolle.

Ohjeita jatkosuunnitteluun

- Lisäselvityksiä tullaan tarvitsemaan jatkosuunnittelussa, kun suunnitelmat täsmentyvät mm. rakennusten sijainnin ja massoittelujen osalta.
- Ongelmakohteiden meluntorjunta tulee huomioida suunnitteluratkaisuissa ja/tai rakenteellisena meluntorjuntana.
- Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää katusuunnitelma-aineiston perusteella erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta.
- Ilmanlaatu tulee huomioida tarkemmassa suunnittelussa avoimissa ympäristöissä ilmanlaatuvyöhykkeet huomioiden, ja tiiviissä kaupunkirakenteessa on arvioitava muilla keinoin ilmanlaatuhaittojen todennäköisyys, niiden minimoiminen ja ilmanlaatuhaitoille altistumisen vähentämisen keinot.

Ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset

Kaavarunkoluonnoksen liikenteellisten vaikutusten arviointi teetettiin konsulttityönä (WSP). Vaikutuksia arvioitiin raitiotien liikennöinnin alkuvuosille ja pitkän aikavälin tilanteeseen, jossa käytävän koko maankäyttöpotentiaali on toteutunut ja vaikutukset tulevat täysimääräisesti esiin. Vaikutukset kuvattiin muutoksina nykytilanteeseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi laadittiin liikenne-ennusteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille (viitteelliset ennustevuodet 2030, 2040 ja 2050). Ennusteiden lähtökohtana oli kaavarungon mukainen maankäyttö ja laajemmin seudulla MAL-suunnitelman mukainen kehitys. Liikenneverkon osalta lähtökohdaksi otettiin Vantaan yleiskaava 2020:n mukainen liikenneverkon kehitys.

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen ja vaikutusten arvioinnin lähtöoletukset

Skenaario	Liikenneverkko	Maankäyttö	Liikenteen hinnoittelu
Nykytilanne	Vuoden 2022 mukainen liikenneverkko	2020 maankäyttö	Ei liikenteen hinnoittelua
2030 Kaavarunko	+ Vantaan ratikka + Vihdintien raitiotie Kannelmäkeen + Viikin-Malmin raitiotie Malmille	2030 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu interpoloitu nykytilan ja MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen pohjalta	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2040 Kaavarunko	2030 liikenneverkko + Viikin-Malmin raitiotie Vaaralaan + Lapinkylän asema	2040 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2050 Kaavarunko	2040 liikenneverkko + Lentorata + Raitiotie Lentoasema-Tuusulanväylä	2050 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua

Liikenne-ennusteen laatimiseen liittyy monia lähtöoletuksia, joiden osalta tulevaan kehitykseen liittyy epävarmuuksia tai joihin ei voida vaikuttaa kaavoituksella. Näiden muuttujien vaikutusta testattiin siksi kolmella herkkyystarkastelulla. Tarkastelut tehtiin vuoden 2050 ennusteeseen ja ne olivat:

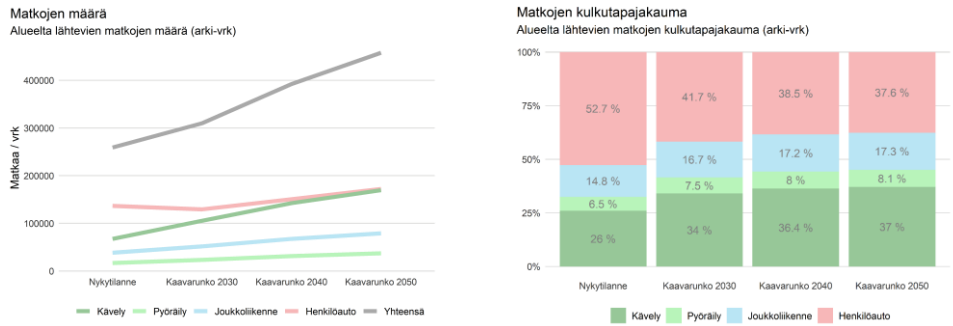
1. Ruuhkamaksujen käyttöönotto
2. Pysäköintimaksujen poisto
3. Ei etätöiden yleistymistä

Yhteenveto kaavarungon liikenteellisistä vaikutuksista:

Maankäytön kasvu lisää liikennettä, mutta kulkutapojen käyttö painottuu nykyistä enemmän kestäviin kulkutapoihin

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 prosenttia.



Kuva 106 ja 107. Matkamäärien kasvu ja matkojen kulkutapajakauma

Liikenteen suoritteiden ja päästöjen kehitys

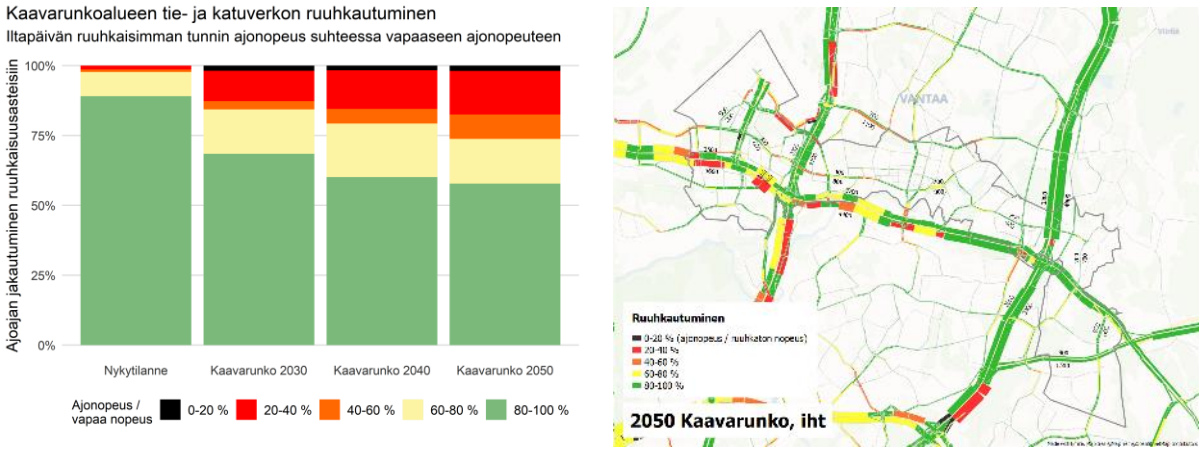
Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat ruuhka-aikana ja suurempi osuus ajoajasta vietetään hidastuneessa liikenteessä. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

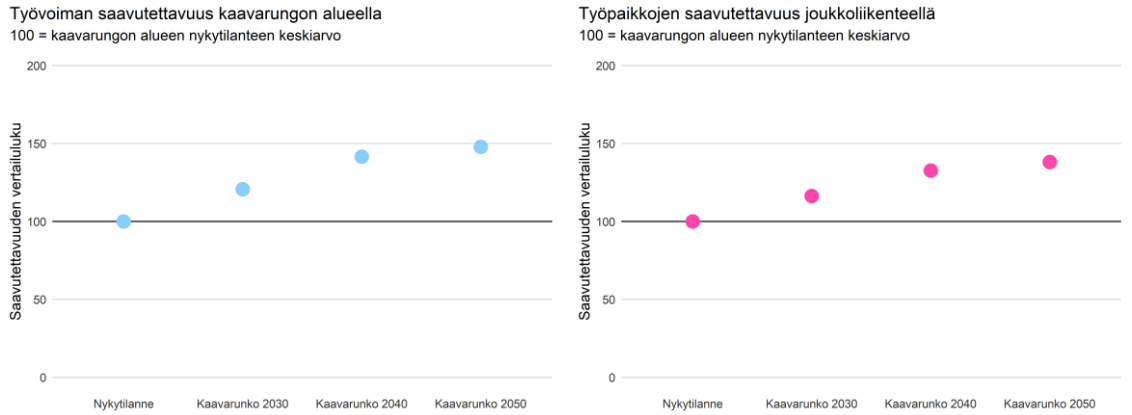
Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.



Kuvat 108 ja 109. Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Maankäytön tehostuminen parantaa alueen kilpailukykyä

Kaavarungon vaikutuksesta kaavarungon alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi ja alue tiivistyy. Tämä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen alueella ja parantaa alueen kilpailukykyä yritysten sijoittumispaikkana. Raitiotien rakentaminen voimistaa tätä vaikutusta ja toisaalta katuverkon ruuhkautuminen ei kasva niin merkittävästi, että se haittaisi työvoiman saavutettavuuden kehitystä.

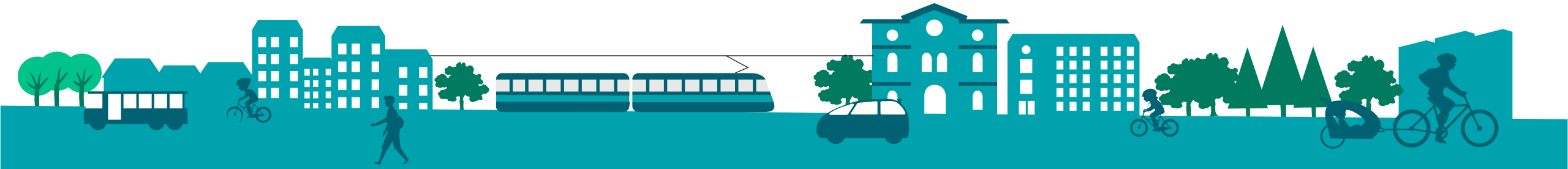


Kuva 110 ja 111. Työvoiman saavutettavuus kaavarungon alueella ja työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Vaikutukset ja liikenne-ennusteet ovat herkkiä ruuhkamaksujen käyttöönotolle ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksien suhteen

Ruuhkamaksu ei ole perusoletuksena tässä arvioinnissa, mutta sen käyttöönotto lisäisi merkittävästi kestävien kulkutapojen osuutta liikkumisessa ja siten vähentäisi autoliikenteen ruuhkautumista. Sen sijaan ruuhkautuminen on pitkällä aikavälillä perusennustetta pahempaa, mikäli koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida.

Kaavarunkoluonnosvaiheen jälkeen tehdyt muutokset



Kaavamääräykset

- Yleismääräystä täydennetty koskien mm. hiilinieluja, kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä sekä kulttuuriympäristön huomioimista.
- Kaupallisten palveluiden alueen määräys (KM) muutettiin vastaamaan Helsingin hallinto-oikeuden päätöstä koskien Yleiskaavan 2020 KM-määräystä: määräyksestä poistettiin *”Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä*” -osuus.
- Tiivis työpaikka-alue -määräyksestä poistettiin *”Alueille ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan eikä keskustahakuisen erikoiskaupan myymälätiloja”*-osuus.

Keskustat

- Annefredin keskusta-alueen rajausta on tarkistettu.
- Keskusta- ja lähikeskusta-alueiden määräyksiä on tarkistettu ja synkronoitu keskenään ja suhteessa Yleiskaava 2020:aan. Määräyksiin lisättiin vaatimus siitä, että ”Alueelle tulee sijoittaa merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa”.

Palvelut

- Hakunilan keskusta-alueen itäreunalle lisätty julkisten palvelujen kehittämistarve-symboli.

Asuinalueet

- Fazerila: Vierailukeskuksen länsipuolella palautettu yleiskaavan mukainen ratkaisu (TY).
- Pientalovaltaisten asuinalueiden (AP) ja viheralueiden keskinäisiä rajauksia on tarkistettu neljässä kohteessa.
- Eri asuinaluetyyppien määräyksiä on tarkistettu ja synkronoitu keskenään ja suhteessa Yleiskaava 2020:aan. Monimuotoiselle asuinalueelle (A) lisättiin Yleiskaavan 2020 mukainen määräys koskien olemassa olevien pientaloalueiden täydennysrakentamista ja vaalimista.

Kaupunkikuvalliset merkinnät

- Vahvaa kaupallista julkisivua on jatkettu Annefredin pysäkkiympäristössä Tikkurilantien pohjoispuolella.
- *”Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila”* -merkinnän nimi muutettiin muotoon *”Tärkeä käveltävä kaupunkitila”.*
- Lisätty tärkeitä käveltävän kaupunkitilan yhteyksiä Jumbosta Huberilaan sekä Tikkurilan tehtailta joen yli ratikkapysäkille.
- Tarkistettu maamerkkimerkinnän kriteereitä, poistettu Hakunilasta kaksi kohdetta
- Jokiniemen kampusalueella muutettu kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila – merkintä viheraluekohteeksi.

Liikenne

- Lisätty tunnelissa kulkevat rataosuudet Vuosaaren satamaradalle.
- Yleispiirteistetty liikennealueet yleiskaavan esitystavan mukaisiksi.
- Tarkennettu raitiotien linjausta ja raitiotien pysäkkien sijainteja.

Luonto ja viheralueet

Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille kirjoitettiin kuvailevat määräykset ja verkosto tuotiin pääkartalle. Ekologista verkostoa täydennettiin. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisin, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020, eli ylemmät kaavatasot ohjaavat rakentamaan yhteyden päälle. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Rakentamisalueita muutettiin viheralueiksi Länsimäessä siten, että aluevaraukset ovat samanlaiset kuin Länsimäen kaavarungossa. Ratikan kaavarungon ulkoraja muutettiin siten, että Länsimäen kaavarungon selvitysalue ei ole kaavarungossa mukana.

Avointa maisematilaa rajaava metsäinen rinne, joka on myös paikallinen metsäinen ekologinen yhteys, muutettiin rakentamisalueesta viheralueeksi Heidehofinpuistossa. Rajakallio Vaaralassa muutettiin viheralueeksi, koska jyrkkärinteistä kalliomäkeä ei kannata uhrata melko tehottomalle pientalorakentamiselle. Rajakalliolla ja sen rinteillä on lehtoja, kangasmetsiä, kalliometsiä ja avokalliota, jotka on luontoselvityksessä luokiteltu arvoluokkiin II ja III. Hakunilassa merkittiin Hevoshaka puistoalueena eikä viherketjuna varmistamaan kokonaisuuden säilymistä.

Pakkalassa lisättiin HK:n tehdasalueelta kohti etelää viherketju ja viherketjujen sijaintia muokattiin.

Viher- ja virkistysalueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohjetta (SAAVU) testattiin ratikan kaavarunkoon. Analyysin pohjalta virkistysaluepisteitä lisättiin alueille, joilla näytti olevan liian vähän pientä kaupunkivihreää Veromiehessä, Pakkalassa, Viertolassa ja Vaaralassa. Muuten viher- ja virkistysalueiden määrä ja saavutettavuus todettiin mitoitusohjeen pohjalta riittäväksi.

Viherketju-määräystä täydennettiin siten, että siitä käy selkeämmin ilmi, että tarkoitus on säilyttää asemakaavoitetut viheralueet ja luontoarvot ketjun kohdalla, ja merkintä voi tarkoittaa ulkoilureittiyhteyttä tai ekologista yhteyttä.

Tehdyt muutokset vähentävät luonnoksen vaikutusten arvioinnissa todettuja haitallisia vaikutuksia luontoon.

VANTAAN
RATIKKA

Vantaa

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

YK0049

VANTAAN RATIKKA

SISÄLLYSLUETTELO

JOHDANTO 4

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET 5

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022 6

Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet 7

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET 9

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet 9

Liikenne ja liikkuminen 9

Luonto ja viheralueet 10

Aviapolis 11

Liikenne ja liikkuminen 12

Kaupunkikuva ja maisema 15

Luonto ja viheralueet 16

Palvelut ja kauppa 16

Tikkurila 17

Asuminen 18

Liikenne ja liikkuminen 18

Luonto ja viheralueet 19

Palvelut ja kauppa 20

Hakunila 22

Kaupunkikuva ja maisema 23

Luonto ja viheralueet 23

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET 27

Puolesta 27

Vastaan 27

Ratikan linjaus ja pysäkit 34

Ratikan katusuunnitelmat 41

Ratakujan tunneli 42

Muut ratikkaan liittyvät aiheet 44

MUUT MIELIPITEET 45

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä

Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.
Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista mielipiteistä. Mielipiteet on raportissa jaettu suuralueittain siten, että kyseisellä alueella puhututtaneet aihekokonaisuudet on käsitelty omana kappaleenaan teemoittain. Koko kaava-aluetta koskevat mielipiteet on käsitelty omana kokonaisuutenaan. Samoja aihealueita nousi esiin useammassa mielipiteessä. Ne ovat koottuna tässä raportissa siten, että niille on annettu yksi yhteinen vastine. Mielipiteiden esittäjiä ei ole yksilöity. Luonnoksesta saadut lausunnot on koottu omaksi raportikseen.

Kaavarunkoehdotus on laadittu mielipiteitä ja vuorovaikutuksen rinnalla laadittuja vaikutusten arviointeja yhteensovittaen. Tämä kooste on toiminut tärkeänä pohjana ratkaisuista käytävälle keskustelulle. Kaavarunko etenee hyväksymiskäsittelyyn 2023 keväällä.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN NÄHTÄVILLÄOLO JA VUOROVAIKUTUSTILAISUUDET

Kaupunginhallitus asetti kaavarunkoluonnoksen 23.5.2022 nähtäville ja oikeutti kaupunkisuunnittelua pyytämään lausunnot ja mielipiteet. Kaava-aineisto ja sen asiakirjat ja havainnollistava materiaali oli nähtävillä virallisesti tällöin kaupungin verkkosivuilta (vantaa.fi/fi/kuulutukset), Vantaa-infoissa Dixissä ja Myyrmäessä sekä Korsossa sekä Vantaan ratikan ja kaavarungon verkkosivuilta. Kaavarunkoluonnoksen tiivistelmä, kartta ja määräykset olivat lisäksi nähtävillä ratikan tarinakartta –sivustolla.

Kaavarungon nähtävilläoloa ja sen aikana järjestettyjä tapahtumia mainostettiin Vantaan ratikan Facebook-sivulla. Mainokset keräsivät näyttökertoja noin 107 000 ja ne tavoittivat noin 53 000 ihmistä. Mainosten linkkiä klikattiin 1645 (sivustoille tai profiiliin) kertaa ja ne saivat 402 reaktiota ja 266 kommenttia.

Nähtävillä olon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin *Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki* –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams-live tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa.

Tilaisuudet ja niiden osallistujamäärät jakautuivat seuraavalla tavalla:

- 21.5. Ratikka goes Hakunila, Hakunilan urheilupuistossa. Paikalla noin 300–400 osallistujaa.
- 9.6. Aviapolis teemapäivä Ilmailumuseolla. Paikalla oli noin 50–60 osallistujaa.
- 14.6. Länsimäen asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.
- 21.6. Tikkurilan asukastila. Paikalla noin 20 osallistujaa.

Asukastilaisuuksissa kuntalaisilla oli mahdollisuus keskustella suunnittelijoiden kanssa henkilökohtaisesti kaavarunkoluonnoksesta ja ratikan suunnittelusta. Keskustelu oli vuorovaikutteista ja tilaisuuksista saatiin hyvää palautetta, vaikka osa

aiheista herätti kriittisiä mielipiteitä. Asukastilaisuuksissa keskustelussa oli muun muassa seuraavat aiheet:

- Ratikan kytkeytyminen pääkaupunkiseudun joukkoliikenneverkkoon
- Pyöräbaanojen kytkeytyminen pääkaupunkiseudun verkkoon
- Ratikan reitti ja pysäkkien sijoittuminen
- Ratikan vaikutus katutilaan ja sitä ympäröiviin rakennuksiin
- Yhteys Porvoonväylälle
- Tikkurilan tunneli
- Huoli yhteyksien heikkenemisestä Rajakylään
- Ratikan syöttöliikenne ja matka-aika
- Kustannukset ja investointi
- Ratikan rakentamisen vaikutuksen ympäristöön, kuten melu ja tärinä

Mielipiteiden kerääminen kesäkuussa 2022

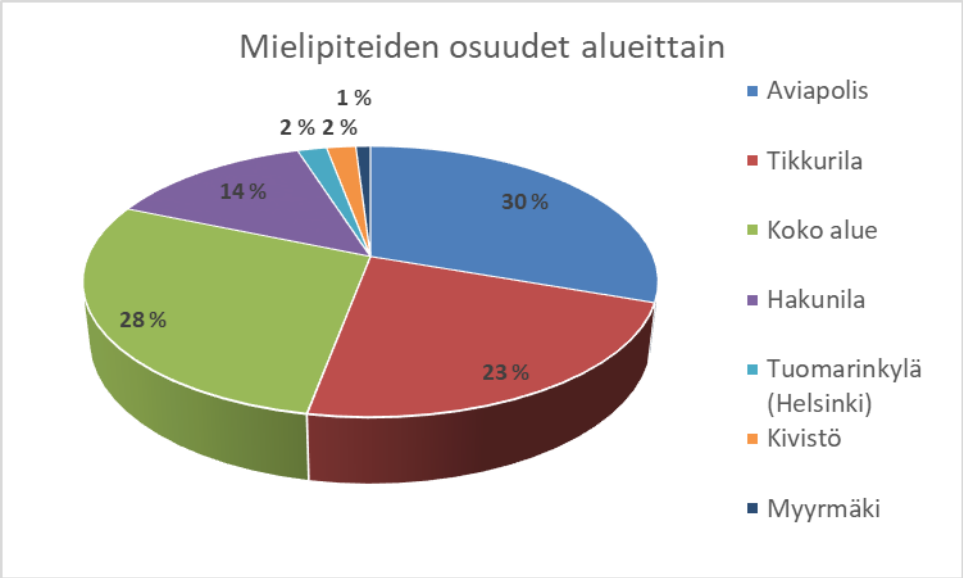
Kaavarunkoluonnoksen virallisten mielipiteiden keräämisessä hyödynnettiin karttapalautejärjestelmää Osallistuvavantaa –verkkosivulla. Karttapalautejärjestelmään pystyi jättämään useamman piste-, alue- ja viivakohteen sekä avoimia koko kaava-aluetta koskevia mielipiteitä. Lisäksi mielipiteitä oli mahdollista jättää kirjeitse tai sähköpostilla Vantaan kirjaamon kautta. Luonnoksesta antoi mielipiteensä yhteensä 44 vastaajaa, joista 37 saapui Osallistuvavantaan kautta. Loput mielipiteistä annettiin perinteisillä tavoilla sähköpostilla ja kirjeitse suoraan kaupungin kirjaamoon. Mielipiteiden vastaajien kokonaismäärää on laskettu mukaan myös 7 vastaajan mielipiteet, jotka olivat jättäneet vastaamisen kesken Osallistuvavantaa -palvelussa. Mielipiteiden vastaajien antamia kommentteja ja karttamerkintöjä tuli yhteensä 102, joista 68 oli karttamerkintöjä ja 34 kirjallisia avoimia kommentteja.

Nähtävillä olon jälkeen kaikki luonnoksesta jätetyt mielipiteet eri lähteistä yhdistettiin yhdeksi taulukoksi, missä ne järjestettiin Osallistuvavantaan kyselyssä valittaviin teemallisiin kokonaisuuksiin sekä eri suuralueita koskeviin kokonaisuuksiin. Mielipiteiden karttamerkinnät siirrettiin kartalle piste-, alue- tai viivakohteena ja ne myös järjestettiin teemallisiin kokonaisuuksiin sen aiheen mukaan mitä aihealuetta karttamerkintä koski. Osallistuvavantaan kyselyssä valittavia teemoja olivat asuminen, kaupunkikuva ja maisema, liikenne ja liikkuminen, luonto ja viheralueet, palvelut ja kauppa, työpaikat, vapaa-aika ja muu.

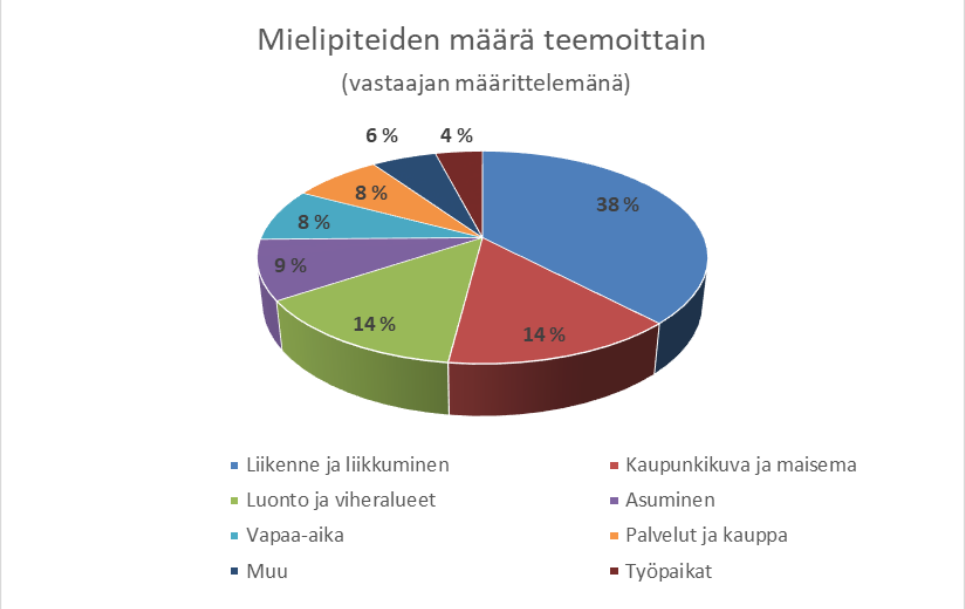
Kaavarungon mielipiteiden joukossa oli useita mielipiteitä, jotka eivät joko koskeneet kaavarungon suunnittelutasoa, tai mielipide kohdistui kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on huomioitu ja välitetty eteenpäin kyseisistä aihealueista vastaaville henkilöille tiedoksi jatkosuunnitteluun mm. viheraluesuunnitteluun, liikennesuunnitteluun tai asemakaavoitukseen.

Mielipiteisiin on täydennetty hakasulkeisiin sijaintitietoja, jos se ei itse mielipidetekstistä käy ilmi.

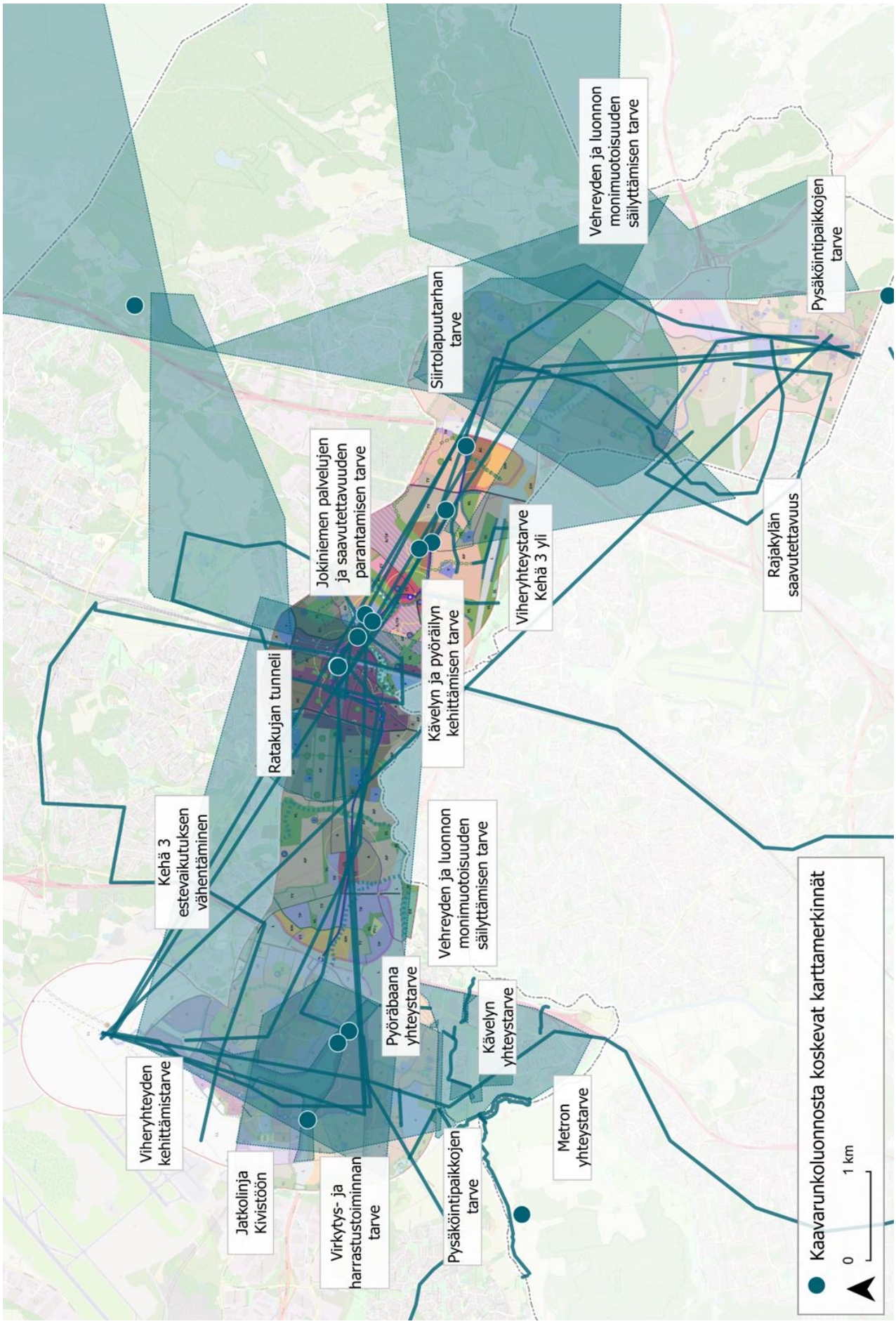
Eniten mielipiteitä keränneet kohteet ja aiheet



Kuva 1 Mielipiteiden osuudet alueittain



Kuva 2 Mielipiteiden määrät teemoittain.



Kuva 1 Kaavarunkoluonnosta koskevat karttamerkinnät ja eniten puhututtaneet aiheet.

KAAVARUNKOLUONNOKSEN MIELIPITEET

Koko kaavarunkoluonnosta koskevat mielipiteet

Kaavarunkoluonnoksesta saatiin neljä mielipidettä, joissa todettiin luonnoksen vaikuttavan hyvältä tai erittäin hyvältä. (M8, M43, M46, M48, M85) Lisäksi todettiin, suunnitelman auttavan ja nopeuttavan näihin [lentokentälle ja Tikkurilan asemalle] kulkemista merkittävästi (M86)

Liikenne ja liikkuminen

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä. Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia. (M94)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Luonto ja viheralueet

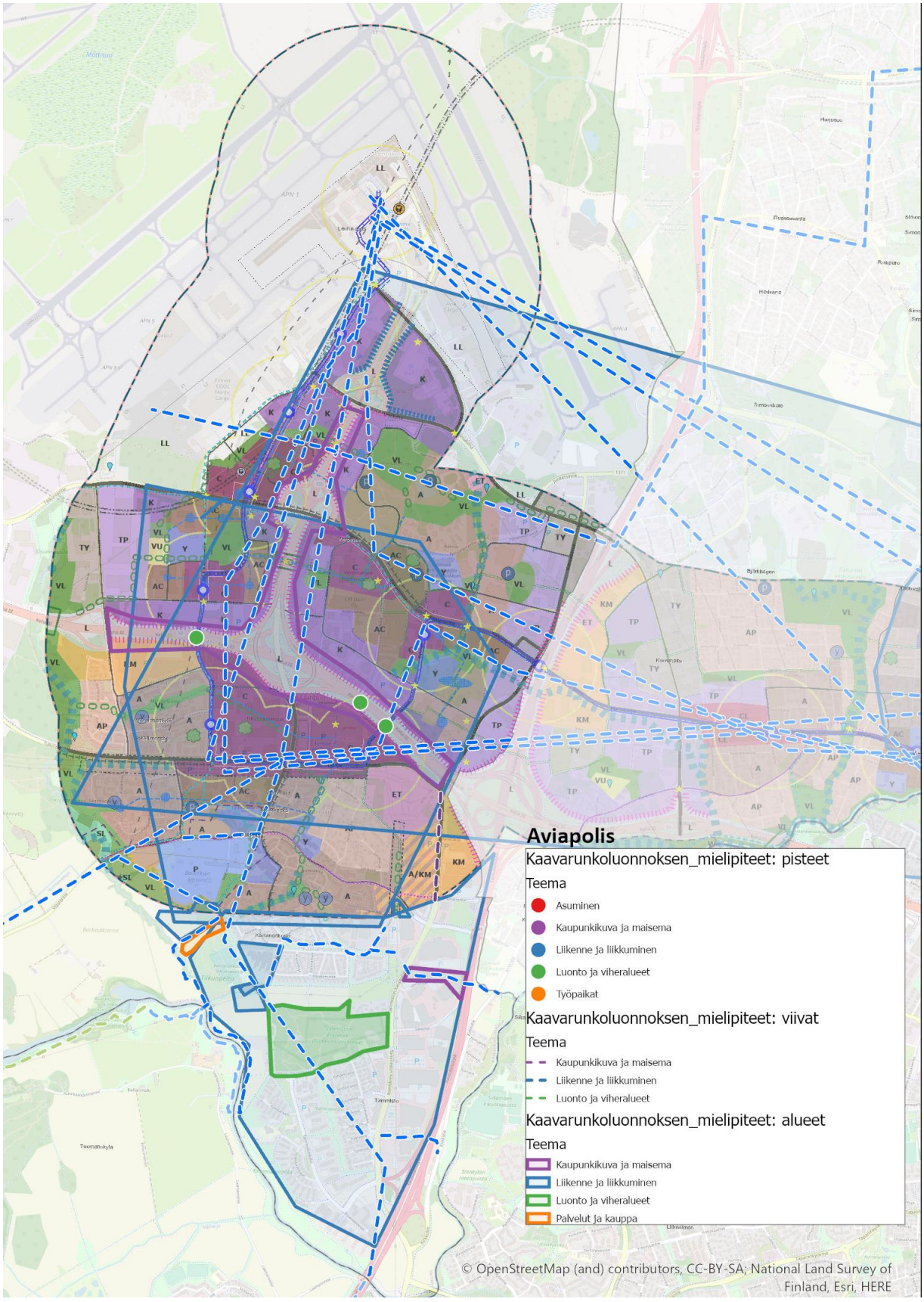
Metsä ja viheralueiden pirstaloituminen vie eläimiltä mahdollisuudet selviytymiseen sekä kadottaa ihmisiltä virkistysalueet. Koskematon metsä on sellaista parhaimmillaan. (M77)

VASTINE:

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Aviapolis



Kuva 2 Aviapoliksen alueelta saadut karttamerkinnät

Liikenne ja liikkuminen

Ei ole oikein mitä kommentoida Kartanonkoskella asuvana... Hyvä, ettei tule Kartanonkoskelle meluamaan, mutta toivotaan metroa lentokentältä Helsinkiin --> Jumbon, Kartanonkosken ja Tammiston kautta menevänä. Kartanonkoski ja Tammisto pitäisi käytännössä olla osa Helsinkiä. Nyt tekee tyhmän hyppäyksen raitiovaunukaava tältä alueelta...? (Neutraali kommentti ja toteamus) (M30)

Karkea luonnos mahdollisesta metron aikeesta / potentiaalisesta projektista. Toivotaan ettei projekti muutu "hankkeeksi" eli termiksi, jota käytetään paljon valtion epäonnistuneissa projekteissa ja rakennuspuuhaluissa. (M32)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään, Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Pyöräliikenteen pääreitit tulisi lisätä karttaan. (M71)

VASTINE:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Poikittaisliikenteen kannalta tärkeä reitti. Turvallisuus paranisi, mikäli yhteys toteutettaisiin baana-tasoisena, jolloin oleskelulle ja läpiajoliikenteelle olisi omat

väylät. Ilman baanaa läpiajoliikenne ohjautuu oleskelureiteille. On aivan varmaa, että Ylästöstä Kartanonkoskelle ja edemmäs etelään päin kulkevat koululaiset ja työmatkalaiset eivät tule kiertämään valtavaa mutkaa Lentoasemantien liikenneympyrän kautta, kun tästä oikaisemalla pääsee lisäksi polkemaan puiden eikä autojen vieressä. Alueelle on nyt muutoinkin tulossa rakentamista ja toimintoja, joten varaus kannattaisi lisätä. (M72)

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa: Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa. Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä. Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta. (M95)

VASTINE:

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanan linjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoisen reitin etelälänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Tämä pätkä Ylästöntietä kannattaisi elämyskeskuksen myötä rauhoittaa kestäville kulkumuodoille ja keskittää henkilöautojen läpiajo Tulkintielle Pakkalan puistotien kautta. (M73)

VASTINE:

Liikenneverkollisesti Ylästöntien osuus Pakkalan puistotien ja Lentoasemantien välillä on luokiteltu alueelliseksi kokoojakaduksi. Alueen maankäyttö ja liikenneverkko laajemmin huomioiden katuosuuden muuttaminen pelkille kestäville kulkumuodoille ei ole mahdollista.

Aviapoliksen keskustasta pitäisi pyrkiä rakentamaan pitkällä aikavälillä yhtenäinen kävelykeskusta, kuten Tikkurila ja Myyrmäki. Kehä 3:n pirstaloiva vaikutusta pitäisi pyrkiä torjumaan vielä voimakkaammin. (M71)

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä. (M93)

VASTINE:

Kaavarungossa Veromiehen kaupunginosa nähdään useampien pienten ja omaleimaista keskustojen verkostona. Koko Aviapoliksen kaupallinen palvelukeskus on Jumbon ja Flamingon alue, joka ratikan avulla yhdistetään paremmin ympäröiviin alueisiin. Jumbo-Flamingo -aluetta pyritään tarkemmassa suunnittelussa saada avautumaan paremmin ympäröiville kaduille ja löytää yleisiä kävelyn ja pyöräilyn alueita myös alueen sisältä. Näiden ytimeen suunnitellaan paljon kävelypainotteisia alueita. Näiden pienten kaupunkikeskustojen yhdistäminen toimivaksi verkostoksi erityisesti kävelijöiden ja pyöräilijöiden näkökulmasta on haastavaa johtuen mm. alueen suuresta koosta ja suurten liikenneväylien luomasta estevaikutuksesta. Ratikkalinja toimii osaltaan keskustojen yhdistäjänä ja ajallisten etäisyyksien supistajana.

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen

Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Kaupunkikuva ja maisema

Yleiskaavan katukuvan kehittämisvyöhyke -merkintä pitäisi jotenkin huomioida. (M70)

VASTINE:

Tammiston kauppatien Yleiskaava 2020:n Katukuvan kehittämisvyöhyke -merkinnän mukaan "Kaupunkirakenteen tiivistyessä tulee kadusta rakentaa laadukasta kaupunkitilaa niin, että se luo helpot mahdollisuudet ihmisten monipuoliseen liikkumiseen. Kadunvarren kortteleissa rakentamisen tulee edistää viihtyisän katukuvan muodostumista." Yleiskaavaselostuksessa tarkennetaan, että tiemäisten katuympäristöjen täydennysrakentamista ohjaavalla merkinnällä tavoitellaan korttelirakenteen eheytymistä ja paikan parempaa tunnistettavuutta.

Ratikan kaavarungossa alueen kehitys näkyy Tammiston kauppatien länsipuolen osoittamisena A/KM-merkinnällä, joka kuvastaa tavoiteta alueen muuttumisesta vaiheittain asuinympäristön suuntaan.

Tammiston kauppatie on myös potentiaalinen tulevaisuuden ratikkakatu, kun varaudutaan ratikan jatkoon Helsingistä Vantaan puolelle. Koska alueen luonteen muutos on varsin pitkän ajan tavoite, ei ratikan kaavarungossa ole esitetty tarkempia kaupunkikuvallisia kehittämismerkintöjä, vaikka yleiskaavan perusteella sellaisia voisi alueelle esittää.

Luonto ja viheralueet

Tarvitaan: viheryhteyden kehittämiskohta [Kehä III:n yli] (M74, M75, M76)

VASTINE:

Viheryhteyksien kehittämiskohtia on merkitty ensisijaisesti kehitettävien viheryhteyksien kohdalle. Näille kohdille on suurin tarve rakentaa tai kehittää vihersiltoja tai laajoja alikulkuja, joita eläimet ja ihmiset voivat käyttää liikkumiseen.

Kehä III on este ihmisten liikkumiselle Aviapolis-keskustassa. Tätä estevaikutusta hälventämään ratikan kaavarunkoon lisättiin tärkeä käveltävä kaupunkitila Jumbosta pohjoiseen. Yhteys on asemakaavan mukainen.

Ratikasta johtuen joudutaan olemassa olevia katusiltojen kansia uusimaan ja leventämään. Leveämpi siltakansi palvelee nykytilannetta paremmin osin myös ekologisena yhteytenä esim. yöaikaan ilman erillisiä viherrakenteitakin.

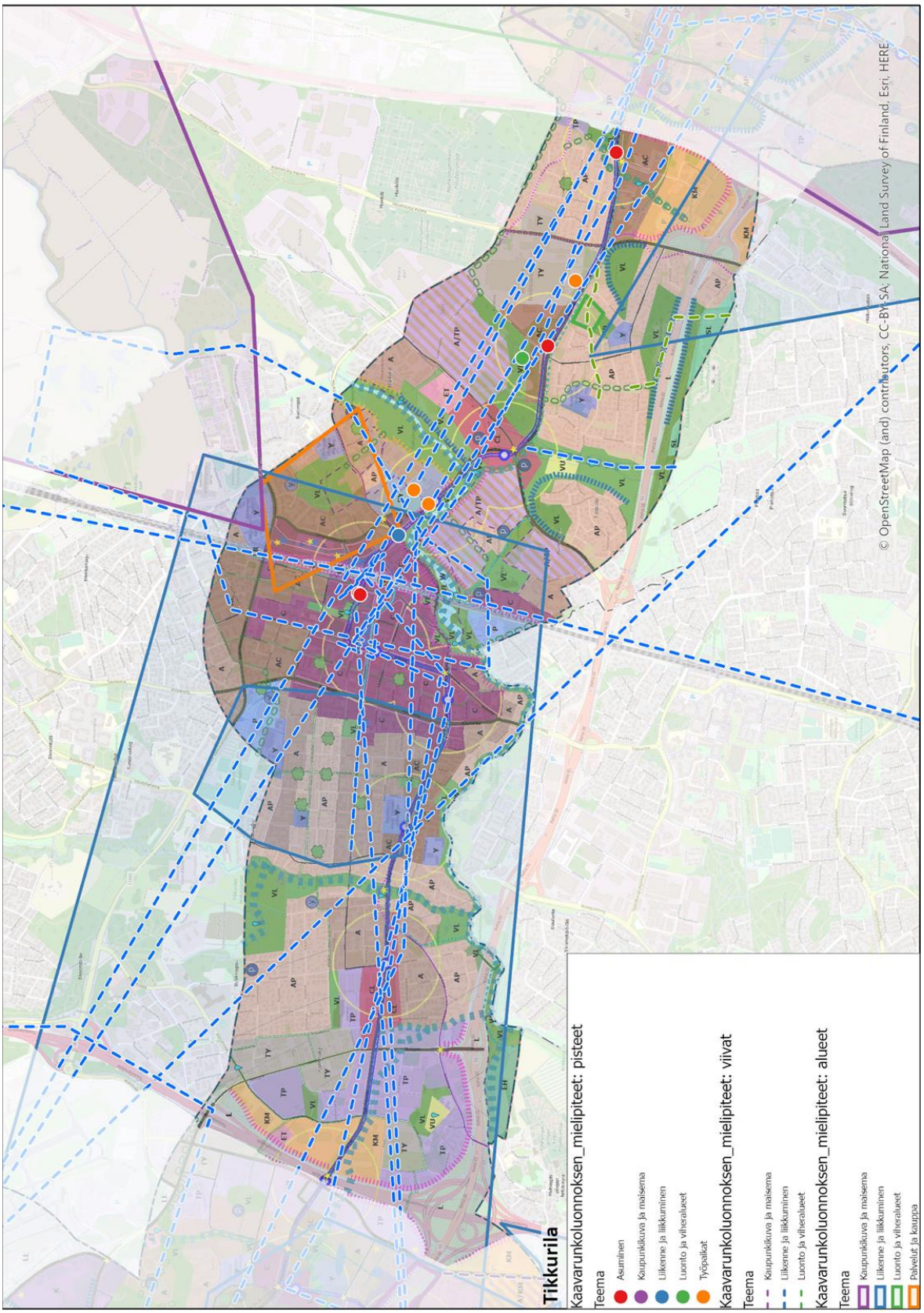
Palvelut ja kauppa

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] kaivattaisiin uimahallia tai muuta vastaavaa (M40)

VASTINE:

Konsulttiyhtiö Sport Venuen vuonna 2018 tekemän vesiliikuntaselvityksen perusteella kaupungissa olisi tarvetta uusille uimahalleille lähivuosina. Elmon urheilupuistoon rakennetaan uusi uimahalli lähivuosina. Tämän lisäksi saavutettavuuden ja väestönkasvun kannalta perusteltuja sijoituspaikkoja olisivat keski-Vantaalla Kivistö, joka voisi palvella myös Aviapoliksen alueen asukkaita.

Tikkurila



Kuva 3 Tikkurilan suuraluetta saadut karttamerkinnät

Asuminen

Mukava paikka asua, odotan jotta pääsen tulevaisuudessa hyödyntämään ratikka linjaa. Pysäköintipaikkoja tarvitaan lisää alueelle [Kaskela]. Sekä kaipaan lähettyville siirtolapuutarha, josta voisi ostaa itselleen mökin. (M4, M5)

VASTINE:

Kaskelan alueella on kaavarunkoluonnoksen määräyksen mukaisesti suosittava tehokkaita pysäköintiratkaisuja. Alueen pysäköintitilannetta tarkastellaan vielä tarkemman asteisessa suunnittelussa, jonka yhteydessä ratkaistaan myös pysäköintipaikkojen määrä.

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013 https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Liikenne ja liikkuminen

Aluetta tulisi kehittää kevyenliikenteen kannalta. Yhteys Pilvijärvelle Tikkurilasta kevyttä liikennettä pitkin on heikko. Joenvarsireitti Tikkurilasta / Jokiniemestä uudistetulle koivukylän väylälle olisi tarpeen, matkan tullen kohtuulliseksi siirtyä kevyttä liikennettä pitkin. Lisäksi joenvarsi reitti toisi luontoa lähelle kaupunkia. Myös golfkentän laajentumisen näkisin Tikkurilan alueen kannalta kannattavaksi (M42)

VASTINE:

Keravanjoen varressa kulkee nykyisin ulkoilureitti kaavarungon alueella Tikkurilantielle asti. Kaavarunko ei ota kantaa reitin jatkumiseen vaan se ratkaistaan muun suunnittelun yhteydessä.

Golfkenttiä on tarkasteltu yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Hanabölen pelloilla golfkentällä on laajenemisen mahdollisuuksia.

Suunnitelmassa metrolle pääsisi huomattavasti helpommin ja nopeammin Tikkurilasta (M87)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan yleiskaava 2020:n ratkaisua, jonka keskeinen osa on raitiotielinjaus Mellunmäestä Lentoasemalle. Nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Luonto ja viheralueet

Jostain kohtaa kehän yli viherketju [Kuninkaala] (M16)

VASTINE:

Viherketju-merkintää ei olla käytetty pelkästään liikennealueen päällä, vaan se tarkoittaa laajempaa kytkeytynyttä viheralueiden kokonaisuutta.

Tämä vehreä ja rauhallinen yhteys palvelee ensisijaisesti koululaisia, mutta myös lähialueen ulkoilijoita vauvasta vaariin. Vehreä metsäinen reitti tarjoaa lapsille aivan erilaisen liikkumisympäristön kuin meluisa ja rauhaton Kyytitien varsi. Väitän että tällaisilla asioilla on jopa vaikutuksia ihmisten hyvinvointiin ja mielenterveyteen. Tätä metsäreittiä ja sen tunnelmaa on kehunut moni helsinkiläinen tuttava, joka on saapunut meille kylään bussipysäkiltä tätä reittiä pitkin! Eihän tuhota kaikkea viihtyisää ja vihreää, ainutlaatuista ympäristöä rakentamisen tieltä. Myös pientaloalueella tarvitaan lähiluontoa. (M54)

Tämä korpialue [Lindmaninkorpi] ikivanhoine kuusineen tarjoaa alueen asukkaille vertaansa vailla olevan lähivirkistysalueen. Täällä lähimetsässä alueen lapsiperheet, päiväkotiryhmät ja koiranulkoiluttajat seikkailevat kesät talvet ja lepuuttavat hermojaan. Aluetta ei saa merkitä asumiskäyttöön, mikä väistämättä tulisi tuhoamaan ko. alueen virkistyskäytön lopullisesti! Erityisesti lapsia varten kunnollisia lähimetsiä tarvitaan, jottei metsäänkin tarvitse lähteä autolla. Kyytitien toisella puolella olevat viheralueet ovat ihan eri luokkaa kuin tämä upea metsä ikivanhoine kuusineen. (M55)

Tästä lähivirkistysalueesta [Kanervanummi] voi aivan hyvin tinkiä, mikäli sen avulla voidaan säästää Lindmaninkorpi. Täällä ei ole viihtyisää ja säästettävää luontoa jäljellä, joten kapea viheryhteys tässä riittäisi. (M56)

VASTINE:

On totta, että viheralueilla on positiivisia vaikutuksia ihmisten fyysiseen ja psyykkiseen terveyteen. Se on syy siihen, että kaavoissa varataan virkistysalueita ihmisten käyttöön. Ratikkapysäkkien lähelle halutaan kuitenkin rakentaa asuntoja. Kuusikon pientaloalueella on kolme laajaa metsäistä viheraluetta. Näistä Untipakka ja Variskallio pääosin säilyvät, mutta Lindmaninkorpi on osoitettu osaksi rakentamiseen. Koulun vieressä kuitenkin säilytetään noin hehtaarin verran metsää, jossa on myös leikkipaikka.

Yleiskaavaluonnoksessa oli Kanervanummen kohdalla vain virkistysalueyhteyden merkintä. Kanervanummella on mm. Suomen 100-vuotisjuhlien kunniaksi istutettu metsä. Yleiskaavan 2020 vuorovaikutuksessa vaadittiin Kanervanummea merkittäväksi yleiskaavaan alueena, ja niin tehtiin. Yleiskaavan viheralueita ei osoiteta rakentamiseen kaavarungossa.

Palvelut ja kauppa

Vertasin Tikkurilan aseman Espoon kaukoasemiin (Tapiola ja Matinkylä) ja kyllä olen pettynyt Vantaan asukkaana. Ottakaa esimerkki vaikkapa niistä! Mukava ja toimiva liikenne-palvelu-kauppa keskukset. Tapiolan alue on myös hauskaakin jääpuisto/lampineen. (M50)

VASTINE:

Raitiotien pysäkkien ympärille on piirretty 300 metrin etäisyydelle pysäkinseudun kehittämismerkintä. Tälle alueelle pyritään keskittämään paljon käyttäjiä vaativat palvelut. Pysäkinseutujen kehittämisen kärkenä on lähiympäristön käveltävyys ja viihtyisyys. Pysäkinseudut toimivat myös kestävän liikkumisjärjestelmän kehittämisen napoina. Kaiken tämän toteuttamiseen kuluu tosin aikaa, ja se tapahtuu ratikkaan perustuvan kaupunkikehittämisen tuloksena. Ratikan kaavarunko ohjaa yleisellä tasolla tätä kehitystä ja tarkentavaa suunnittelua.

En huomannut mitään, mikä voisi parantaa autottomien Jokiniemen asukkaiden elämää. Tulevatko uudet ruokakaupat lähialueseen? Ei tule. Entäs iso kauppakeskus? Ei tule. Mutta asukasluku nousee huomattavasti. Entäs jos bussi kiertää alueen tiheämpi kuin kerran tunnissa? Tuskin. Kaikki palvelut on suunniteltu

tai on jo radan toisella puolella, meille vain tulee ihmisiä lisää. Levottomia asukkaita ottaen huomioon kampus ja opistotalot. Lisäksi miksi ei ole edes suunnitelussa uintipaikkoja Keravan joelle? Lähin on Matarikoskella. Itä-Vantaalla on muutenkin aika vähän uinti mahdollisuutta. Periaatteessa vain kaksi: Kuusijärvi ja Matarikoski. Onko niin vaikeaa rakentaa esim. kirjastoon pihaan ihanaan nurmikoon pari vesihanaa? Tai vaikkapa suihkua? (M51)

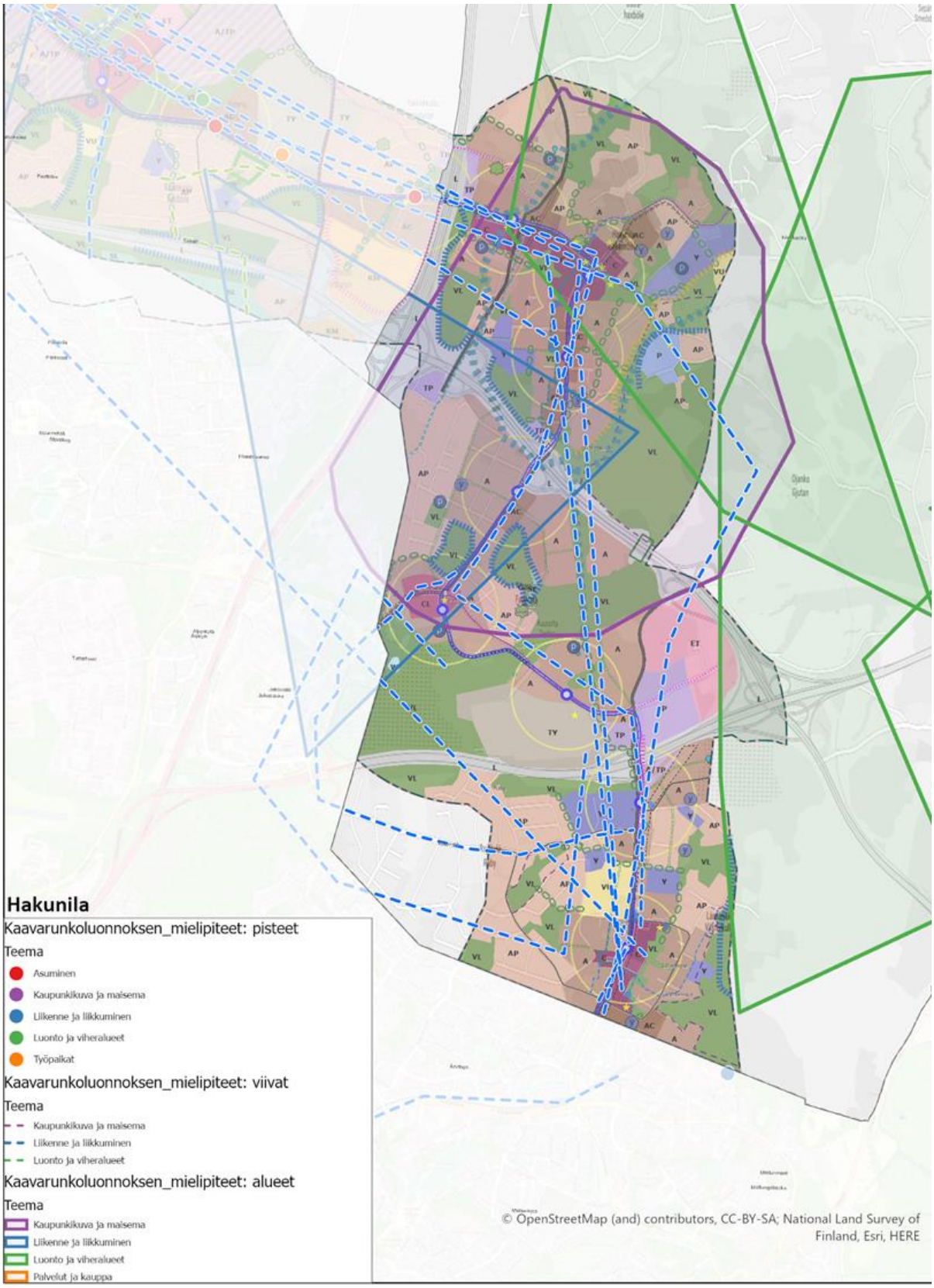
VASTINE:

Vantaan ratikka korvaa toteutuessaan nykyisen bussirunkolinjan 570. Tämä aiheuttaa myös muita linjastomuutoksia esimerkiksi Jokiniemen alueen bussilinjastoon. Ratikan aikaista linjastoa on jo jonkin verran selvitetty, mutta siitä ei ole vielä päätöksiä.

Syksyllä 2022 valmistuneessa kaupan palveluverkkoselvityksessä on tarkasteltu päivittäistavarakaupan verkon kehitysnäkymiä ja potentiaalisia sijainteja keskusta-alueilla. Siinä Tikkurilan aseman ympäristö on osoitettu ensisijaisena päivittäistavarakaupan sijaintina ja Jokiniemen kampusalue vaihtoehtoisena päivittäistavarakaupan sijoittumispaikkana. Jokiniemen alueen lisärakentaminen esim. Jokiniemen kampus -hankkeessa mahdollistaa uutta liiketilaa, ja mahdollisesti myös päivittäistavarakaupan toteutumisen alueelle.

Keravanjoen uintipaikkamahdollisuuksia on pohdittu Yleiskaava 2020:n laadinnan yhteydessä. Joen varrella olevilla uimarannoilla veden laadun tilanne voi vaihdella hyvin nopeasti, sillä joen valuma-alue on laaja ja uimapaikkojen vesi vaihtuu joen virtauksen myötä jatkuvasti. Keravanjoen haasteena on sen vedenlaadun heikentyminen esim. voimakkaiden sateiden jälkeen sekä hellekausina, jolloin bakteerien määrä vesissä kasvaa. Lisäksi veden sameus vaikeuttaa mahdollisia pelastustehtäviä rannoilla.

Hakunila



Kuva 4 Hakunilan suuralueelta saadut karttamerkinnät

Kaupunkikuva ja maisema

Ihanan lähellä luontoa ja tarvittavat palvelut löytyvät läheltä. Helppo myös päästä tarvittaessa julkisilla kulkuvälineillä joko Helsinkiin tai Tikkurilaan. Pidän alueen vihreydestä ja luonnosta, missä tykkään kävellä. Lisäksi, kun vielä johonkin lähelle saisi siirtolapuutarhan minne olisi helppo päästä nauttimaan kesästä ja vapaa-ajasta. (M6)

VASTINE:

Mahdollisuuksia perustaa siirtolapuutarhoja Vantaalle on selvitetty. (Siirtolapuutarhaselvitys, osa II. Löytyykö sijaa Vantaalta? Mäkynen 2013 **https://query.eharava.fi/data/questionparameter/41/Vantaan_Siirtolapuutarhaselvitys_osa_2_2013.pdf**).

Siirtolapuutarhaselvityksen ensimmäisen osan perusteella uusille siirtolapuutarhoille olisi Vantaalla kysyntää. Jatkoselvityksen perusteella näyttäisi mahdollisia paikkoja siirtolapuutarhoille löytyvän, vaikka yksikään löytyneistä alueista ei kaikilta osin ole paikkana ihanteellinen. Monet selvityksessä ehdotetuista paikoista sijaitsevat yksityisellä maalla, joten maanomistajien omalla mielenkiinnolla on alueiden toteuttamiskelpoisuuteen ratkaiseva merkitys. Vantaan kaupunki ei ryhdy perustamaan uusia siirtolapuutarhoja.

Luonto ja viheralueet

Westerkullan kartanokeskuksen ja sitä ympäröivien peltoaukeiden muodostama alue on erittäin hyvin säilynyt kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti korvaamattoman arvokas kokonaisuus, jota myös omistajien toimesta on hoidettu mahdollisimman hyvin sen vanha luonne säilyttäen. Alueen itäreunalla sijaitsee Gubbackan rinne, jossa on luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeäksi alueeksi määritelty yleiskaavassa luo-merkinnällä osoitettu alue (vanhoja laidunketoja - maakunnallisesti arvokas perinnemaisema, lehtomaista rinnettä ja kalliopainannesuo) sekä muinaismuistoalueeksi luokiteltu vanha kylän pohja 1600-luvulta. Westerkullan alue on siis edellä kuvailluin tavoin kulttuurihistoriallisesti ja maisemallisesti erittäin arvokas kokonaisuus ja se on luokiteltu Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavassa – Östersundomin alue maakunnallisesti merkittäväksi kulttuuriympäristöksi, joita ovat tämän määräyksen kuvauksen mukaisesti ”arvokkaat maaseudun maisema-alueet sekä maisemanähtävyydet”. Myös Vantaan uudessa vielä vailla lainvoimaa olevassa yleiskaavassa 2020 on kartanon ydinalueelle sijoitettu vinoviivoituksella lisämerkintä ”arvokas kulttuuriympäristö”." (M97)

Westerkullan kartanon erityisarvojen huomioon ottaminen kaavoituksessa Ratikan kaavarungossa on nähdäksemme hyvin tunnistettu Länsimäen alueen maisemallisen luonteen lähes täydellinen muuttuminen siirryttäessä tiiviiltä asuinalueelta Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan. Tämä on osoitettu hyvin kuvaavasti kaavarungon uudenlaisella merkinnällä ”Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna”, jota tulee kaavamääräyksen mukaan jatkosuunnittelussa vaalia tai korostaa.Myös kaavaselostuksessa on huomioitu tämän maisemallisen muutosalueen merkitys alueen maankäytön suunnittelun kannalta, kun sivulla 64 alueen olosuhteista on todettu, että ”Kaavarungon suunnittelualue rajautuu Westerkullan kartanon kulttuurimaisemaan ja sotahistoriallisiin virkistysalueisiin.”Liitämme oheen Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 esittämämme mielipiteen liitteineen ja toteamme, että siinä esitetyt näkökohdat pätevät pääsääntöisesti mielipiteenä myös Ratikan kaavarungon osalta. Erityisesti viittaamme tämän mielipiteen kappaleeseen 3, jossa on nimenomaan käsitelty kartanon kulttuurimaiseman huomioon ottamista Länsimäen alueen täydennysrakentamista suunniteltaessa. (Kohta 3. Erityisesti korostamme vielä sitä, että Länsimäen keskustan tiivistyvää rakentamista samoin kuin pääosin uutta asuinaluetta suunniteltaessa tulee eritystä huomiota kiinnittää rakennuskorkeuksien maisemallisten vaikutusten selvittämiseen. Tämä on erityisen tärkeää sen varmistamiseksi, ettei uudisrakentaminen aiheuta minkäänlaisia maisemavaurioita maakunta- ja yleiskaavoissa merkittäväksi kulttuurimaisemaksi määritellylle Westerkullan kartanon ja sen peltoaukeiden alueelle) (M98)

VASTINE:

Westerkullan peltoaukea ja pellon reuna ovat kaavarunkoalueen ulkopuolella. Siksi reunaa kuvaava merkintä, jota mielipiteessä pidetään hyvänä, jouduttiin poistamaan kartalta. Laajempi reunametsä on kuitenkin osa paikallista metsäistä ekologista yhteyttä. Merkintä tuotiin pääkartalle ja siihen liitettiin määräys.

Ratikan kaavarungossa ei oteta kantaa rakentamisen korkeuteen.

Maanomistajien intressissä on, että kiinteistö otetaan täysimääräisesti mukaan Vantaan Ratikkakaupungin visioon, jossa on mitoitettu tavoitteet lisärakentamiselle ja siten toteuttaa maankäytön yhdenvertaisen kohtelun suhteessa muihin lähistöllä oleviin maanomistajiin.

Edellytämme, että kiinteistömme kaava arvioidaan uudelleen siinä valossa, miten se tulee liittymään alueen muuhun kehitykseen esim rakentamisen osalta. Vyöhykkeen kehittämiseen liittyvät yksityiskohtaisemmat aluevaraustarpeet ja muut alueidenkäyttöön liittyvät järjestelyt, esim liikenne- ja kulkuyhteydet on tutkittava yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa. Kaavaehdotuksen aikana tehtyä selvitystä liittyen kiinteistöjen liittymäratkaisuihin suhteessa ratikan suunnitelmaan Muutoksenhakijat ei pidä riittävänä. Kaavassa tulee huolehtia, että Slåttmossenin käyttötarkoitus taajamana ja kestävän kasvun alueena on mahdollista.

Muutoksenhakijoiden maa-alue liittyy kiinteästi kaavoitettavaan alueeseen ja Ratikka kaavan mukaan alue on osa kehitettävää taajama-aluetta, jonka lähietäisyydelle tavoitellaan tehokkaampaa maankäyttöä ja siten voidaan tutkia eri toimintojen yhdistämistä. Kaupungin on esitettävä, miten alueemme liitetään tulevaisuudessa katuverkkoon. Vaikutusten arviointia tulee tehdä laajemmin ja se tulee tehdä yhteistyössä maanomistajan kanssa.

Esitämme yhteenvetona että:
1) Slåttmossenin alue otetaan laajemmin mukaan laajempaan kaavamuutosaluetarkasteluun, jossa huomioidaan alueen kehittäminen niin virkistysalueena kuin työpaikka- ja asuinalueena myös siltä osin, miten alue liittyy yhteyksillään suunniteltuun ratikkakaavaan ja tieverkostoon.
2) Tiilistieltä varataan tie-/ajoyhtyes Slåttmossin alueelle. Myös Kuussillantieltä tulee esittää poistuvan Hopeatien osalta liittymä, joka mahdollistaa ajoyhteyden Slåttmossenin alueelle. Slåtmossenin alueelle on osoitettava korvaavat tieyhteydet. (M99, M100)

VASTINE:

Kartalle rajattu alue on pääosin ratikan kaavarunkoalueen ulkopuolella. Vantaan yleiskaavassa 2020 ajatuksena on, että ihmisten tarvitsemat kodit, työpaikat ja palvelut sijoitetaan ennen kaikkea raideliikenteen tuntumaan, jotta olisi mahdollista liikkua kestävästi ilman fossiilisia polttoaineita. Ratikan kaavarungossa tarkennetaan suunnitelmaa sellaisella alueella, jolle on tarkoitus rakentaa lisää, kun taas muualla, kuten rajatulla alueella, luontoa säästyy rakentamiselta. Kuitenkin arvokasta luontoa ja virkistysalueita sekä niiden välisiä yhteyksiä säilytetään ja jopa lisätään myös tiivistettävällä alueella.

Slåttmossenin virkistysalue on suurimmaksi osaksi ratikan kaavarunko-alueella. Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa, ei muuta sitä. Yleiskaavan viheralueita ei muuteta rakentamisalueiksi.

Slåttmossenin ajoyhteydet eivät ole kaavarunkotasolla ratkaistava asia.

Metsät ja ulkoilualueet suojeltava. Raitiovaunu sovitettava valmiiksi rakennettuun infraan. (M78)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä vaikutuksia metsiin ja ulkoilualueisiin itse raitiotiellä ei ole.

RATIKKAA KOSKEVAT MIELIPITEET

Mielipiteiden joukossa saatiin myös runsaasti mielipiteitä, jotka koskivat ratikan kaavarungon sijaan ennemminkin ratikkaa, sen linjausta ja pysäkkejä tai ratikkahanketta yleisesti. Tästä raportin osuudesta löytyvät näitä aiheita käsittelevät mielipiteet.

Puolesta

Mielipiteiden joukossa oli neljä kannanottoa yleisesti ratikan puolesta.

- Todella hyvä että ratikkayhteys Vantaalle (M45)
- Uskon, että tulisin hyödyntämään tulevaisuudessa koko reittiä. (M7)
- Todella hienoa, jos yhteys Tikkurilasta länteen (esim Jumboon) paranee. Tekee Vantaasta pykälää enemmän oikean kaupungin. (M82)
- Mahtavaa, jos yhteys Tikkurilasta itään saadaan toimimaan. Vantaan luontaiseen keskustaan olisi hyvä päästä joka puolelta helposti julkisilla. (M83)

Vastaan

Joukossa oli myös ratikkahanketta vastustavia kommentteja, yhteensä 19 kappaletta.

Kaavailtu raitiolinja kulkisi ym. alueiden halki. Kuitenkin alueella on myös paljon pientalo asutusta, jolle syntyy sekä kova meteliä että luonnon muuttamista. Vähän laajemmalla alueella kaavaillun reitin varrella sijaitsee Kuusijärven alue joka yhdistyy Sipoonkorven luonnonsuojeltuun metsään. Luonnon monimuotoisuuden suojelu vaarantuisi. En kannata koko hanketta. Syitä on muitakin. (M60)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa esitetyt asiat eivät ei vaaranna luonnon monimuotoisuutta Kuusijärvellä tai Sipoonkorvessa. Rakentamisen sijoittaminen tiiviisti raideliikenteen yhteyteen säästää luontoa muualla.

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia ei ole. Raitiotiestä on tehty meluselvitys, jossa todetaan tarvittaviin kohteisiin melusuojausta. Vantaan ratikan vaikutukset eivät ulotu Kuusijärven tai Sipoonkorven alueelle.

Sipoonkorven metsät rajoittuvat Itä-Hakkilan ja Kuusijärven luonnon alueisiin. Molemmissa on korvaamatonta luontoa, jonka monimuotoisuutta yritetään varjella. Tämä kaatuu nyt Ratiovaunun reitille. En kannata koko Raitiovaunua !!! (M62)

VASTINE:

Ratikan reitti tai Ratikan kaavarungossa reitin ympärille n. 800 metrin etäisyydellä suunniteltava maankäyttö eivät yllä Itä-Hakkilaan, Kuusijärvelle tai Sipoonkorpeen. Hakunilassa Ratikan tuomat maankäytön muutokset keskittyvät Hakunilantien ja Kyytitien läheisyyteen. Ratikka tuo myös Sipoonkorven kansallispuistoa julkisella liikenteellä helpommin saavutettavammaksi.

Miksi joudumme maksamaan raiteista jotka eivät hyödytä kuin niitä joilla on jo juna? (M63)

VASTINE:

Vantaan ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Ratikka ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Koko ratikka on täysin tarpeeton ja kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Vantaalle ei ensinäkään tarvita kyseistä ratikkaa, se tulee olemaan todella kallis, ympäristöä ja katukuvaa pilaava, meluhaittaa aiheuttava ja todennäköisesti toiminnaltaan heikko. Idea tällaisesta kulkuvälineestä näin hajanaisella reitillä on täysin absurdi ja naurettava. Tästä asiasta kun käytäisiin avoin keskustelu, missä tulisi lopulliset kustannukset ja niiden vaikutukset kuntalaisille tietoon, tätä todennäköisesti vastustaisi yli 80% kuntalaisista. Kunnan johto varmasti tietää tämän itsekin.
Toivottavasti koko megalomaniaan perustuva projekti kaatuu, ennen kuin alkaakaan. Ihmetyttää ylipäätään mitkä motiivit tämmöisessä projektissa on.

Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki että hintalappu tulee olemaan tähtitieteellinen ja kustannusarviot eivät pidä lähimainkaan (vrt. Länsimetro, Olympiastadion jne.) Onneksi nettoveronmaksajana voin aina tarpeen vaatiessa vaihtaa kuntaa toiseen. (M12)

Koko ratikka on täysin tarpeetonta kuntalaisten ja kansalaisten rahan haaskausta. Ensinnäkään ratikkaa ei Vantaalle tarvita. Toisekseen se tulee olemaan todella kallis, epäkäytännöllinen, luontoa ja ympäristöä rasittava, melua aiheuttava ja todennäköisesti toimintavarmuudeltaan heikko.
Mikäli ratikasta käytäisiin avoin keskustelu, missä todellinen hinta tulisi selville, todennäköisesti yli 80% kuntalaisista vastustaisi sitä, tiedätte tämän itsekin. Toivottavasti koko megalomaaninen projekti kaatuu. Ihmetyttää mikä tämän todellinen motiivi edes on.
Mikäli projekti toteutuu, tiedämme kaikki, että kustannusarviot ei todellakaan tule pitämään likimainkaan. (vrt. Länsimetro, olympiastadion jne.) Kustannusten kasvaessa kukaan johdossa ei tietenkään ota mitään vastuuta, leikkivät vain ""yllättyneitä"" Onneksi maksukykyisenä henkilönä voin aina halutessani vaihtaa kuntaa, mikäli Vantaan taloutta ja asuinviihtyvyyttä tuhotaan, sen johdon älyvapailla päätöksillä. (M91)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikkahankkeeseen sisältyy itse raitiotien lisäksi koko katujen uusiminen ajokaistoineen ja esimerkiksi puineen ja pensaineen. Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet. Raitiovaunu on liikennemuotona melko vähän melua tuottava, ja meluvaikutukset ja mahdollinen melusuojaustarve on selvitetty. Toimintavarmuus on korkealla tasolla esimerkiksi omien kaistojen takia. Päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

[Tikkurilan aseman] Tunnelin rakentaminen on aivan turhaa sillä kun ratikka aiotaan rakentaa niin pitäisi myös ajatella ketkä sitä käyttää. Siksi reitin tulisi kulkea tulevan hyvinvointikeskuksen, koulujen ja urheilupuiston kautta sillä nuoret ja vanhukset ovat ne jotka ratikkaa käyttää. Reitin tulisi kulkea Tikkurilan aseman sivuitse, jolloin vaihto vielä sujuvaa, siitä tulevan hyvinvointikeskuksen kautta ja

Valkoisenlähteentien alikulun kautta aina urheilupuiston sivuitse asti. Käyttäjiä paljon enemmän kuin asuinalueiden kautta, joissa asukkaat käyttävät autojaan. Kaikesta huolimatta olen sitä mieltä että ratikkaa yritetään väkisin ajaa kaupunkiin ja sähkö bussit olisivat halvempia, joustavampia ja niillä voidaan kattaa ruuhkahuiput helpommin eikä myöskään tarvetta uudelle varikolle jne. Ratikan kustannukset ovat yleisen kustannuskehityksen takia noussut yli 30 % (M58)

Vastustan ratikan tuomista alueelle. Yhteyden rakentamisen hiilijalanjäljestä tulee valtava, Ratikka on tehoton ja kallis, monimutkaistaa vain matkustamista ja merkittävästi hidastaa sitä sekä luo luonnottomia rajauksia alueelle. Samalla rahalla saisi hiilineutraaliutta rakennettua huomattavasti tehokkaammin mm. investoimalla sähköbusseihin. (M67)

En kannata ratikkaa ollenkaan, sähköbusseilla voidaan kattaa hyvin liikennöinti jos vain halutaan ja huomattavasti halvemmalla (M57)

Raitiovaunu hanke Vantaalla on epäonnistunut monestakin eri syystä. Rahoitus on heikkoa, tarve olematonta tai hyvin pientä ja alueellista, maiseman ja kaupunkiympäristön muutos peruuttamatonta, arviot hyödystä ylisuuret. Raitiovaunun linja on helppo vaihtaa esim. nivellettyihin kaasulla ja sähköllä kulkeviin linja-autoihin. Tai esim Monorailiin. (M61)

Ratikka on itselleni täysin turha ja tuskin tulen sitä käyttämään. Ihan hieno uudistus, mutta miksi tarvittiin jo kolmas yhteys lentokentältä kaupunkiin. Turistit suuntaavat pääosin Helsinkiin, jonne Vantaan ratikka ei kulje. Toimiva kehärata on jo valmiiksi ratkaisu lentokentältä liikumiselle.
Lisäksi tämän takia bussilinjoja vähennettiin. Itse liikun lähinnä vain Helsinkiin, en Vantaan sisällä, joten ymmärrätte varmaan, että ratikka tuntuu täysin turhalta. (M65)

Sähköbussijärjestelmän hyötykustannussuhde on raitiovaunujärjestelmän hyötykustannussuhdetta merkittävästi parempi. Bussiväylällä kulkevan yli 24-metrisen bussin kulku automatisoidaan vaiheittain. Internetin lisäksi käytetään sähköpyöriä, sähköhenkilöautoja, sähköbusseja ja junia.
Monet veroja maksavat lapsiperheet haluavat asua omakotitaloissa rauhallisilla alueilla. Lapsille halutaan koulu, jossa opettajat opettavat ja lapset oppivat. Nykyisestä politiikasta saattaa seurata verotulojen vähentyminen ja toimeentulotukimenojen lisääntyminen. (M66)

Aivan turha hanke Vantaalle. Nykyisillä sähkö busseilla pystyy kehittämään reittejä Vantaalla paremmin, eikä infra ole niin kallis, eikä kestä vuosikausia. (M89)

En todellakaan ymmärrä tarvetta ratikalle mitenkään, enkä varsinkaan tässä maailmantilanteessa. Korona on köyhdyttänyt niin Vantaata kuin muitakin kaupunkeja. Ukrainan sota tulee lisäämään kurjuutta väestössä, ruoka kallistuu, asuminen ja liikkuminen myös. Eikö olisi nyt järkevintä laittaa asia jäihin. Vantaalla on tehokas bussilinja tälle reitille. Olen asunut v 1988-2003 Myyrmäessä ja Martinlaaksossa vuodesta 2003. Kummassakin on pyörätiet hävyttömän huonossa kunnossa. Pyöräilyn suosiota yritetään nostaa, mutta yhtään ei satsata pyöräteihin. Koskaan ei ole Martinlaaksossa voinut rullaluistella, koska pyörätiet ovat yhtä perunapeltoa. Eikö kannattaisi nyt käyttää sitä rahaa näiden korjaamiseen mieluummin kuin investoida tarpeettomaan ratikkaan. (M102)

VASTINE:

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Vantaa kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hankkii toimialueensa bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja

lähijunaliikenteen palvelut. HSL:n joukkoliikenne perustuu runkoverkkoon ja sujuviin liityntäyhteyksiin. Vantaan ratikka on toteutuessaan osa tätä runkoverkkoa eikä se estä HSL:n bussiliikenteen sähköistymistä.

Ratikka palvelee laajasti lentoaseman ympäristön ja Veromiehen työntekijöitä, Aviapoliksen nykyisiä ja tulevia asukkaita sekä alueella muuten toimivia ja liikkuvia, kuten matkailijoita. Lentoaseman ympäristö on Vantaan merkittävimpiä työpaikkakeskittymiä. Kaavarungon alueella on lentoaseman ja Veromiehen alueella jo nykyisin lähes 20 000 työpaikkaa (HSY ja Tilastokeskus, SeutuData 2021). Alueen työpaikka- ja asukasmäärä tulee kasvamaan merkittävästi, ja ratikka palvelee jatkossa tätä alueen kasvavaa käyttäjäkuntaa.

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa pyöräteiden kunnostamisen aikatauluun. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Juna menee jo Tikkurilasta Aviapolikseen ja Lentoasemalle. Tällä reitillä ei ole minkäänlaista järjen häivää. Kallis kustannus päällekkäisyydestä. Vantaalaiset veronmaksajathan ovat jo alkaneet äänestämään ratikasta ja kunnallispoliitikkojen muutoinkin järjettömistä päätöksistä. Kun maksajat eivät saa muuta kun korotetut verot, työssäkäyvät muuttavat (ja ovat jo muuttaneet) pois Vantaalta. Saattehan sitten niitä valtion tukemia erityishenkilöitä tänne lojumaan ostareille, tappelemaan kaduille ja elätyttämään itseään verovaroin. Samanlaista touhua kun kaljatorin luvat hyvävelidemarille. (M18)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Ratikka on seudullinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka kytkee ratikan varren alueet tehokkaammin jo olemassa olevien säteittäisten raideyhteyksien pariin. Se ei siis ole junan kanssa päällekkäinen, vaan uusi osa seudullista joukkoliikenteen runkoverkkoa. Lisäksi nykyiseen runkobussiin 570 verrattuna raitiotie parantaa yhteysvälin luotettavuutta sekä esteettömyyttä, joka on keskeinen osa raitiotien käytettävyyttä.

Vantaan ratikasta hyötyvät etenkin alueet, joilla ei ole tällä hetkellä raideyhteyttä. Näistä suurimpia ovat Hakunila, Länsimäki, Pakkala ja muut Tikkurilan ja Aviapoliksen väliset alueet. Lisäksi ratikka parantaa huomattavasti esimerkiksi yhteyttä Länsi-Vantaalta Kehäradan kautta Jumboon.

Ei ratikkaa vantaalle! Paljon luontoa ja suojeltuja lajeja tuhoutuu. Unohdetaan ahneus ja toimitaan järjellä, ilmankin pärjää erittäin hyvin. (M59)

VASTINE:

Raitiotie sijoittuu lähes koko matkaltaan olemassa oleville kaduille tai niiden viereen, jonka takia merkittäviä luontovaikutuksia itse raitiotiellä ei ole.

Ei pitäisi tehdä koko ratikkaa. (M11)

Täysin turha ja kallis investointi. Ei pidä toteuttaa. (M68)

Täysin tarpeeton projekti. Toivottavasti peruuntuu. Tämä on pelkkää kuntalaisten ja kansalaisten rahan tuhlausta, mille ei ole muuta kuin nimellistä tarvetta. Samalla tuhotaan ympäristöä ja heikennetään asumismukavuutta. (M92)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Vantaan ratikan luontovaikutukset on selvitetty, ja koska raitiotie sijaitsee lähes koko matkaltaan nykyisillä kaduilla, luontovaikutukset ovat hyvin pienet.

Yhtä turha kuin hiekkaharjun vesitornin purku 8 miljoona. Käyttäkää rahat teiden kunnossapitoon ja korjaamiseen. Verorahoja käytetään jo muutenkin 95% aivan väärin. Vaikka sen ratin lippu olis ilmainen ja bensan litra 10eur niin jatkan silti autoilua. Rakennatte vaan halpoja julkisia kulkuvälineitä ja uusia asuntoja mamu:ille veronmaksajien rahoilla. MIKSI??? (M47)

VASTINE:

Vantaan ratikka on investointi, joka maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Kiinteistökehitystulot on arvioitu Newsecin tekemässä selvityksessä. Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023. Ratikan päivitetyistä kustannusarvioista viestitään avoimesti suunnittelun edetessä.

Kaavarungossa ei oteta kantaa katujen kunnossapitoon ja korjaamiseen.

Ratikan varrelle tuotettavaan asuntorakentamiseen sovelletaan hallintamuotojakauman suunnitteluun Helsingin seudun MAL-sopimusta ja Vantaan maa- ja asuntopoliittisia linjauksia. Valtion tukeman korkotukituotannon osuus on pääkaupunkiseudulla yhteensä 30 prosenttia pääkaupunkiseudun asuntotuotannon kokonaistavoitteesta. Pääkaupunkiseudun asuntotuotannosta 20 prosenttia on valtion tukemaa tavallista 40-vuotista korkotukivuokra-asuntotuotantoa ja erityisryhmien vuokra-asuntotuotantoa.

Ratikan linjaus ja pysäkit

Reitti linjattava Kehä3:n yli Helsingin puolelle asti, näin saadaan Vantaan Ratikan käyttäjiä tavoiteltua myös Helsingin Puistolan kaupunginosasta. (M15)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jolloin se palvelisi paremmin laajempaa asukaskuntaa sekä olisi toimiva vaihtoehtoa kulkea Tikkurilan urheilupuistoon harrastuksiin ja tapahtumiin. (M1)

Ratikan pitäisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä, jotta se palvelisi laajempaa asukaskuntaa Viertolan ja Tikkurilan alueella. Lisäksi tämä parantaisi kulkuyhteyttä Tikkurilan urheilupuistoon. (M2)

Koko ratikka pitäisi jättää rakentamatta ja panostaa joustavampiin sähköisiin bussiratkaisuihin ja parempaan bussiverkostoon. Jos se rakennetaan, sen tulisi kulkea Peltolantietä tai Lummetietä Viertolassa, koska Tikkurilantiellä se palvelisi pienempää asukaskuntaa eikä olisi vaihtoehto Tikkurilan urheilupuistoon kulkemisen osalta. (M3)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Vantaan ratikka ei ole vain liikennettä vaan koko kaupunkiympäristöä kehittävä hanke. Raitiotie onkin kaupunkikehityshanke, jonka avulla eheytetään ja tiivistetään kaupunkirakennetta. Vantaan ratikka mahdollistaa tiiviimmän ja kestävämmän kaupunkirakenteen: ratikan kasvukäytävä ja siihen liittyvät keskustat ovat Vantaan tulevan kasvun keskittymiä. Kasvukäytävän vastaava kehittäminen bussiliikenteeseen tukeutuen ei ole mahdollista.

Backaksen Muumimaailman kannalta Pakkalanrinteen pysäkit ovat aivan liian kaukana tästä kohteesta: ratikkalinjaus pitäisi kulkea Ylästöntiellä ja pysäkit Backaksessa. Vastaavaa tilannetta kaavoittajat, virkamiehistö ja poliitikot voivat käydä opiskelemassa Helsingin Alppilassa Linnanmäen pysäkin ympäristössä, jossa sekä ratikkapysäkki että henkilöautopysäköinti ovat vierekkäin. Tämä ohjaa epäasiallista vierailijoiden pysäköintiä pois asuinalueelta. Backaksen tapauksessa pääosa vierailijoita tulee Suomesta - ei Aasiasta! (M13)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -

merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on lisäksi varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Mikäli tämä yhteys toteutuu raitiotienä, tuo se mahdollisesti myös raitiotiepysäkin lähemmäs Backaksen aluetta.

Minun mielestä tämä olisi hyvä pikaraitiovaunu reitti, koska tämä käy monessa paikassa ja olisi helpompi reitti kun menisi metrolla ja junalla! Nimi on pikaspora. Reitti, Mellunmäki-Kontula-Myllypuro-Siilitie-Herttoniemi-Sörnäinen-Pasila-Arabianranta-Malmi-Tapanila-Tikkurila-Aviapolis-lentokenttä. (M10)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Ratikan kaavarungossa on joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä Kuussillantiellä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta, sekä Pakkalassa, joka mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin.

Jokiniemen aluetta ei ole huomioitu ratikkayhteydessä riittävän laajasti. Alue tulee kuitenkin kehittymään Tikkurilan kupeessa ollen täten keskusta alueen välittömässä läheisyydessä. Pieni lenkki esim Hiekkaharjun urheilupuiston kautta toisi ratikka yhteydelle huomattavasti lisää käyttäjiä välittömästi ratikan valmistutta, koska alueella on jo rakennuksia. Myös lapset pääsisivät helposti liikkumaan Jokiniemen/Hiekkaharjun ja Tikkurilan välillä. Myös autottomuus aluella voisi

kasvata koska sen jälkeen olisi helppo yhteys Tikkurilaan ja vaikka jumboonkin. (M41)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta.

Mielipiteeni nykyisestä linjauksesta välillä Tikkurila-Lentokenttä. (Asunut Tikkurilassa vuodesta 1990). Haasteellisesti ja kalliisti toteutettava tunneli Dixin kohdalla pitäisi hylätä ja käyttää olemassa olevia alikulkuja. Erityisesti haluaisin käytettävän Valkoisenlähteen tieosuutta tähän. Muutenkin väli Tikkurila-Lentoasema turha. Lentoasemalle toimiva ja ratikkaa nopeampi yhteys jo olemassa junalla. Pitäisin erityisen tärkeänä yhteyden parantamista Peltolan koulun ja urheilupuiston alueelle. Joukkoliikenteen käyttäjistä enemmän vanhuksia ja nuorisoa joille tuon alueen yhteydet olisi erityisen tärkeät. Pysäkkien välejä on jouduttu harventamaan nykyisistä 570 väleistä ilmeisesti nopeutta ajatellen. Tämä tekee usealle 570 käyttäjälle pidemmät kävelymatka. Esim. omalla kohdalla tuplaantuisi. Eli vaikka asustan tuon ratikan reitin varrella se huonontaisi nykyistä julkisilla liikumistani juurikin tuon kävelymatkan johdosta.

Jumbon kohdalla pysäkin tulisi ehdottomasti olla nykyisen 570 bussipysäkin kohdalla Jumbon edessä. Tavaroiden kanssa pienikin kävelymatkan lisäys vaikeuttaa julkisenliikenteen käyttöä varsinkin juuri vanhuksilla ja pienten lasten kanssa liikkujille. Mutta siis itse linjaisin ratikan kulkemaan Tikkurila-Urheilupuisto-(Lentoasema). Aviapolisin toimistoalueelle (jos nyt nykyinen juna-aseman katsotaan olevan liian kaukana 'toimistokeskittymästä' voisi kehitellä jonkunlaista non stop kaupunkiradan pätkää sitä palvelemaan. Nykyisellään Avuspolisin rautatieasema todella vajaa käytössä.

Lisäksi jos se ratikka kulkisi urheilupuistoon voitaisiin myös vihdoin rakentaa se maauimala siihen sille jo 70 luvulla varatulle tontille. Tällöin saataisiin ratikalla matkustajia myös kesä-/heinäkuussa kun muut tarve liikkumiselle vähenee. Rahat uimalaan saataisiin siitä uuden tunnelin pois jäämisestä ja vielä jäisi ylikin muuhun vaikka syrjäytyneiden nuorten ja vanhusten palvelujen parantamiseen. Toivottavasti

näistä asioista voitaisiin vielä keskustella ei liikaa oltaisi jo 'poteroissa' suunnitelmien suhteen. (M101)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Lisäksi ratikan reittiä Tikkurilassa on tutkittu erikseen useaan otteeseen ja Dixin alittavan tunnelivaihtoehdon on todettu olevan pitkällä aikavälillä kannattavin huomioiden mm. reitistä aiheutuvat matka-aikasäästöt sekä liikennöintikustannukset. Tunnelivaihtoehto tarjoaa myös parhaat vaihtoyhteydet Tikkurilan aseman kautta liikennöiviin juniin ja busseihin.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita. Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen jokiniemenkujan risteykseen helpottaisi työmatkailua. Myös kaupat ja palvelut olisivat täten vaivattomasti julkisenliikenteen ulottuvilla. (M49)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

The route of the planned Vantaa light rail is different from the trunk bus 570 in its eastern part, that the light rail route skipped Rajakylä and Jakomäki. Although there is a stop called Rajakylä, it is actually on the Läsimäentie, and far away from the center of Rajakylä, making it difficult for people in the middle and western parts of Rajakylä to use the light rail service. In general, Rajakylä is not well served by public transport, with trunk bus 570 being the only frequent route. If the light rail

skips Maratontie, and trunk bus 570 is cancelled, even though there is a regional bus replaces bus 570 on Maratontie, it would not be as frequent as bus 570. The time cost for residents in Rajakylä to go to Helsinki city center or Vantaa city center is likely to be longer after the new light rail replaces trunk bus 570. For Jakomäki, although there are more bus services covering the region, trunk bus 570 is the only one leading to Mellonmäki and Vantaa city center. (M52)

I think the light rail should not skip the area where the public transport coverage is already weak, such as Rajakylä; and area where population is dense and car ownership is relatively low, such as Jakomäki. (M53)

ANSWER:

Maratontie is too narrow for the light rail. Therefore, the light rail connection can’t use the same route as the bus trunk line 570.

Vantaa light rail will replace bus trunk line 570 when the light rail has been constructed. This will also cause other changes to the bus lines in Rajakylä region and new bus routes are planned to operate to Rajakylä and Jakomäki. However, decisions considering these plans have not been made yet. The City of Vantaa is a part of Helsinki Regional Transport Authority (HSL) which oversees the planning and operation of all public transport in the Helsinki region. HSL will also make the decision about the bus routes in Rajakylä and Jakomäki closer to the change.

Pysäkille Jokiniemenkujan risteyksessä olisi kysyntää. Tämä vaikuttaisi Työmatkaliikenteeseen sekä myös liikkumista Vantaan palveluihin (esim. Tikkurilan Prisma ja Jumbo). (M79)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa raitiotien pysäkki on merkitty Jokiniemenkujan itäpuolelle.

Olisiko tälle alueelle [Kartanonkoski ja Tammisto] kannattanut myös harkita ratikan kulkua vai olisiko parempi rakentaa metro suoraan Helsingistä lentokentälle Jumbo / Kartanonkoski / Tammiston kautta. (M36)

VASTINE:

Ratikan kaavarungossa, samoin kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa, on varaus joukkoliikenteen runkoyhteydelle Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Vantaan kaavoissa merkintä mahdollistaa raitiotien jatkumisen lentoasemalta joko Malmille tai Tuusulanväylän suuntaisesti Helsinkiin. Seudullisissa suunnitelmissa ei ole metroa lentoasemalta Helsinkiin, mutta välille on merkitty junayhteys maakuntakaavaan sekä Vantaan ja Helsingin yleiskaavoihin. Kyseiselle junayhteydelle (Lentorata) ei suunnitelmissa ole osoitettu asemia Pasilan ja Lentoaseman välille. Yhteys on osoitettu ratikan kaavarungossa Raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus -merkinnällä.

Alue on jo nyt täynnä autoja ja ruuhkainen aamuin sekä illoin. Vähentääkö ratikan liikennöinti autokaistoja? Mikäli vähentää on kyseessä ongelmapaikka ja liikenteen solmukohta, sillä autojonot kasvavat entisestään. Autot eivät juuri ratikan tilalta tule vähenemään, näin se vain on. Lisäksi Jumbon ratikkapysäkki on mielestäni väärässä paikassa. Sen tulisi olla suuren valoristeyksen toisella puolen. Kaksien valojen ylittäminen isossa ja ruuhkaisessa risteyksessä hidastaa kaiken liikenteen, kun jalankulkijat jatkuvasti kulkevat yli. Mikäli pysäkki siirrettäisiin valoristeyksen toiselle puolen, Hesburgerin eteen, risteys luultavasti toimisi hiukan sutjakaammin. (M64)

VASTINE:

Raitiotien sijoittaminen Tasetielle ja Väinö Tannerin tielle vaikuttaa katujen nykyisiin kaistajärjestelyihin. Tällä hetkellä Tasetiellä on ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen toimii myös kääntymiskaistana. Väinö Tannerin tiellä on niin ikään yksi ajokaista itään ja kaksi länteen, joista toinen on bussikaista. Lisäksi risteysalueilla on kääntyvien kaistat ja kadun pohjoispuolella yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Ratikan kaavarungossa on esitetty raitiotien pysäkki Jumbon ja Flamingon väliin, joka palvelisi erityisesti kauppakeskuksen asiakkaita.

Lentoasemantiellä raitiotiepysäkki sijoittuu katusuunnitelmaluonnoksissa kadun molemmin puolin ja se palvelee kauppakeskuksen asiakkaiden lisäksi busseista ratikkaan vaihtavia matkustajia sekä Pakkalan aluetta.

Pysäkin sijoittaminen Keskon varaston eteen vähentäisi autoilua alueella. Keskon varaston työntekijöiden määrä on suuri ja julkisilla kulkuneuvoilla liikkuminen helpottuisi laajasti kun saisi suoran yhteyden työpaikalle niin vantaalaisille kuin myös niille, jotka tulevat ensin junalla Tikkurilaan ja sitten ratikalla Hakkilaan. (M80)

VASTINE:

Vantaan ratikan pysäkkien sijainteja on tutkittu aikaisempien suunnitteluvaiheiden yhteydessä ja vielä joiltain osin tarkennettu käynnissä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Kaavarungossa sekä katusuunnitelmaluonnoksessa (7.10.2021) raitiotielle on esitetty pysäkki Kanervantien itäpuolelle. Etäisyys pysäkiltä Keskon varastolle on noin 300 metriä ja esitetyllä sijainnilla pysäkki palvelee myös Kuninkaalan aluetta.

Onko tätä vaihtoehtoa pohdittu niin, että reitti kulkisi pitkin Jakomäkeä sekä Rajakylää? Molempien alueiden yhteydet ovat hyvin huonot. (M84)

VASTINE:

Vantaan ratikan reittiä on selvitetty ja tutkittu aikaisemmissa suunnitteluvaiheissa ja ensimmäiset suunnitelmat ratikasta on tehty jo vuonna 1992 yleiskaavaa varten. Kaavarungossa esitetty Vantaan ratikan reitti perustuu Vantaan yleiskaava 2020:n raitiotie -merkintään, jota on tarkennettu vuonna 2019 valmistuneen Vantaan ratikan yleissuunnitelman sekä käynnissä olevan tarkemman suunnittelun pohjalta. Ratikan kaavarungossa on Kuussillantiellä joukkoliikenteen runkoyhteys -merkintä, joka mahdollistaa Vantaan ratikan liittymisen Viikin-Malmin pikaraitiotiehen Jakomäen haaran kautta. Rajakylässä joukkoliikenne hoidetaan bussiliikenteellä, sillä Maratontie on liian kapea raitiotiekaistoille.

Ratikan katusuunnitelmat

Osuustiellä ei ole tilaa suurimittaiselle kadun levennykselle, mitä raitiotiet / ajoväylät / kevyeliikenteenväylät / puistomaiset viheralueet / pysäkit yhdessä vaativat. Näkemissäni katukuilusuunnitelmaluonnoksissa ei Osuustien tapauksessa ole

huomioitu, että katu ei ole asunliikennekatu vaan on nopeatempoinen raskaan ajoneuvoliikenteen ja logistiikka-tavarankuljetusliikenteen läpikulkukatu, jossa moottoriliikenteen ajonopeudet ylittävät poikkeuksetta 50 km/h. (M13)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksissa raitiotie kulkee sekaliikennekaistoilla koko Osuustien osuuden Väinö Tannerin tieltä Virkatielle asti. Lisäksi kadulla on joitakin kääntymiskaistoja ja kadun länsipuolella on koko matkalla eroteltu jalankulun ja pyöräliikenteen väylä. Kadun itäpuolella on joillakin osuuksilla yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn väylä.

Verkollisesti Osuustie on paikallinen kokoojakatu ja sillä on 40 km/h nopeusrajoitus. Kaavarungon mukaisesti Osuustien ympäristö ja Muuran alue ovat muuttumassa maankäytöltään keskustamaisiksi ja Osuustielle suunniteltu poikkileikkaus tukee tätä kehitystä.

Toivon tähän kohteeseen [Tikkurilantien ylitys Jokiniemessä] kiinnitettävän erityistä huomiota. Koska ratikkareitti risteään tien samassa tasossa pelkään tästä kohdasta tulevan liikenteellisen sumpun. (M90)

VASTINE:

Ratikan katusuunnitelmaluonnoksessa (30.9.2022) on esitetty, että raitiotie ylittää Tikkurilantien valo-ohjauksella. Ylitys on samaa liittymäaluetta, johon kuuluu Väritehtaankatu, Teatteripolku ja Tikkurilanraitio. Tikkurilantien molemmin puolin kulkeville jalankulun ja pyöräilyn väylille on lisäksi osoitettu ylityspaikat raitiotien yli. Liittymän ratkaisu voi vielä tarkentua suunnittelun edetessä.

Ratakujan tunneli

Ratakujan alitse ei pitäisi tehdä tunnelia. Työ vaarantaa asuinkerrostalojen perustuksia. Luvataan, että otetaan huomioon työn edetessä. Entä sitten, kun tulee vaurioita, jollekin joillekin maksetaan jotain; "voi voi näin pääsi käymään, seinät halkesi". Asunnon arvo on jo siinä vaiheessa laskenut. Nyt jo minulla on Piletistä kokemusta siitä kun asfaltti-jyrä teki tasoitusta bussipysäkillä. Astiat helisivät kaapissa ja kaatuilivat. Räjäytykset eivät voi olla vaikuttamatta taloihin. Pyydän tekemään kulun jostain muualta. (M17)

Kaavailtua Ratakujan tunnelia ei pitäisi tehdä. Työ vaarantaa lähitalojen rakenteita. (M88)

Esitettyjen suunnitelmien mukaan Ratakujan tunneli rakennetaan avokaivantona / -louhoksena noin 14 m syvyyteen. Tunneli alittaisi Dixin ja bussipysäkkialueen ja jatkuisi Ratakujan talojen välistä Kirjastopuiston läpi Lummekujalle ja kääntyisi Kielotielle. Mielestäni suunnitelma on mahdoton toteuttaa ilman kohtuutonta haittaa mm. Ratakujan asukkaiden ja taloyhtiöiden Piletti, Pickadilly ja Paddington , Ratakujan parkki taloille. Talot ovat hyvä kuntoisia ja vasta 6-7 vuotta sitten rakennettuja. Avokaivanto olisi kiinni aivan As oy Paddingtonin perustuksissa n. 14 m syvyyteen asti. Rakennusaika ratikan tunnelille olisi noin 2-4 vuotta. Avokaivanto vaatisi seinien vinotuennan talon alle talon peruspaalujen väleihin. (As oy lupa?)

- As oy Paddingtonin talo vaurioituu, kun sen perustuksia joudutaan kaivamaan
- Ratakujan puoleisten asuntojen pakoreittien selvitys
- Rakennusaikaisen melun ja tärinän torjunta suositussääntöjen mukaisiksi. Louhinta, paalutus, räjäytys, ym, työmaa sijaitsee aivan makuuhuoneiden ikkunoiden alla, korkeintaan 1 m etäisyydellä ikkunalinjasta.
- Ratikan kulkemisen tärinän/ melun torjunta. Ratikan kulku aiheuttaa tärinää suojauksista huolimatta.
- kulku estyy Paddigtonista Ratakujan parkkiin kaivannon yli, varsinkin pyörätuoli – ja rollaattori henkilöille. Taloyhtiön kaikki autopaikat ovat Ratakujan parkissa. Autojen ajo parkkihalliin on jo ilmeisesti ratkaistu suunnitellulla puhkaistulla reiällä parkkihallin takaseinään.
- Kirjastopuisto tuhoutuu. Suunnitelmassa taisi olla 1 suojeltu puu, joka säilyy. Ajoreitit kaivannolle ja Tikkuparkkiin tuhoavat 3 vuotta sitten rakennetun puiston.
- Esteettömät kulkuyhteydet säilytettävä kirjastoon myös kaivannon etelä puolelta.
- Ratatien liikenne katkeaa kaivannon kohdalta.

Ratikka on Vantaan kehittämisen kannalta pitkällä aikajanalla hyvä, mutta Ratakujan vaihtoehto on liian kapea ratikalle. Ehdotan että ratikka linjaus muutetaan Valkoisenlähteentien alikulun kautta, jolloin myös koulujen oppilaat sekä osa Hiekkaharjun asukkaista voisivat käyttää ratikkaa. (M96)

VASTINE:

Raitiotien reittiä Tikkurilassa on selvitetty useassa eri suunnitteluvaiheessa, ja Ratakujan reitti on todettu reiteistä parhaaksi.

Vaihtoehtojen vertailussa on otettu huomioon nykyinen ja mahdollinen tuleva maankäyttö myös Tikkurilan pohjoisosissa. Vantaan kaupunginhallitus päätti 26.4.2021, että ratikan suunnittelua jatketaan Ratakujan linjauksella.

Ratakujan tunnelin rakennettavuutta turvallisesti ja haittoja minimoiden on selvitetty sekä aiemmassa rakennettavuusselvityksessä, että tällä hetkellä käynnissä olevassa katu- ja rakennussuunnittelussa. Rakennettavuusselvitykseen ja reittiselvitykseen voi tutustua ratikan nettisivuilla.

Muut ratikkaan liittyvät aiheet

Ratikan laajennusmahdollisuus 2030-2040 vuosille? (M37)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Aviapoliksen alueella tällaiset merkinnät on Tasetieltä etelään Kartanonkosken ja Tammiston läpi sekä Tulkintietä länteen. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia.

Toivon, että tässä vaiheessa alustavasti suunniteltaisiin jatkolinja Kivistöön. Aviapolis-Kivistö yhteys on looginen ja tärkeä jatke. Kivistö on jo nyt sen verran suuri, että junan lisäksi tarvitaan pikaraitiotie. (M9)

VASTINE:

Raitiotieverkon mahdolliset laajentumisreitit Vantaalla on osoitettu ratikan kaavarungossa sekä Vantaan yleiskaava 2020:ssa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnällä. Määräyksen mukaisesti merkintä osoittaa ohjeellisen sijainnin joukkoliikenteen runkoyhteydelle, joka voidaan toteuttaa raitiotienä. Näistä mahdollista raitiotielinjoista tai niiden toteutuksesta ei ole tarkempaa aikataulua, vaan ne ovat pitkän aikavälin varauksia. Aviapoliksen ja Kivistön välille tällaista yhteyttä ei ole suunniteltu eikä siihen ole varauduttu kaavoituksessa. Aviapoliksen

ja Kivistön välinen joukkoliikenne on tarkoitus hoitaa lähijuna- ja bussiliikenteellä.

Toivottavasti Vantaan ratikka toimii HSL:n alueella myös AB lipulla alueilla jotka kuuluu C alueelle. Ylästöläisenä ei ole mitään tarvetta kulkea C alueelle julkisilla, mutta jos tuolla pääsee tikkurilaan pitäisi maksaa arvoa tai ostaa BC lippu irtona jotta sinne pääsee. Kustannukset on mittavat ja tämän ratikan helppokäyttöisyys tulisi huomioida nostamalla C aluetta huomattavasti korkeammalle, jotta ratikkaa olisi AB aluetta. (M81)

VASTINE:

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. hyväksyy toimialueensa joukkoliikenteen taksa- ja lippujärjestelmän sekä lippujen hinnat. HSL on selvittänyt vuoden 2022 aikana nykyisen hinnoittelumallin muutoksia, mutta päätöksiä tähän liittyen ei vielä ole tehty.

Pitäkääpä teemailta "Mitä, jos Ratikkaa ei tehdäkään". Nyt asiaa ajetaan kun tilaukset olisi tehty. (M19)

VASTINE:

Vantaan kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että Vantaan ratikan suunnittelua jatketaan tarkemmilla suunnitelmilla ja asemakaavoilla. Rakentamisesta päättää kaupunginvaltuusto vuonna 2023.

Maankäytön suunnittelun osalta varaudutaan myös ratikattomaan vaihtoehtoon, mikä näkysi lähinnä yleiskaavaavan ja ratikan kaavarungon erilaisena toteuttamisena.

MUUT MIELIPITEET

Kaavarunkoluonnoksen nähtävilläolon yhteydessä vastaanotettiin myös useita mielipiteitä, jotka liittyvät mm. tarkemmantasoiseen kaupunkisuunnitteluun sekä liikenne- tai katualueiden suunnitteluun. Lisäksi monet mielipiteistä sijoittuivat kaavarunkoalueen ulkopuolelle. Nämä mielipiteet on välitetty eteenpäin aiheista vastaaville tahoille.

Tämä tien osuus [Hagelstamintie-Tilkuntie] täytyisi korjata. Varsinkin Tilkuntien luota Kartanonkosken yläkoulun vierestä. Bussit tuhoavat tien ja sitä myötä rakennuksen

sekä tien alapuoliset rakennukseen kohdistuvat putkitukset / maanalaiset rakenteet. (M22)

VASTINE:

Ratikan kaavarunko ei ota kantaa katujen kunnostamisen aikatauluun. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty Kadut ja puistot -palvelualueelle, joka vastaa mm. katujen suunnittelusta ja rakentamisesta.

Tälle alueelle [Kartanonkosken liikuntapuisto] lisää parkkipaikkoja. Ja niiden on oltava ilmaisia ilman mitään aikarajoituksia (M23)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Kartanonkosken liikuntapuisto ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kaavarungossa ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tälle alueelle [Backaksen kartano] voisi rakentaa ison parkkialueen, joka olisi kaikkien käytettävissä. Lisäksi tälle parkkialueelle on saatava ilmainen ja rajaton pysäköinti. Tällä alueella pysäköinti ei ole koskaan ollut ongelma.(M24)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun sekä asemakaavoitukseen. Alue ei kuulu kuin pieneltä osin ratikan kaavarungon alueeseen ja se on asemakaavassa osoitettu lähivirkistysalueeksi sekä maisemallisista syistä avoimena säilytettäväksi alueen osaksi. Ratikan kaavarungossa ei ratkaista yksittäisten alueiden pysäköintipaikkojen määriä.

Tällä koulualueella [Kartanonkosken koulu] on liikaa mopoilijoita. Melu on kauheaa. (M25)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Ihmiset haluavat oikoa tästä kohtaa Teboilille. Joten olisi suotuisaa autotie (M26)

VASTINE:

Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun. Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen eikä kadun tarvetta ratkaista kaavarungon suunnittelun yhteydessä.

Tätä kautta olisi kävelijöitä ja lenkkeilijöitä. Olisi mahdottoman hyvä kehittää silta ja kävelyreitti tätä kautta. (M27)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Kävelyreitin rakentaminen Haltiala / Kartanonkoski (M28)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Parkkipaikkojen tarve (M29)

VASTINE:

Alue on asemakaavassa osoitettu toimistorakennusten korttelialueeksi.

Moni tarvitsisi kyseistä liikkumisväylää [Tammisto] (M31)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen, mutta mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikennejärjestelmäsuunnitteluun. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkossa välille on osoitettu pyöräliikenteen baana, mutta yhteyden toteutuksesta ei ole vielä tarkempaa aikataulua.

Monet paikalliset Kartanonkosken ja Ylästön, sekä Tammiston asukkaat kaipaisivat siltaa tälle kohdalle joen ylitykseen. (M33)

Yhdistävä silta lähelle Kartanonkoskea ja Haltialaa, jotta koulun edustalta pääsisi näkemään eläimiä helpommin ja edesauttamaan liikuntaa nuorisolle. (M34)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty viheraluesuunnitteluun.

Yhdistyvä alkikulkutunneli K-Citymarket / Neste & McDonalds [Tammisto] (M35)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen. Mielipide on kirjattu ylös ja välitetty liikenteen aluesuunnitteluun.

Tälle tyhjälle alueelle [Tammisto] voisi tehdä jotain. (M20)

VASTINE:

Tammiston kaupan alueen itäosaa kehitetään nykyisten toimintojen pohjalta, ts. kaupan lisärakentaminen on mahdollista. Tammiston kauppatien länsipuolella alueen rakennetta kehitetään myös asumiseen sopivaksi uudistuvaksi korttelirakenteeksi (kaavarungossa käyttötarkoitusmerkintänä A/KM). Alue on mahdollisen tulevan Tuusulanväylän ratikan vaikutuspiirissä.

Älkää koskeko Tammiston luonnonsuojelualueeseen (M38)

VASTINE:

Alue ei kuulu ratikan kaavarungon alueeseen ja on yleiskaavassa luonnonsuojelualueeksi.

Mielipiteistä kaksi koskivat Helsingin puolella olevia alueita. Kyseisten alueiden suunnitteluun Vantaa ei voi suoranaisesti vaikuttaa, mutta yhteistyötä virkistysalueiden ja -verkostojen kehittämisessä voidaan Helsingin kanssa tehdä.

Tämä [Niskalan arboretum] on Hyvä! Näitä samanlaisia paikkoja lisää jos mahdollista (M21)

Tätä aluetta ja lenkkipolkua [Tuomarinkylä] voisi kehittää. esimerkiksi ajamalla pehmeää "soraa" / "humusta" tmv. lenkkeilijöille. (M39)

RATIKAN KAAVARUNKO

LUONNOKSESTA SAADUT LAUSUNNOT

YK0049

VANTAAN RATIKKA

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koottu kaikki 1.6. - 30.6.2022 saadut viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnot. Kaavarunkoluonnoksesta kirjattiin 20 lausuntoa, joista kuudessa ilmoitettiin, ettei po. taho jätä lausuntoa. 14 lausuntoa piti sisällään varsinaista sisältöä.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen. Lisäksi lausunnoista on poimittu ydinkohdat, joihin yleiskaavayksikössä on laadittu vastineet. Nämä julkaistaan erillisessä raportissa.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5
Finavia Oyj 8
Fingrid Oyj 10
Helsingin kaupunki 13
Helsingin seudun liikenne -kuntayhteymä (HSL) 22
Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry 26
Helsingin seudun pyöräilijät ry 29
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 31
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom 33
Museovirasto 34
Rajavartiolaitoksen esikunta 35
Sipoon kunta 36
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 38
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus 55
Uudenman liitto 60
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 63
Vantaan kaupungimuseo 65
VR Group 68
Ympäristöministeriö 70

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

2.6.2022

Vantaan kaupunki, Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan Kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

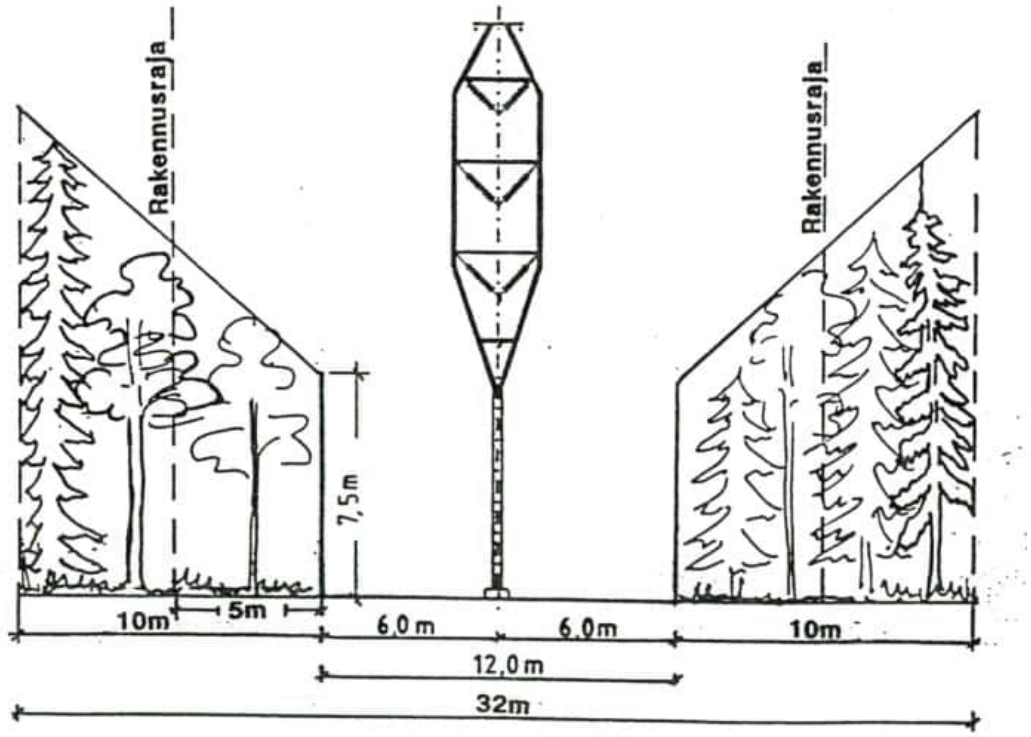
Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto, Ratikan kaavarungon luonnos

Nykyinen suurjännitteinen jakeluverkko

Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa Liitteen 1 kuvan mukaisesti. Carunan 110 kV:n voimajohto Tammisto-Tolkinkylä on esitetty Liitteen 1 kuvassa punaisella viivalla. Ilmajohdon pylväät on sijoitettu Tasetien/ Väinö Tannerin tien keskialueelle.

Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto, jonka johtoalueelle on lunastettu käyttöoikeuden rajoitus. Voimajohdolle on varattu 12 m puuton johtoalue, jonka molemmin puolin on 10 m reunavyöhyke, jolla puuston korkeutta on rajoitettu. Rakennusraja ulottuu 11 m voimajohdon keskilinjasta molempiin suuntiin.



Kuva 1: Voimajohdon johtoalue

2.6.2022

Johtoalueelle ei saa sijoittaa ilman voimajohdon omistajan lupaa maanpäällisiä tai maanalaisia rakennuksia tai rakennelmia. Istutuksien korkeus on oltava rajoitettu koko kasvukauden aikana maksimissaan kahteen (2) metriin. Johtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee aina pyytää Carunalta erillinen risteämälausunto.

Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä.

Siirtokustannusten jako

Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Muuta huomautettavaa

Carunalla ei ole muuta huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kunnioittavasti

Caruna Oy

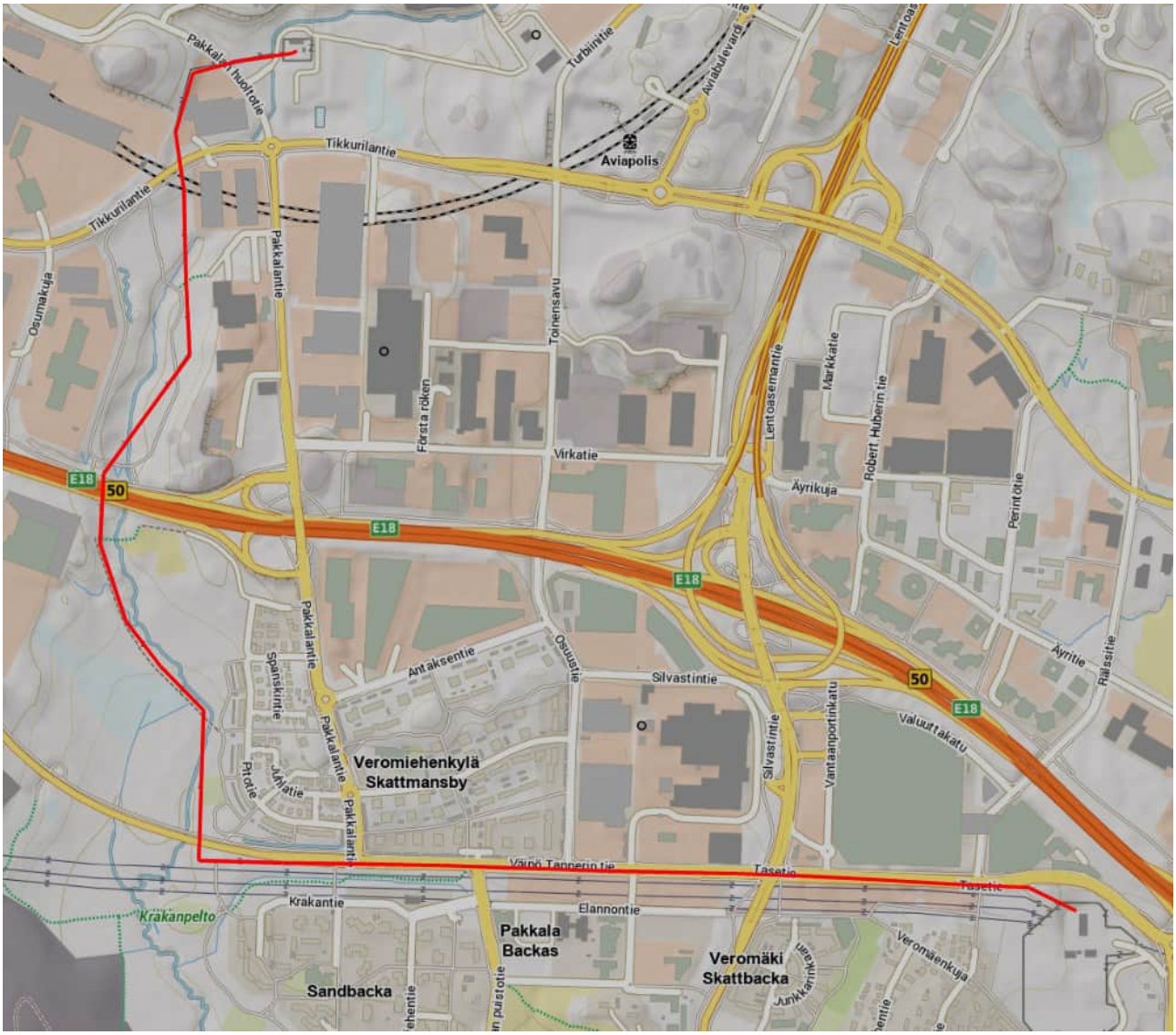
Sähköverkot

[redacted]

Jani Stenroos
Verkostoanalyytikko
Puh. [redacted]
Sähköposti: [redacted]

2.6.2022

LIITE 1: Carunan Oy:n suurjännitteinen jakeluverkko



VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dnro VD/4628/10.02.04.00/2020

FINAVIA

Päivämäärä	Asia nro
30.6.2022	FINAVIA 3163

Vantaan kaupunki
Kirjaamo

kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022, VD/4628/10.02.04.00/2020

Finavia Oyj:n lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta (YK0049)

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Vantaan ratikka kokoaa valtakunnan päälentoaseman ja kaupungin tiheimmin asutut alueet kestävän joukkoliikenteen varrelle. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on asettaa raamit ja lähtökohdat ratikkareitin varren asemakaavojen laatimiselle. Finavia kiittää Vantaan kaupunkia yhteistyöstä ratikan suunnittelutyössä Helsinki-Vantaan lentoasemalla ja lausuu ratikan kaavarunkoluonnoksesta seuraavaa.

Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.

Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.

Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian

kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Lisätiedot

Lisätietoja Finaviassa antaa ympäristöasiantuntija Satu Routama, puhelin [redacted]

FINAVIA OYJ
Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

Mikko Viinikainen
johtaja, kestävä kehitys

Tiedoksi

Tekniikka, vastuullisuus ja turvallisuus

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 6.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

FINGRID

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan kaavarungon luonnos

Kiitämme lausuntopyynnöstänne. Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen. Lisäksi Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Olemme lausuneet kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 15.1.2021 (Ratikan kaavarunko YK0049 ja ratikan asemakaavat tarkastelualue 062800)/ Katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus). Toimme lausunnossamme tuolloin esille paitsi tiedot voimajohdoista myös monia näkökohtia, jotka pitää ottaa huomioon ratikan suunnittelussa.

Maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa otettava huomioon seuraavat Fingridin hankkeet:

- 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari. Jatkosuunnitteluun valittiin vuoden 2007 YVA-menettelyssä tutkittu avojohtoon perustuva vaihtoehto, jossa nykyinen 2 x 110 kV voimajohto puretaan ja uusi 2 x 400 kV voimajohto sijoitetaan sen paikalle. Fingrid, alueen jakeluyhtiöt ja Helsingin kaupunki ovat sittemmin käyneet keskustelua voimajohtoreitin tarkistamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa.
- Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys (Länsisalmi-Viikinmäki) https://www.fingrid.fi/kantaverkko/suunnittelu-ja-rakentaminen/helsingin-kaapeliyhteys/. Yleissuunnittelu on käynnissä. Lisätietoja kaapelin suunnittelutilanteesta, tilavarauksesta ja paikkatiedoista antavat Fingridissä Risto Ryynänen, puh. 030 395 5219 ja Jussi Rantanen, puh 030 395 5274 (etunimi.sukunimi@fingrid.fi).

Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa Vantaan ratikan toteutus. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton ja maankäytön ratkaisu on osoitettu yleispiirteisellä tasolla. Tässä lausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen eikä muutoinkaan liikennejärjestelyjen teknisiin ratkaisuihin. Niistä tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto, mikäli suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Samoin raitiotien suunnittelussa tulee ottaa huomioon Fingridin suunnitteilla olevat hankkeet.

Raitiotien ja voimajohtojen yhteensovituksessa saattaa ilmetä haasteita (mm. voimajohdosta indusoituvat jännitteet ja voimajohdon maadoitusjännitteet, etäisyysvaatimukset), joten keskustelu ja yhteensovitus ratkaisuista kannattaa aloittaa hyvissä ajoin ja tarkentaa sitä vaiheittain.

Fingrid Oyj

Katuosoite	Postiosoite	Puhelin	Faksi	Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
Läkkisepäntie 21	PL 530			etunimi.sukunimi@fingrid.fi
00620 Helsinki	00101 Helsinki	030 395 5000	030 395 5196	**www.fingrid.fi**

Fingrid on tehnyt yhteistyötä ratikkahankkeen kanssa. Fingrid ja Ratatek ovat tarkastelleet Vantaan raitiotien varikon ja läheisten voimajohtojen vaikutusta ratasähköistykseen (simulointitilaisuus) talvella 2022. Fingrid on antanut risteämälausuntoja mm. Tammiston länsipuolisista ratikan osuuksista ja Hakunilasta.

Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua.

Kaavarungon luonnoksessa on esitetty merkintä ”kehitettävä voimajohtoalue” (alue, jolla nykyiset voimajohdot rajoittavat maankäyttöä. Alueen kehittämisen edellytyksenä on rakennusrajoituksen poistaminen tai vähentäminen esimerkiksi sijoittamalla voimajohdot maan alle). Tällainen merkintä on esitetty Pakkalassa Fingridin 400 kV voimajohdoille Espoo Tammisto ja Tammisto-Forssa (Väinö Tannerin tien–Tasetien suuntaiset voimajohdot Pakkalan sähköaseman ja Tammiston sähköaseman välillä). Haluamme muistuttaa siitä, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisen poikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, että onko tällainen kaavamerkintä realistinen ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Fingridillä ei ole muutoin huomauttamista kaavarungon luonnoksesta. Edellisessä lausunnossamme esiintuodut asiat on otettava huomioon myös asemakaavoituksessa ja jatkosuunnittelussa.

RISTEÄMÄLAUSUNNOT

Risteämälausuntopyynnön voi lähettää osoitteeseen Fingrid Oyj, Risteämälausunnot, PL 530, 00101 Helsinki tai sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, rakennelma tai rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunnossa esitetään kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan on voimajohdon kannalta otettava huomioon.

Pyydämme lähettämään tietoa ratikan kaavoituksen etenemisestä.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

Maankäyttö ja ympäristö 6.7.2022

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnolle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi tai kirjallisena osoitteella Fingrid Oyj, Maankäyttö ja ympäristö, PL 530, 00101 HELSINKI.

Ystävällisin terveisin

FINGRID OYJ
Maankäyttö ja ympäristö

Mika Penttilä
yksikön päällikkö

Fingrid Oyj

Katuosoite
Läkkisepäntie 21
00620 Helsinki

Postiosoite
PL 530
00101 Helsinki

Puhelin
030 395 5000

Faksi
030 395 5196

Y-tunnus 1072894-3, ALV rek.
etunimi.sukunimi@fingrid.fi
www.fingrid.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 1.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Pormestari

Vantaan kaupunki
Vanhala Anna-Liisa
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

78 §
Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätös

Pormestari päätti antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon

Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	**Otteen liitteet**
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Pöytäkirja on pidetty nähtävänä yleisessä tietoverkossa osoitteessa www.hel.fi 29.6.2022 ja asianosaista koskeva päätös on lähetetty 1.7.2022.

Pormestari

Pormestari

Lausunto Vantaan kaupungille Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

HEL 2022-007032 T 10 03 01

Päätösehdotus

Pormestari päättää antaa Vantaan kaupungille seuraavan lausunnon:

Vantaan kaupunki on laatinut kaavarungon suunniteltavan Vantaan ratikan vyöhykkeen alueelle. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan tuoreen yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta. Kaavarunko ei ole maankäyttö- ja rakennuslain kaavoitusjärjestelmän mukainen oikeusvaikutteinen kaava.

Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa. Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.

Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Raitiotien vaikutusalueen väestö kasvaa 60 000 asukkaalla ja työpaikkamäärä arviolta 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä. Asuntorakentamisen mahdollisuuksia on mitoitettu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä.

Pikaraitiotie sijaitsee itäosaltaan noin puolen kilometrin matkan Helsingissä. Se kytkeytyy Mellunmäen metroasemalle ja parantaa alueen yhteyksiä. Helsinki on antanut aiemmin mm. Tikkurilan alueen sekä Länsimäen kaavarungoista erilliset lausunnot. Ratikan kaavarunkotyössä aiemmin laadittujen kaavarunkojen sisältö on otettu huomioon, mutta ratkaisut on sopeutettu ratikan kaavarungon kokonaisuuteen.

Jatkossa kaupunkien ja muiden toimijoiden yhteistyötä tarvitaan, kun suunnitellaan ja toteutetaan kaavarungon merkintää Länsimäentien varren kehitettävästä voimajohtoalueesta. Se rajoittaa maankäyttöä

Postiosoite PL 10 00099 HELSINGIN KAUPUNKI kaupunginkanslia@hel.fi
Käyntiosoite Pohjoisesplanadi 11-13 Helsinki 17 http://www.hel.fi/kaupunginkanslia
Puhelin +358 9 310 1641 **Faksi** +358 9 655 783
Y-tunnus 0201256-6
Tilinro FI0680001200062637 **Alv.nro** FI02012566

Länsimäen keskusta-alueella (C) ja asuntovaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueella (AC). Tilanne on sama myös Helsingin puolella. Suurjännitejohdon kaapelointi parantaisi maankäytön mahdollisuuksia myös Helsingin puolella.

Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Lähin kaavarunkoon merkitty liityntäpysäköintipaikka on pääradan varrella Tikkurilassa. Tämä on ongelma, koska se lisää painetta Mellunmäen liityntäpysäköintiin. Mellunmäen keskus on toinen Helsingin Mellunkylän kaupunkiuudistuksen painopisteistä, jota suunnitellaan vetovoimaiseksi asumisen ja palveluiden keskittymäksi ja viihtyisäksi kävely- ja pyöräily-ympäristöksi, joka toimii käyntikorttina koko Mellunmäen osa-alueelle. Tällä hetkellä Mellunmäessä on n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa pysäköintikentällä metroaseman vieressä, mutta tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua.

Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle. Länsimäentie on kaavarunkoluonnoksessa merkitty katutilaltaan ”kaupunkikäytäväksi” ja osittain ”urbaaniksi sydämeksi”. Länsimäen kaavarunkoluonnos mahdollistaa n. 180 000 k-m2 uutta asuntorakentamista. Lisäksi Hakunilan kaavarunko mahdollistaa asuntorakentamista n. 6200 uudelle asukkaalle. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.

Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Esittelijän perustelut

Vantaan kaupunginhallitus on asettanut nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen ja pyytää asiasta Helsingin kaupungin lausuntoa. Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Hel-

sinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Helsinki on antanut Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta lausunnon aiemmin.

Vantaan kaupunki on pyytänyt lausuntoa asiassa 30.6.2022 mennessä. Lausuntopyynnön mukaan, mikäli lausuntoa ei määräaikaan mennessä saada, tulkitaan asia siten, että lausunnonantajalla ei ole kaavarunkoluonnoksen johdosta huomautettavaa.

Esittelijä

kansliapäällikkö
Sami Sarvilinna

Lisätiedot

Tanja Sippola-Alho, kaupunginsihteeri, puhelin: [redacted]

Liitteet

1 Lausuntopyyntö 24.5.2022, Saate
2 Lausuntopyyntö 24.5.2022
3 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_1_YK0049_kaavarunkoluonnos_määräykset,_5.4.2022,_Ratikan_kaava
4 Lausuntopyyntö_24.5.2022, Liite_2_YK0049_kaavarunkoluonnos_osa_1,_5.4.2022,_Ratikan_kaavarunko
5 Kaupunkiympäristön toimialan lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Oheismateriaali

1 Kanslia_taso_näkökohtia vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Otteet

Ote	**Otteen liitteet**
Lausunnon pyytäjä	Esitysteksti Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

MUUTOKSENHAKUOHJEET

MUUTOKSENHAKUKIELTO

Tähän päätökseen ei saa hakea muutosta, koska päätös koskee asian valmistelua tai täytäntöönpanoa.

Sovellettava lainkohta: Kuntalaki 136 §

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 23.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

22.06.2022

166/10.02.02/2022
[YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko]

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Viite
Lausuntopyyntönne 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta

Taustaa

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Kaavarunkoluonnos on nähtävillä 1.6. - 30.6.2022. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus. Aineisto on kaupungin verkkosivuilla osoitteessa: www.vantaa.fi/ratikankaavarunko

Vantaan kaupunki pyytää lausuntoja kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@vantaa.fi

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui 2019.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole, vaan alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Ratikkavyöhykkeellä väestön odotetaan kasvavan lähes 37 000 asukkaalla ja työpaikkamäärän yli 30 000:lla.

Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.

.

Lausunto

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) kiittää mahdollisuudesta lausua Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Helsingin seudun liikenne (HSL) toteaa, että Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.

Helsingin seudun maankäytön, liikenteen ja asumisen suunnitelmassa (MAL 2019) Vantaan ratikan rakentamisen tavoitteelliseksi aloitusajankohdaksi on esitetty 2024–2027. Seuraava Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelma (MAL 2023) on parhaillaan valmistelussa. Alustavan vaikutusten arvioinnin perusteella Vantaan ratikalla on merkittäviä positiivisia vaikutuksia saavutettavuuteen.

Helsingin seudun kuntien ja valtion välisessä maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimuksessa 2020–2031 on seuraava kirjaus Vantaan ratikasta: ”Vantaa jatkaa hankkeen suunnittelua päätöstensä mukaisesti ja valtio osallistuu hankkeen suunnittelukustannuksiin 30 prosentin osuudella ja enintään 6,1 miljoonalla eurolla. Rakentamisen arvioidaan alkavan vuonna 2024. Hankkeen kustannusarvio keväällä 2020 on 393 miljoonaa euroa. Valtio tekee päätöksen osallistumisesta Vantaan pikaraitiotien rakentamiseen Vantaan kaupungin tehtyä päätöksen hankkeen toteutuksesta seuraavan MAL-sopimuksen yhteydessä.”

Toinen MAL-sopimuksen kirjaus koskee Santaradan siirtoa Tikkurilassa: ”Väylävirasto laatii selvityksen Santaradan siirtämisestä valtion rataverkolla ja sen nykyisistä aluevarauksista luopumisesta. Kunnat tarjoavat Santaradalle vaihtoehtoisen, pääkaupunkiseudun junaliikenteen tehokasta kunnossapidon toteuttamista vastaavan paikan. Santaradan siirrolla mahdollistetaan pikaraitiotien rakentaminen ja maankäytön kehittäminen sen nykyisellä alueella.”

Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita. Santaradasta on laadittu selvitys, jonka perusteella sille ei löytynyt korvaavaa paikkaa. Väylävirasto on laatimassa selvitystä Etelä-Suomen alueen kunnossapidon tarpeista. Santaradalle etsitään vielä uusia mahdollisuuksia mm. varikoiden yhteydestä. Radan kunnossapidon kannalta varikko pääkaupunkiseudulla on välttämätön.

Kommentteja kaavarunkoluonnokseen

HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin

näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.

Maankäyttöä tulee olla ratikan vaikutusalueella, erityisesti pysäkkien ympäristössä riittävästi ja sen tulee olla sekoittunutta, siten että ratikka palvelee monenlaisia käyttötarpeita, niin työ-, opiskelu kuin vapaa-ajan matkoilla. Ympäristön laatuun ja käveltävyyteen tulee myös panostaa. HSL.n näkemyksen mukaan nämä asiat on otettu hyvin huomioon kaavarunkoluonnoksessa.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutuksia on tarkoitus tarkastella kevään ja kesän aikana 2022. HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista
Koronapandemian myötä joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat vähentyneet lähes kolmanneksen verrattuna koronaa edeltävään aikaan. Samanaikaisesti seudulla on rakenteilla useita suuria joukkoliikenteen infrahankkeita, joiden kustannukset jyvitetään kunnille matkustajamäärien suhteessa HSL:n kautta ns. infrakorvauksina. Kasvavat infrakustannukset yhdessä alhaisten matkustajamäärien kanssa aiheuttavat painetta nostaa lippujen hintoja, mikäli HSL:n jäsenkunnat eivät voi korottaa joukkoliikenteen subventioastetta.

HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.

MAL 2023 -valmistelun yhteydessä tuodaan esille HSL:n nykyisen infrakorvausmenettelyn haasteet. Vantaan ratikka ja muut tärkeät joukkoliikenneinvestoinnit tulee pystyä toteuttamaan siten, ettei se halvaannuta joukkoliikennejärjestelmää lipun hintojen tai palvelujen karsimisen takia.

Varikosta, infrasta ja kalustosta
Helsingin seudun laajeneva pikaraitiotieverkosto edellyttää seudullisia varikko- ja kalustoratkaisuja. Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.

HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta. Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Lisätietoja antaa
Yksikön päällikkö Johanna Järvinen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Mika Nykänen
Toimitusjohtaja

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä 22.6.2022. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa HSL:n kirjaamosta.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä:

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Annankatu 29 A 16

00100 Helsinki

suojelusihteeri@tringa.fi

Vastaanottaja:

Vantaan kaupunki, Kirjaamo

PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki

kirjaamo@vantaa.fi

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys — Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry:n (rek.nro 116.353, 3789 jäsentä loppuvuonna 2021) tarkoituksena on edistää ja kehittää lintuharrastusta, lintujen- ja luonnonsuojelua sekä toimia alueensa lintuharrastajien ja tutkijoiden yhdyssiteenä. Yhdistyksen toiminta-alue on Helsinki ja sen ympäristö (entinen Uudenmaan maakunta sekä Sipoo entisellä Itä-Uudellamaalla).

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys Tringa ry kiittää Vantaan kaupunkia lausuntopyynnöstä. Yhdistys on perehtynyt Vantaan ratikan kaavarungon luonnokseen ja muuhun aineistoon ja lausuu mielipiteenään seuraavaa.

Yleistä

Vantaan ratikka on suuri hankekokonaisuus, jonka tarkoituksena on a) yhdistää mm. Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset toisiinsa n. 19 km mittaisen poikittaisen pikaraitiotieyhteyden avulla, b) tiivistää kaupunkirakennetta sekä c) edesauttaa kaupunkirakenteen mukautumista ilmastonmuutoksen ja luontokadon muodostamiin haasteisiin. Hankkeen lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava, joka ei toistaiseksi ole lainvoimainen, ja nyt nähtävillä ollut suunnitelma on laadittu oikeusvaikutuksettoman ja yleispiirteisen kaavarungon muotoon. Pidämme joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen.

Ratikkahankkeen myötä suunnittelualueelle kaavaillaan yli 60 000 asukkaan ja 30 000 työpaikan kasvua vuoteen 2050 mennessä. Asuinalueita tullaan suunnitelman mukaan rakentamaan osin tällä hetkellä esimerkiksi työpaikkakäytössä oleville alueille, mikä vähentää vielä rakentamattomien alueiden maankäyttöä. Positiivista on myös se, että ratikka pyritään rakentamaan jo olemassa olevaan katuverkkoon. Hankkeen mittakaava on kuitenkin niin huomattava, että pikaraitiotiehen liittyvän infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaamiselle. Pidämme tätä välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.

Kaavarunkoluonnos painottaa suunnittelualueen maankäytön tavoitteiden osalta taloudellista ja sosiaalista kestävyyttä. Katsomme, että ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

Kaavarunkosuunnitelmassa todetaan luontoselvityksessä rajattujen linnustollisesti arvokkaiden alueiden painottuvan kaavarunkoalueen itäosiin, Kuussiltaan ja Länsimäkeen. Luontoselvityksessä esitetyt suositukset kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaiden kohteiden osalta ovat asianmukaisia, ja jatkosuunnittelussa tulee toimia nämä suositukset huomioiden. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Raitiotien ja siihen kytkeytyvän infrastruktuurin vaikutukset ulottuvat varsinaista kaavarunko- ja suunnittelualuetta laajemmalle alueelle. Tästä syystä huomautamme, että kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta. Maakunnallisesti tärkeät lintualueet (MAALI) ovat alueita, joilla on Tringan selvitystyön perusteella arvioitu olevan vähintään maakunnallista merkitystä Uudenmaan linnustolle, ja jotka ovat vähintään maakunnallisesti arvokkaita pesimälinnuston tai muutolla levähtävän linnuston kannalta (Ellermaa 2010). MAALI-alueiden kartoittamisen tarkoituksena on osoittaa linnustolle tärkeät alueet, jotta ne voidaan ottaa kaavoitusta ja muuta maankäyttöä koskevassa päätöksenteossa huomioon.

Niskalan peltojen MAALI-alue sijaitsee Pakkalan ja Kartanonkosken etelä- ja lounaispuolella, Helsingin puolella Vantaanjokea. Alue on vanhaa kulttuurimaisemaa, ja pelloilla on maakunnallista merkitystä kevät- ja syysmuutonaikaisena levähdysalueena mm. kahlaajille ja lokkilinnuille (Ellermaa 2018a). Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.

Suunnittelualueen itä- ja koillispuolen MAALI-alueet eli Sipoonkorven seutu ja Itä-Helsingin metsät ovat selkeämmin kaavarungon vaikutusalueella. Sipoonkorven seudun MAALI-alue on rajaukseltaan suojelualuerajausta laajempi, laaja ja yhtenäinen metsäalue, joka on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Pesimäalueena Sipoonkorven seutu on tärkeä eritoten yhtenäistä metsää vaativille lajeille, kuten kehrääjälle, metsäkanalinnuille (metso, teeri, pyy) ja viiru- ja helmipöllölle. Koko Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.

Itä-Helsingin metsien MAALI-alue sijaitsee Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella, ja Sipoonkorven tapaan alue on metsälinnustoltaan Uudenmaan edustavimpia alueita (Ellermaa 2018b). Alueen maakunnallisesti edustavimpaan lajistoon kuuluvat mm. erittäin uhanalainen (EN) hömötiainen, vaarantuneet (VU) töyhtötiainen, pyy ja punatulkku sekä idänuunilintu, kirjosieppo ja pikkusieppo, ja alue on lisäksi merkittävä mm. kehrääjälle, käelle ja valkoselkätikalle (VU) (Ellermaa 2018b). Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Pidämme vuosina 2020–2021 toteutettua luontoselvitystä kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista asianmukaisena. Hankkeen jatkosuunnittelussa on kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Helsingissä 7.7.2022

Aleksi Mikola

Puheenjohtaja

Helsingin Seudun Lintutieteellinen Yhdistys —

Helsingforstraktens Ornitologiska Förening Tringa ry

Lähteet:

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja niiden tunnistaminen Uudellamaalla. Tringa 4/2010–1/2011.

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät lintujen muutonaikaiset kerääntymäalueet Uudellamaalla. Tringa 1/2018. (2018a)

Ellermaa, M., Maakunnallisesti tärkeät metsälintujen pesimäalueet Uudellamaalla. Tringa 4/2018. (2018b)

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Helsingin seudun pyöräilijät ry
info@hepo.fi

MIELIPIDE
30.6.2022

Vantaan kaupunki / kaupunginhallitus
kirjaamo@vantaa.fi

Mielipide Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta (YK0049)

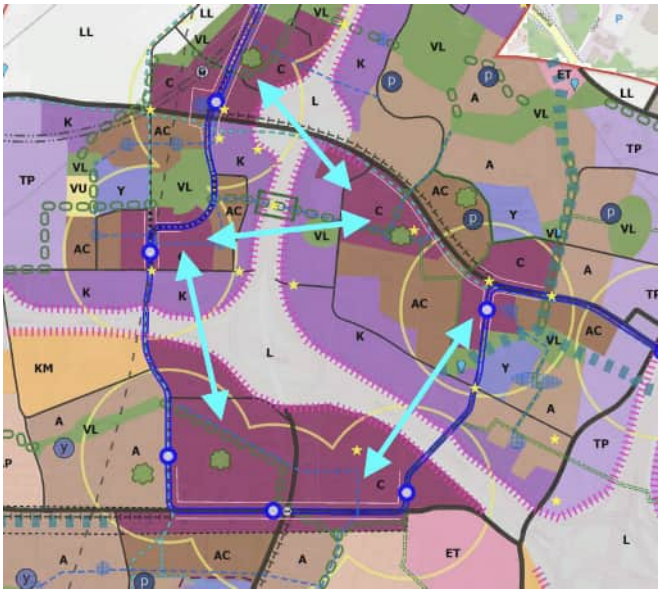
Liikenteen kaavamerkinnät

Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. (Autoliikenteelle paikalliset ja alueelliset kokoojakadut on esitetty.) On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.

Huolellisella liikenneverkon suunnittelulla voidaan edistää merkittävästi pyöräliikennettä ja muita kestäviä kulkumuotoja. Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.

Kehä 3:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa. Laadukkaat (loivat, vehreät, hyvin valaistut) alikulut ja Kivikon vihersillan tapaiset kansiratkaisut ovat miellyttävämpiä ylityspaikkoja kuin reitti samalla sillalla vilkkaan moottoriajoneuvoliikenteen vieressä.



Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.

Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueen reunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.

Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyrän kautta.

Helsingissä 30.6.2022
Helsingin seudun pyöräilijät ry

Timo Hast
puheenjohtaja
[redacted]

Tuure Savuoja
varapuheenjohtaja
[redacted]

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 21.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

HSY

Vantaan kaupunki
Kaupunkisuunnittelu
Asematie 7
01300 Vantaa

Lausunto
21.06.2022

530/00.02.023.0230/2022

VD/4628/10.02.04.00/2020

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungosta (nro YK0049)

Vantaan kaupungin yleiskaavoitus on pyytänyt lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungosta nro YK0049.

Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Alue sijoittuu kaupunkirakenteessa keskelle seutua, mutta nykytilassa tätä poikittaista akselia ei vielä oikein ole: alueen keskukset ovat erillään toisistaan ja suurten liikenneväylien jakava vaikutus on suuri. Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (KV 25.1.2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja. Suunnittelutyön pohjana on myös hyödynnetty aiemmasta vuorovaikutuksesta koottuja asukkaiden toiveita ratikkakaupungista. Kaavarunkoluonnokseen on määritelty visio ratikkakaupungista, joka koostuu erilaisista alueista ja täydentyy lähtökohtiaan kunnioittaen. Ratikka lisää koko vyöhykkeen vetovoimaa ja parantaa alueiden saavutettavuutta. Ratikkakaupungin tärkeimmät kiinnekohdat ovat pysäkinseudut, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Asuinalueilla on tavoitteena säilyttää täydennysrakentamisessa eri talotyyppien ja asumisen vaihtoehtojen kirjo. Uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina. Työpaikka-alueista merkittävä osa säilyy ja sijaintinsa parantuessa tiivistyy. Julkisista palveluista on kuvattu kaavarunkoluonnokseen erityisesti koulu- ja päiväkotiverkoston tarpeet. Väestön kasvu parantaa myös kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä. Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan. Liikennejärjestelmä kehittyy ja uusiutuu tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä: kaupunkiympäristö uudistuu kokemustiiviiksi, korkealuokkaisesti toteutetuksi ja tuo myös sinivihervekoston elementtejä keskeisille paikoille. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu suunnittelualueen mitoituksesta, että asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkakasvua olisi noin 30 000 vuoteen

2050 mennessä. Ratikkakaupungin kehittämisen vaikutuksia tullaan arvioimaan tämän kaavarunkoluonnoksen pohjalta. Parhaillaan on käynnissä liikennettä ja kiinteistötaloutta koskevat selvitykset. Laajempi vaikutusten arviointi laaditaan kesän aikana. Luonnoksen vuorovaikutuksen ja arviointien pohjalta luonnoksesta muokataan ehdotus, jonka on tarkoitus olla valmis hyväksyttäväksi loppuvuodesta 2022.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Kaavarungon tavoitteiden toteutuminen täysimääräisesti merkitsee asukasmäärän kasvua yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkojen kasvua noin 30 000:lla. Selvää on, että kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.

HSY on laatinut ratikkahankkeen vesihuoltosuunnittelun pohjaksi ratikan vesihuollon esisuunnitelman. Lisäksi kaavarungon alueella on suunnitteilla/rakenteilla useita vesihuoltohankkeita. Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.

Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö Sini Lehtonen, etunimi.sukunimi@hsy.fi.

Jukka Saarijärvi
osastonjohtajan sijainen

Tämä asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä
PL 100, 00066 HSY, Puh. 09 1561 2110, Y-2274241-9, www.hsy.fi

Samkommunen Helsingforsregionens miljötjänster
PB 100, 00066 HSY, Tfn 09 1561 2110, FO-2274241-9, www.hsy.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 27.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Ahlstedt Marjut <[redacted]>
Lähetetty: maanantai 27. kesäkuuta 2022 9.14
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Liikenne- ja viestintäviraston lausunto (ei lausuttavaa)

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos

Traficomin dnro: TRAFICOM/252936/04.04.05.00/2022

Vantaan kaupunginhallitus on pyytänyt Liikenne- ja viestintävirasto Traficomilta lausuntoa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

terveisin,

Marjut Ahlstedt

assistentti
[redacted]
sähköposti: [redacted]

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
PL 320, 00059 TRAFICOM
www.traficom.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 31.5.2022
Dn:o > VD/4628/10.02.04.00/2020

Museovirasto

Asian siirto

31.05.2022 MV/48/05.02.00/2022

Vantaan kaupunki
Asematie 7
01300 VANTAA

Viite VD/4628/10.02.04.00/2020

Asia **VANTAA, Vantaan ratikan kaavarungon luonnos**

Museoviraston ja Vantaan kaupunginmuseon välisen työnjaon mukaisesti kaupunginmuseo vastaa lausunnon antamisesta.

Intendentti Elisa El Harouny

Jakelu Vantaan kaupunki/Vantaan kaupunginmuseo/Kulttuuripalvelut

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 28.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lau

05.01.59
RVLDno-2022-1236

Rajavartiolaitoksen esikunta
Teknillinen osasto

28.06.2022

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Lausuntopyyntö Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

RVLE; Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikön lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Perustuen Suomenlahden merivartioston 17.6.2022 ja Vartiolentolaivueen 8.6.2022 päiväämiin lausuntoihin Rajavartiolaitoksen esikunnan teknillisen osaston kiinteistöyksikkö toteaa, että Rajavartiolaitoksen esikunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Kiinteistöyksikön päällikkö
Kiinteistöjohtaja Heikki Lappalainen

Kunnossapitopäällikkö Teemu Mikkola

Asiakirja on sähköisesti allekirjoitettu asianhallintajärjestelmässä. Rajavartiolaitos 28.06.2022 klo 12:57. Allekirjoituksen oikeellisuuden voi todentaa kirjaamosta.

JAKELU kirjaamo@vantaa.fi

TIEDOKSI TEKNOS, SLMVE, VLLV

Sisäministeriö
Rajavartiolaitoksen esikunta
PL 3 (Vilhonvuorenkatu 6), 00131 HELSINKI
Puhelin 0295 421 000, Faksi 0295 411 500
www.raja.fi

Inrikesministeriet
Staben för gränsbevakningsväsendet
PB 3 (Vilhelmsbergsgatan 6), 00131 HELSINGFORS
Telefon 0295 421 000, Fax 0295 411 500
www.raja.fi

Ministry of the Interior
Headquarters of the Finnish Border Guard
P.O. Box 3 (Vilhonvuorenkatu 6), FI-00131 HELSINKI
Phone +358 (0)295 421 000, Fax +358 (0)295 411 500
www.raja.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Lähettäjä: Kaski Suvi [redacted] >
Lähetetty: torstai 2. kesäkuuta 2022 11.52
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo; Lyytinen Jarkko; Siren Pirjo
Kopio: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun
Aihe: VS: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Sipoon kunnalla ei ole lausuttavaa Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta.

Ystävällisin terveisin - Med vänlig hälsning,

Suvi Kaski
Yleissuunnittelupäällikkö - Översiktsplaneringschef FM, YKS 470

Sipoon kunta - Sibbo kommun
Kehitys- ja kaavoituskeskus - Utvecklings- och planläggningscentralen
Martinkyläntie 94 - Mårtensbyvägen 94
PL 7, 04130 Sipoo - PB 7, 04130 Sibbo
[redacted]
www.sipoo.fi

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 10:59
Vastaanottaja: [redacted]
Aihe: VL: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Hei!

Ohessa Vantaalta tullut lausuntopyyntö.
Asia on avattu Dynastyyn: (LINKKI alla)

Kun vastaatte lausuntopyyntöön, ystävällisesti toimittakaa vastaus myös kirjaamoon, jotta voimme diarioida sen. Tai jos asia menee jaoston kautta, ystävällisesti huomioikaa asian avaaminen jo dynastyssa niin silloinhan liitettynä vastaus näkyy automaattisesti 😊

https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=https%3A%2F%2Fsip-dynasty10.sipoo.fi%2Fdynasty%2F%23%2Fdb%2FDynasty10_Sip_Tuot%2Fcard%2F%3Fr%3D%252Fcase%252F2429&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0

%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=T2maIRvgVtbFSKRLxG6Tt8a5mq9J%2FCPF65G9g%2F%2B0s1A%3D&reserved=0

T. Carola

Sipoon kunta –Sibbo kommun
Kirjaamo – Registering
Hallintopalvelut – Förvaltningstjänster
Lukkarinmäentie 2 - Klockarbackavägen 2
PL 7, 04131 Sipoo - PB 7, 04131 SIBBO
[redacted]
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sipoo.fi%2F&data=05%7C01%7C%7Ca1c8db99d3b644c166c408da3d5b43ad%7C589c8a93d26b4962924ff5dde2382aed%7C0%7C0%7C637889759640224963%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=h5533A8Hv0McSU4tYNo%2FnCfKvtxfNNEe3QEREwP2Vzg%3D&reserved=0

-----Alkuperäinen viesti-----
Lähettäjä: kirjaamo@vantaa.fi <kirjaamo@vantaa.fi>
Lähetetty: tiistai 24. toukokuuta 2022 9:56
Vastaanottaja: Kirjaamo - Registrering, Sipoon kunta - Sibbo kommun <kirjaamo@sipoo.fi>
Aihe: Lausuntopyyntö 24.5.2022 / YK0049, Ratikan kaavarunko

Asia: YK0049, Ratikan kaavarunko

Asianumero: VD/4628/10.02.04.00/2020

Käsittelijä: Vanhala Anna-Liisa

Pyydämme lausuntoanne oheisesta Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta 30.6.2022 mennessä.

Tämä viesti on lähetetty Vantaan kaupungin dokumenttienhallintajärjestelmästä.
Jos haluat vastata tähän viestiin sähköpostitse, korvaa lähettäjän osoite osoitteella joka on muotoa:
etunimi.sukunimi@vantaa.fi

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Toivonen Marika

Lähettäjä: Lauri Kajander <[redacted]>
Lähetetty: torstai 30. kesäkuuta 2022 16.55
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Kopio: Luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry; Jyri Mikkola
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.docx; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 1 - Uhatut luontokohteet Aviapolis.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 2 - Uhatut luontokohteet Aviapolis_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 3 - Uhatut luontokohteet Tikkurila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 4 - Uhatut luontokohteet Tikkurila_kartta.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 5 - Uhatut luontokohteet Hakunila.pdf; SLLUP-Lausunto_Vantaan-ratikan-kaavarunkoluonnos_30..6.2022_Liite 6 - Uhatut luontokohteet Hakunila_kartta.pdf

Hei!

Ohessa Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry:n lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta liitteineen.

Toimeksi saaneena,

Lauri Kajander

--
Lauri Kajander
erityisasiantuntija
[redacted]

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
Itälahdenkatu 22 b A, 00210 Helsinki
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=P%2FiEIQCEEC6L13YIyqZWEhE7O3eJwJLgIWPfctDy5pA%3D&reserved=0
uusimaa@sll.fi

Tue luonnonsuojelutyötämme:
https://eur01.safelinks.protection.outlook.com/?url=http%3A%2F%2Fwww.sll.fi%2Fuusimaa%2Ftue-toimintaamme%2F&data=05%7C01%7Ckirjaamo%40vantaa.fi%7C8f491169186545b75dea08da5aa040e7%7Cdad5d62c98304db09c1589befcc5cf3e%7C0%7C0%7C637921942425798518%7CUnknown%7CTWFpbGZsb3d8eyJWIjoiMC4wLjAwMDAiLCJQIjoiV2luMzIiLCJBTiI6Ik1haWwiLCJXVCI6Mn0%3D%7C3000%7C%7C%7C&sdata=dXlJPggjV9kHvudtpWMzrmuWdANisFc1V8HWZcr4Wlc%3D&reserved=0

Suomen luonnonsuojeluliitto
Uudenmaan piiri

LAUSUNTO **30.6.2022**

Vantaan kaupunki
kirjaamo@vantaa.fi

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

ASIA: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Kiitämme lausuntopyynnöstä.

Selostuksessa ilmaistut tavoitteet Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokselle ovat sinänsä hyviä. Kasvavan asukasmäärän ohjaaminen raideliikenteen ja palveluiden läheisyyteen on parempi vaihtoehto kuin yhdyskuntarakenteen hajauttaminen. Kaavarunkoluonnoksessa ollaan kuitenkin ohjaamassa kestämätön määrä rakentamista arvokkaille luontoalueille. Kaupunkirakenteen tiivistämistä tukeva argumentti, että ”luontoa säästyy muualla” ei oikeuta tuhoamaan näin suurta osuutta alueen olemassaolevasta viherverkostosta ja uhraamaan merkittäviä ekologisia yhteyksiä sekä luontoselvityksissä tunnistettuja luontoarvoja.

Kaavarunkoluonnoksen aineistoon kuuluvassa *Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020-2021* -raportissa on tunnistettu yht. 155 arvokkaan luontokohteen rajausta. Näistä rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. **Liitteissä 1-6** on esitetty em. luontoselvityskoosteen arvokkaiden kohteiden ne osat, joille kaavarunkoluonnoksessa on suunniteltu muuttavaa maankäyttöä (*Huom. Kartat eivät ota kantaa luontoselvityksen mahdollisiin puutteisiin*). Rakentamisen uhkaamissa kohteissa on mm. paljon arvokkaita lehtoja ja lähivirkistysmetsiä yleensäkin. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi

AVIAPOLIS

Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella (**Liitteet 1 ja 2**).

Samojen metsäalueiden luontoarvoja on tuotu esiin mm. SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunnossa Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta vuonna 2020 (**Liite 7**).

Lausunnossa todetaan:

”*Aviapoliksen alueella on käsillä viimeiset mahdollisuudet säilyttää jonkinasteinen viheralueiden ekologinen kytkeytyneisyys Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä. Pelkkien kapeiden viher- ja ulkoilureittiyhteyksien säilyttämisen sijasta on ilmeisiä perusteita kaavoittaa merkittävä osa nykyisistä vähistä säilyneistä metsäalueista säilyviksi luonto- ja virkistysalueiksi. Tämä palvelee luonto- ja virkistysarvojen ohella myös hulevesien hallintaa.*

Kriittinen metsäisten alueiden yhteys kulkee lännestä Tuulesuunpuistosta Osumapuiston kautta Kytökalliolle sekä Tikkurilantien pohjois- ja eteläpuolisia metsiä pitkin Lokinpuistoon ja siitä itään Lentoasemantien ylitse Pyttisbergetin alueelle.”

”*Kyseessä on joka tapauksessa Vantaanjoen varsien ohella ainoita itälänsisuuntaisia viheralueiden yhteyksiä, joita Keski-Vantaalla on 2000-luvun maankäytön jälkeen enää mahdollista jollakin tasolla säilyttää.*”

Yllä siteeratussa lausunnossa kritisoitiin voimakkaasti alueen puutteellisia luontoselvityksiä. Tämän jälkeen selvityksiä on teetetty lisää, mutta niiden tulosten huomiointi on puutteellista. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria.

LÄNSIMÄEN KAAVARUNKO

Toinen sekä alueen luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue (**Liitteet 5 ja 6**).

SLL:n Uudenmaan piiri on lausunut Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021 (**Liite 8**). Tässä ja lukuisissa aikaisemmissa lausunnoissamme on tuotu esiin erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitystä. Länsimäen kaavarungon ratkaisu on rakentamisalueiden rajausten osalta kuitenkin siirretty sellaisenaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnokseen, eikä luontoarvoihin ja ekologiseen yhteyteen kohdistuvaa uhkaa ole lainkaan lievennetty. Päin vastoin, Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna jopa levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle.

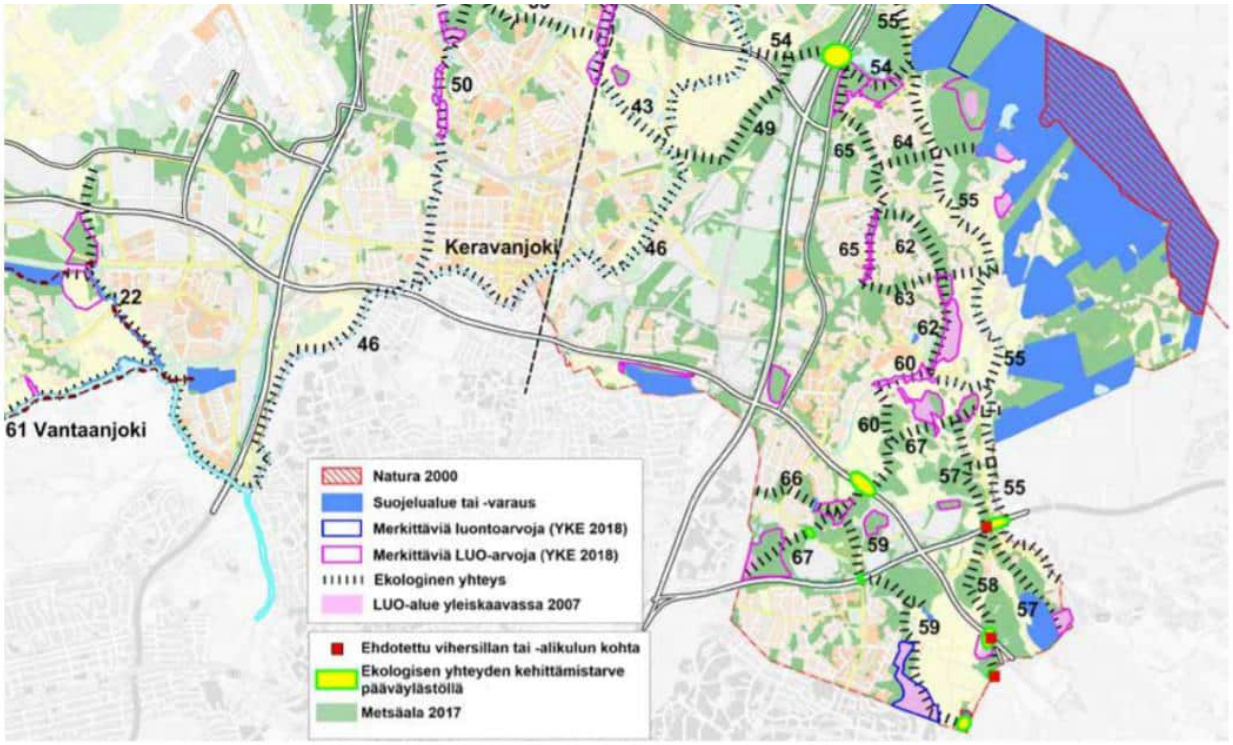
Länsimäen kaavarungosta antamassamme lausunnossa todettiin:

”*Pidämme ongelmallisena kaavarungon kaltaisen oikeusvaikutuksettoman suunnittelutyökalun käyttöä asemakaavoituksen edistäjänä Länsimäen tilanteessa, jossa rakentamista ollaan ohjaamassa kaava-alueen koillisosan eli Långmossenin ympäristön merkittäville luontoalueille. Tällaisen merkittävän maankäyttömuutoksen edistämisen soisi etenevän lähinnä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisia kaavareittejä pitkin. Näin varmistuisivat kaavarunkoa varmemmin osallisten vaikutusmahdollisuudet, mukaan lukien mahdollisuus hakea muutosta lainvastaisiksi mahdollisesti koetuista maankäyttösuunnitelmista.*”

”*Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys ovat Länsimäen aluetta koskevissa aikaisemmissa lausunnoissaan sekä Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa oikeusvalituksessaan tuoneet esiin Länsimäen kaavarungon alueen merkittäviä metsäisiä luontoarvoja ja alueen merkitystä osana tärkeää ekologista yhteyttä. Långmossenin aluelle suunniteltu rakentaminen on yksi Vantaan yleiskaavaa 2020 koskevassa valituksessamme yksilöidyistä valitusperusteita.*

Länsimäen kaavarungossa suunnitellaan rakentamista edelleen merkittävälle osalle Långmossenin arvokasta metsäaluetta sekä maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Tämän lausunnon liitteenä (kts. alla) on kartalle rajattuna arvokkaita alueita uhkaavat rakentamisvaraukset, joita esitämme poistettavaksi.”

SLL:n Uudenmaan piiri ja Vantaan yhdistys esittävät arvokkaita metsäalueita ja tärkeää ekologista yhteyttä uhkaavien rakentamissuunnitelmien poistamista Länsimäen kaavarungosta (merkitty karttaan sinipunaisella).

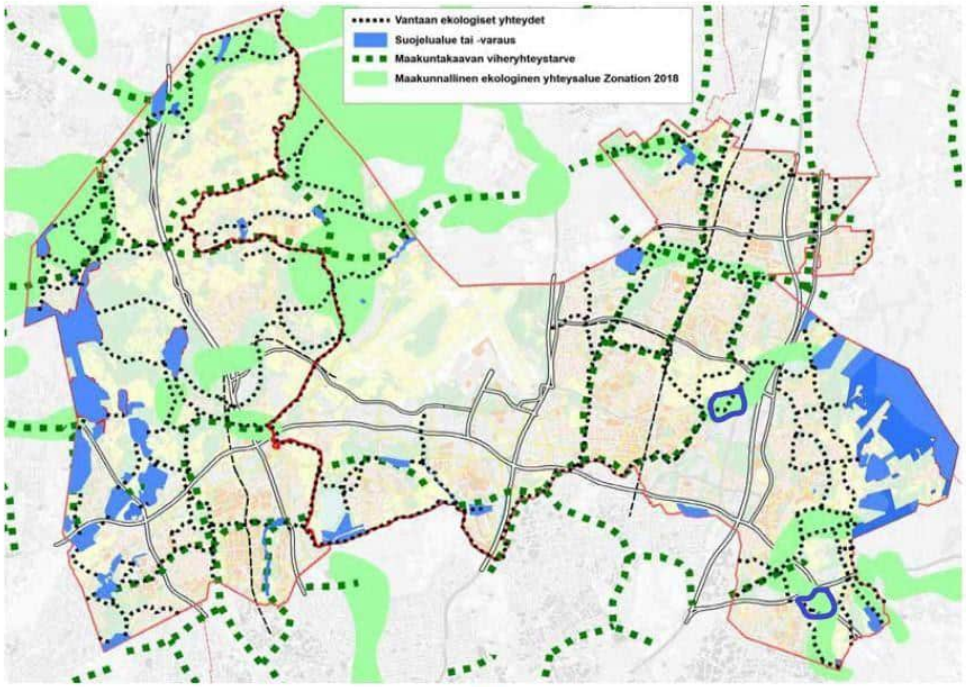


Kuva 26.
Ekologiset yhteydet Hakunilan ja Tikkurilan suuralueilla.

”*Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys (yllä olevassa kartassa nro. 59) kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan.*”

LIITE 2. Yhteenvetoa maakuntatason ekologisista yhteyksistä

Ekologisten yhteyksien suhde voimassa olevien Uudenmaan maakuntakaavojen yhdistelmän viheryhteystarve-alueisiin ja Zonation-analyysin tunnistamiin maakunnallisiin ekologisiin yhteysalueisiin (Jalkanen ym. 2018) sekä Vantaan suojelualueisiin. Kartassa ei ole mukana Vantaan ympäristökeskuksen selvittämiä uusia luonnonarvoalueita vuodelta 2018.



71

”*Långmossenin arvo maakunnallisesti arvokkaana ekologisen yhteysalueen osana on todettu myös Uusimaa 2050 -kaavan taustaselvityksiin kuuluvassa Zonation-pohjaisessa analyysissa (Jalkanen 2018, kartta yllä).*”

RATIKKAVARIKKO

Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (**Liite 9**).

Yhteystiedot:

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry
erityisasiantuntija Lauri Kajander
Itälahdenkatu 22b A
00210 Helsinki
[redacted]
uusimaa@sll.fi

Toivomme ensisijaisesti sähköistä asiointia.

Helsingissä 30.6.2022,

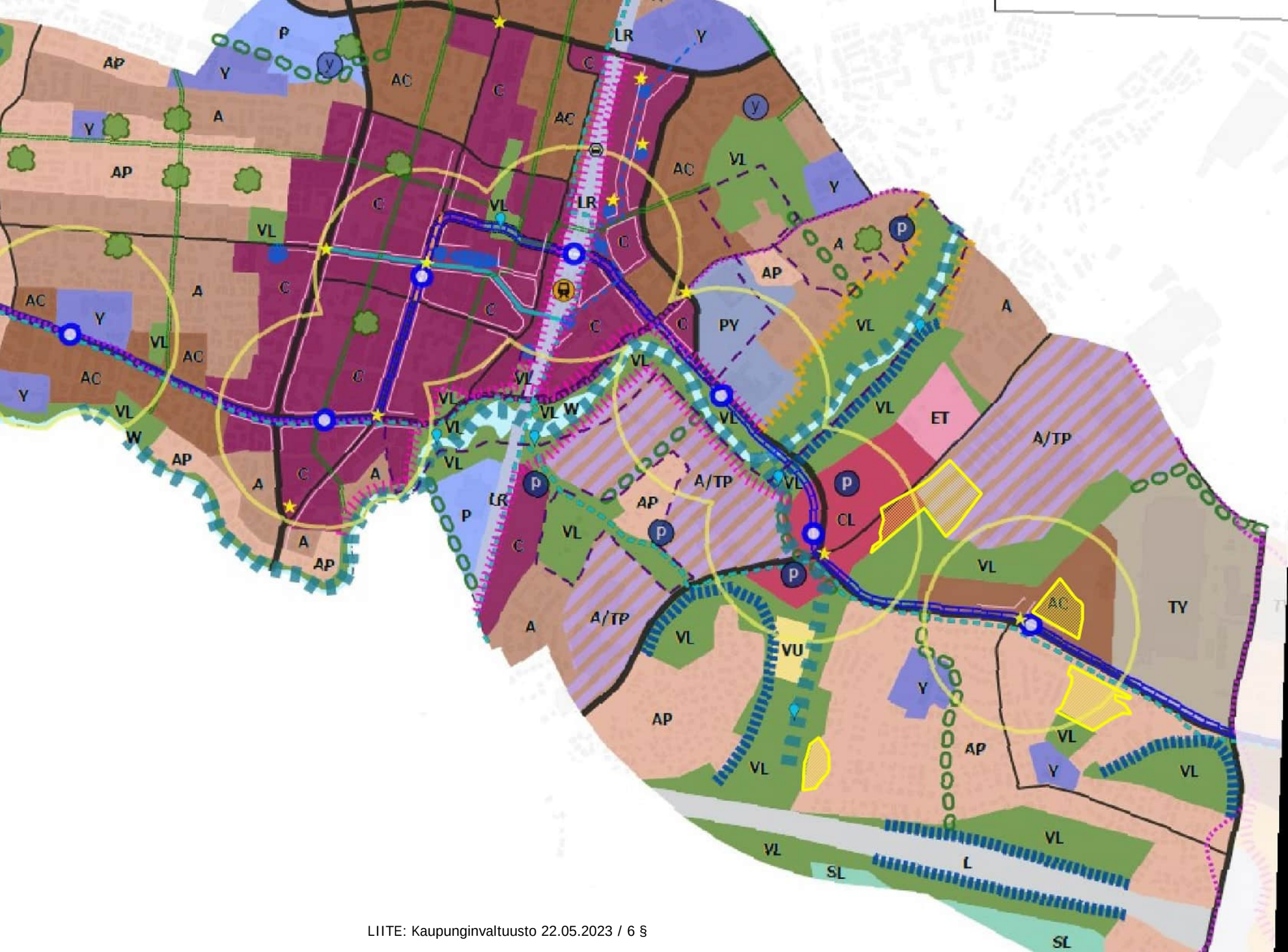
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Laura Räsänen
puheenjohtaja

Lauri Kajander
erityisasiantuntija

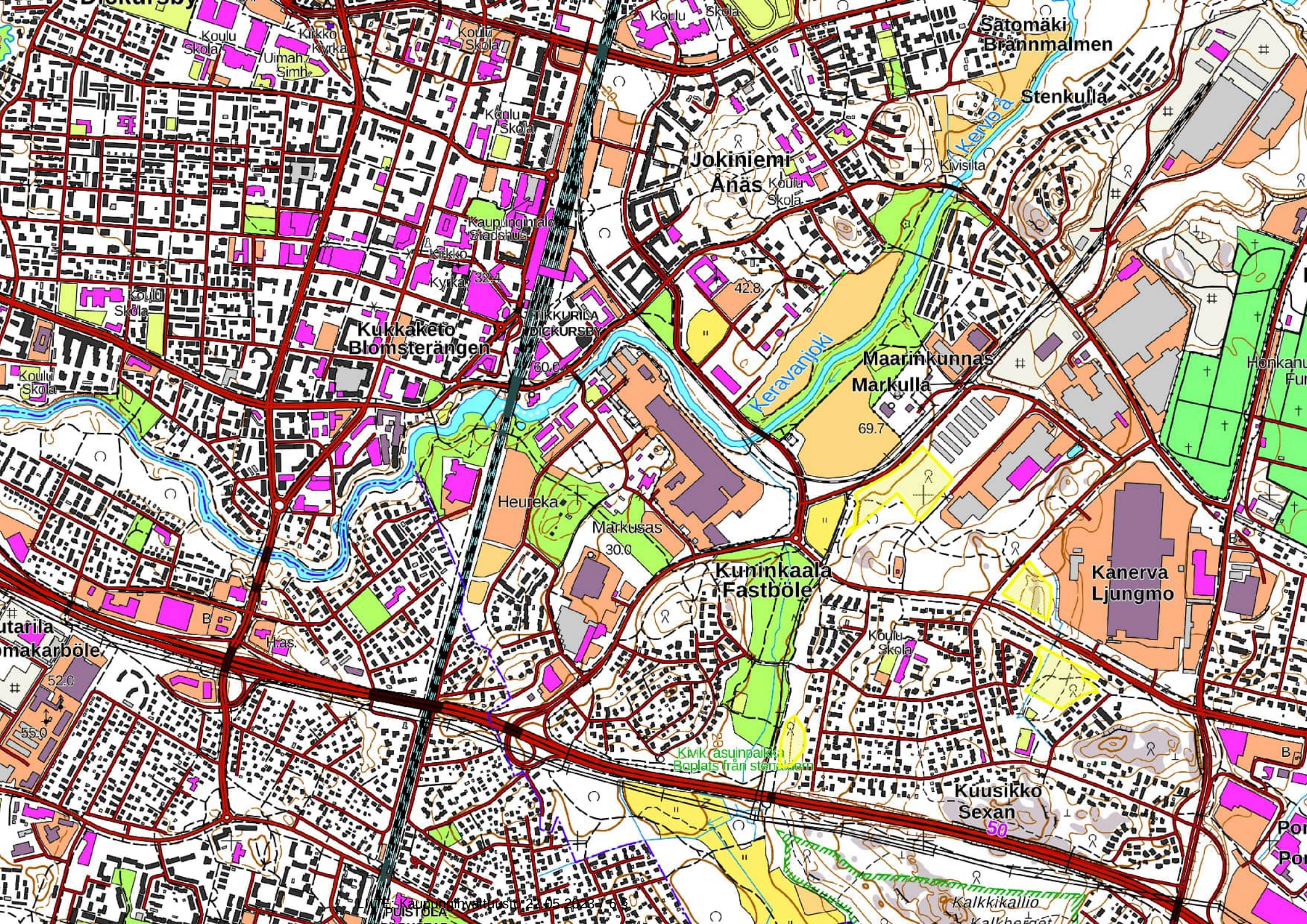
LIITTEET

- Liite 1 – Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kaavarunko
- Liite 2 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Aviapolis, kartta
- Liite 3 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kaavarunko
- Liite 4 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Tikkurila, kartta
- Liite 5 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kaavarunko
- Liite 6 - Uhatut luontoselvityksen luontokohteet, Hakunila, kartta
- Liite 7 - SLL:n Vantaan yhdistyksen lausunto Aviapoliksen teemoista ja OAS:sta, 2020 - https://www.sll.fi/app/uploads/sites/27/2020/09/Mielipide_Aviapoliksen_teemoista_053100_OAS_1_4_2020_Sll_Vantaa.pdf
- Liite 8 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Länsimäen kaavarungosta 9.12.2021- https://www.sll.fi/uusimaa/2021/12/09/lausunto-vantaan-lansimaen-kaavarungosta/
- Liite 9 – SLL:n Uudenmaan piirin lausunto Vantaan ratikkavarikon asemkaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 - https://www.sll.fi/uusimaa/2022/04/28/lausunto-vantaan-ratikkavarikon-asemakaavan-paivitetysta-osallistumis-ja-arviointisuunnitelmasta/

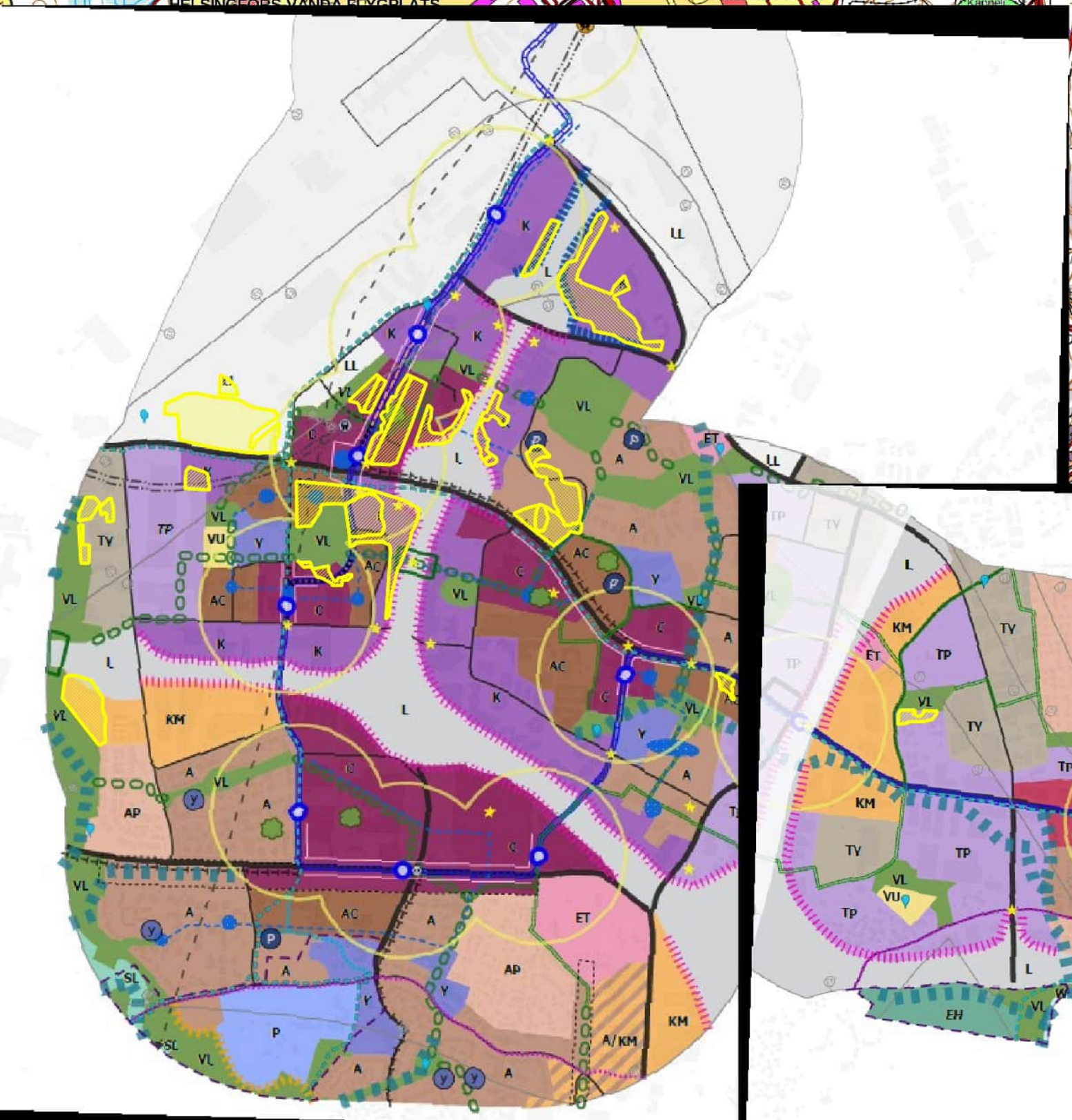

AP
Y
AC
C
LR
VL
A
P
W
PY
ET
A/TP
CL
VU
TY
L
SL

(**Liitteet 5 ja 6**).

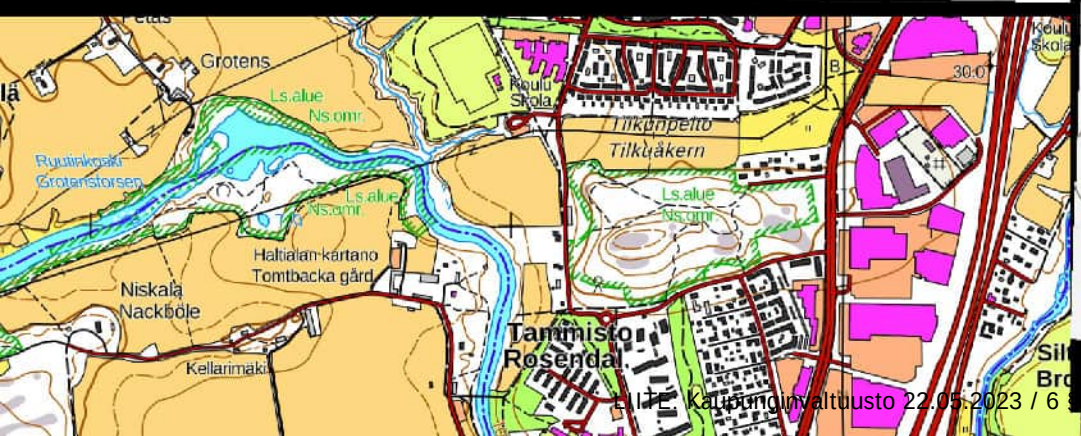
Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry – Nylands distrikt vid Finlands naturskyddsförbund rf
Itälahdenkatu 22b A, FI-00210 Helsinki, Finland | puh./tel. +358 44 258 0598 tai / or +358 45 114 0088
www.sll.fi/uusimaa | Y-tunnus 0471601-4 | uusimaa@sll.fi


Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Uimahalli
Simhall
Kaupungintalo
Stadshuset
TIKKURILA
DICKURSBY
Kukkaketo
Blomsterängen
Heureka
Markusas
30.0
Jokiniemi
Ånäs
Kivisilta
Kervo
Stenkulla
Sätomäki
Brännmalmen
Keravanjoki
Maarinkunnas
Markulla
69.7
42.8
60.0
32.4
Kuninkaala
Fastböle
Kanerva
Ljungmo
Kivikasuinpaikka
Boplats från stenåldern
Kuusikko
Sexan
50
Kalkkikallio
Kalkberget
Has.
52.0
55.0
HUISTOLA
LIITE Kaupunginvaltuusto 21.05.2018 § 103

HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS VANDA FLYGPLATS
Jäteasema
Avfallsstation
39.0
Pelastusasema

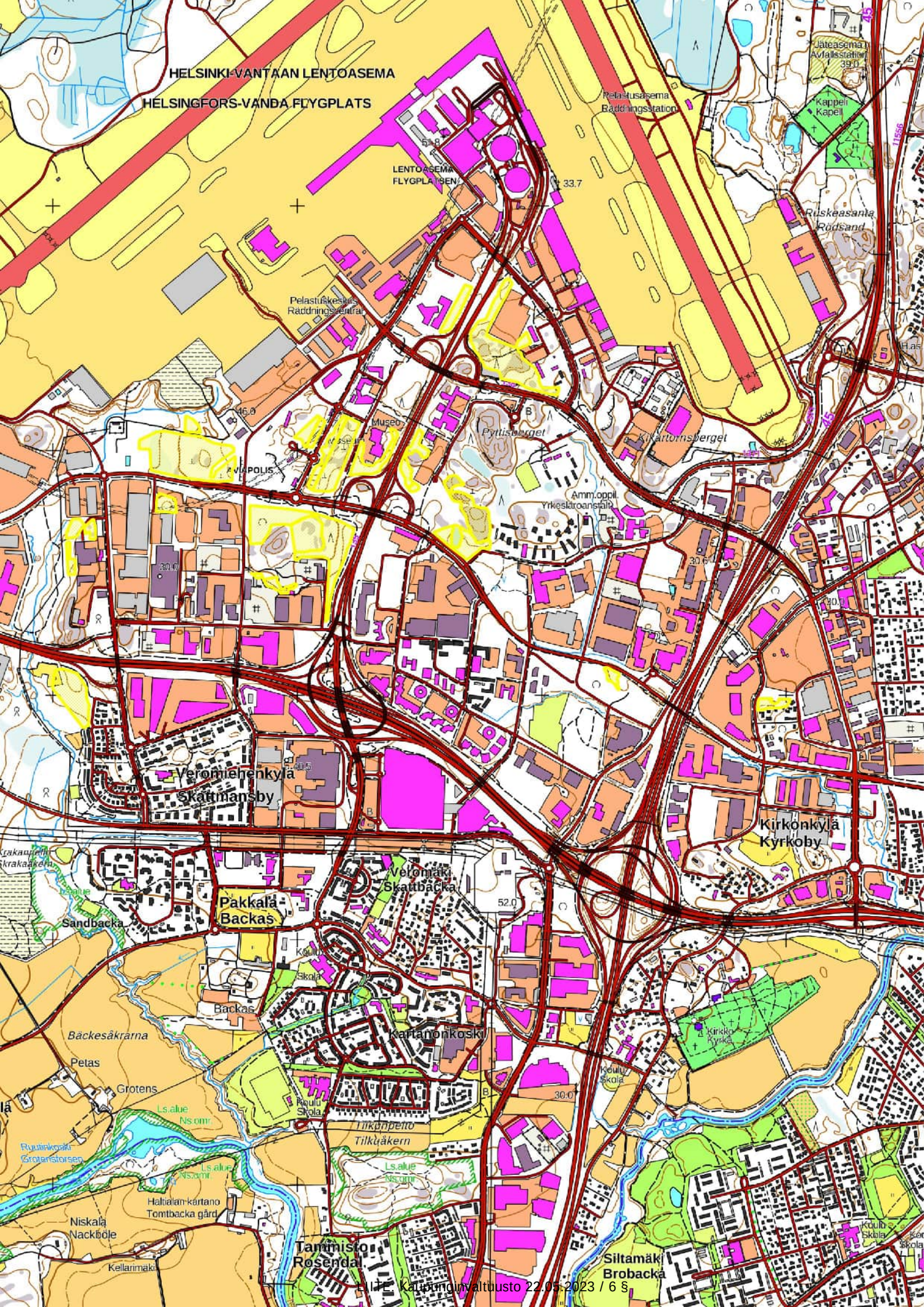

K
LL
L
VL
TP
TY
VU
Y
AC
C
ET
A
P
KM
AP
SL
A/KM

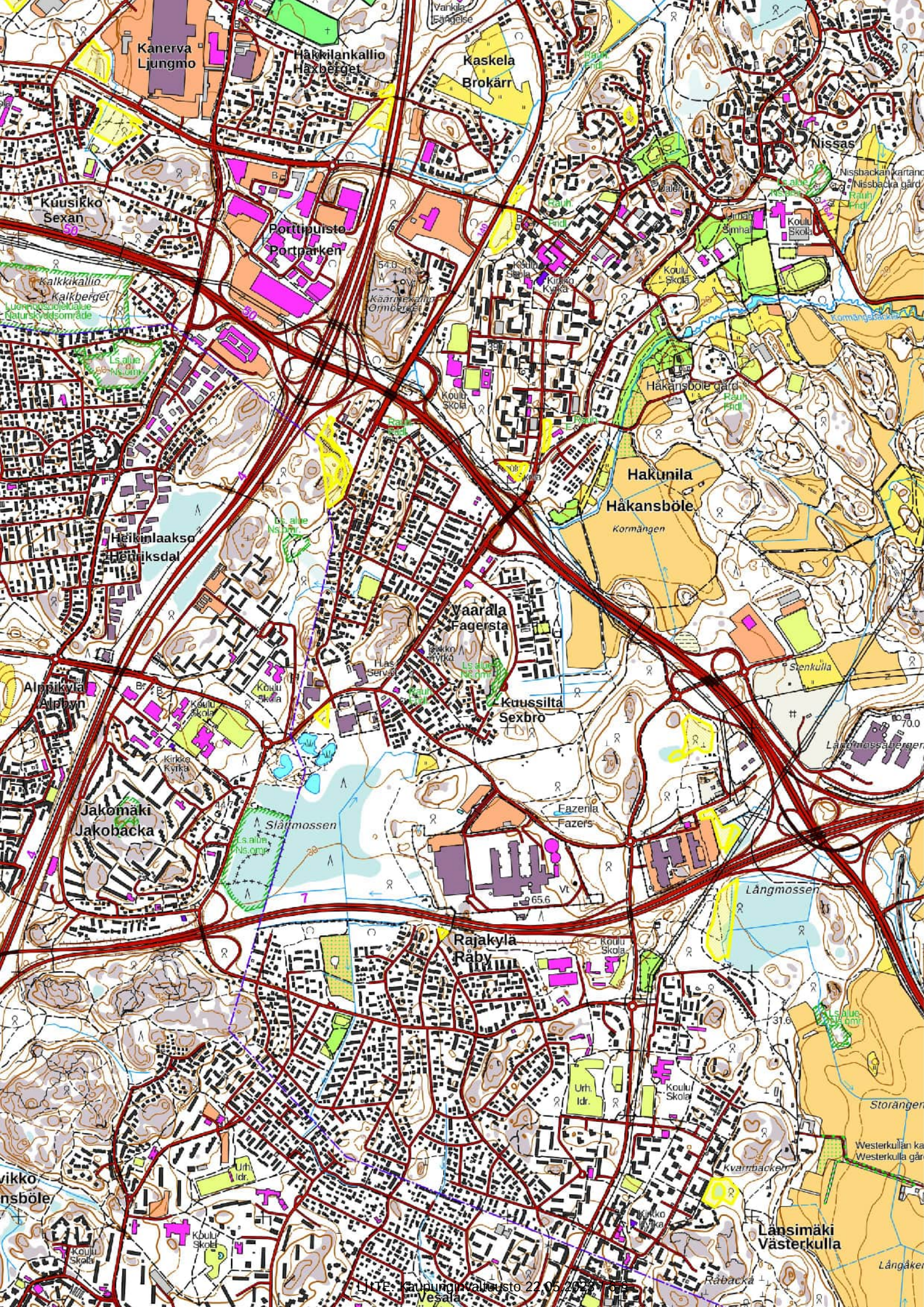
L
KM
TY
ET
TP
VL
VU
EH


Grotens
Ls.alue
Ns:omr
Koulu
Skola
Tilkunpelto
Tilkuäkern
Ryuunkoski
Grotenstorsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Tammisto
Rosendal

Osa 1
Osa 2
Osa 3

VL
TY
AP
Y
SL
KM
KN
TP
AC
C
P
A
L
VU
CL
W
CT
Alppi
Alp
vikko
nsböle


HELSINKI-VANTAAN LENTOASEMA
HELSINGFORS-VANDA FLYGPLATS
LENTOASEMA
FLYGPLATSEN
Jäteasema
Avfallsstation
Pelastusasema
Räddningsstation
Kappeli
Kapell
Ruskeasanta
Rödsand
Pelastuskeskus
Räddningscentral
Museo
Pyttisberget
Kirkontorinsberget
Amm.oppil.
Yrkesläroanstalt
VIAPOLIS
Veromiehenkylä
Skattmansby
Kirkonkylä
Kyrkoby
Veromäki
Skattbacka
Pakkala
Backas
Sandbacka
Koulu
Skola
Backas
Bäckesåkrarna
Petas
Grotens
Kartanonkoski
Kirkko
Kyrka
Tilkunpelto
Tilkuåkern
Ls.alue
Ns.omr
Ryytinkoski
Grotenforsen
Haltialan kartano
Tomtbacka gård
Niskala
Nackböle
Kellarimäki
Tammisto
Rosendal
Siltamäki
Brobacka


Kanerva
Ljungmo
Häkkilankallio
Haxberget
Kaskela
Brokärr
Vankila
Fängelse
Nissas
Kuusikko
Sexan
Porttipuisto
Portparken
Kalkkikallio
Kalkberget
Luonnonsuojelualue
Naturskyddsområde
Kormångsbäcken
Håkansböle gård
Hakunila
Håkansböle
Kormången
Heikinlaakso
Henriksdal
Vaarala
Fagersta
Kuussilta
Sexbro
Alppikylä
Albyn
Jakomäki
Jakobacka
Slåttmossen
Fazerila
Fazers
Långmossen
Rajakylä
Råby
Stenkulla
Storängen
Kvarnbacken
Råbacka
Länsimäki
Västerkulla
Koulu
Skola
Kirkko
Kyrka
Urh.
Idr.
Ls.alue
Ns.omr.
Vt
Rauh.
Fridl.

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus

Lausunto UUDELY/7137/2022

30.06.2022 Julkinen

kirjaamo(a)vantaa.fi

Viite: lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistosta.

Ilmastovaikutukset

Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Tästä huolimatta kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.

Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Onnistuessaan arviointi tuo esiin, miten kaavoituksen ratkaisuilla pienennetään ristiriitaa, joka syntyy ratikkakaupungin kehityksen aiheuttamien kielteisten ilmastovaikutusten ja yhteisesti hyväksyttyjen ilmastotavoitteiden saavuttamisen välille. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta. Kattavaa arviointia voidaan hyödyntää alueellisten kaavarunkojen valmistelun ja ilmastonäkökohtia paremmin huomioivan asemakaavoituksen tukena.

Vantaan ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa on analysoitava ratikkakaupunkiin liittyvät merkittävimmät ilmastonäkökohdat. Ne liittyvät todennäköisesti liikkumiseen ja rakentamiseen. Samalla on syytä kiinnittää myös huomioita kaavoituksen mahdollisuuksiin vaikuttaa suunnittelualueen energiaratkaisujen kestävyyteen ja ratikkakaupungin rakentumisen aiheuttaman maankäytön muutoksen hiilinielu ja -varastovaikutuksiin. Ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Hyvä arviointi sisältää myös epävarmuus- ja herkkyystarkastelut ja ottaa huomioon vaihtoehtoiset kielteiset ja myönteiset päästökehityskulut.

UUDENMAAN ELINKEINO-, LIIKENNE- JA YMPÄRISTÖKESKUS
Puhelin 0295 021 000 PL 36
http://www.ely-keskus.fi/uusimaa 00521 HELSINKI

Onnistunut ilmastovaikutusten arviointi tuo esiin, kuinka muut kaavarungon toteutumisen myötä syntyvät hyödyt kuten sujuvampi liikkuminen, nopeammat liikenneyhteydet ja parempi saavutettavuus näkyvät nettomääräisesti myönteisinä ilmastovaikutuksina. Kattava arviointi käsittelee vähintään laadullisella otteella, miten ratikka vaikuttaa välillisesti kasvihuonekaasupäästöjen kehitykseen sen vaikutusalueella olevien asukas- ja työpaikkamäärien muutoksen kautta.

Yhä suurempi osa rakennusten ja infran elinkaarenaikaisista kasvihuonekaasupäästöistä aiheutuu käyttövaiheen energiankäytön sijaan niiden rakentamiseen käytettävien tuotteiden valmistuksesta, rakennustyömaan toiminnoista sekä rakentamisen jätteiden ja massojen käsittelystä. Kaavarunkotasolla on syytä ottaa kantaa, miten kaavaratkaisuilla voidaan vähentää talon- ja infrarakentamisen luonnonvarojen kulutusta ja materiaalien tuotannossa suoraan ja välillisesti syntyviä päästöjä. Näitä kysymyksiä on syytä tarkastella kaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa ja nostaa arvioinnin esiin tuomia ratkaisuja mukaan alueen jatkosuunnitteluun.

Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan. Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.

Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys. Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin. Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas. Tämä edesauttaa varsinaisten asemakaavamuutosten työstämistä niin korjaus- kuin uudisrakentamisenkin osalta.

Luonnonsuojelu

Kaavarunkoluonnoksen selostuksessa on tunnistettu oikein Vaaralan alueella sijaitsevat kaavarunkoalueen merkittävimmät vaalittavat luontoarvot. Koko kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on Uudenmaan ELY-keskuksen näkemyksen mukaan maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Tämä metsäinen ekologinen yhteys on esitetty selostuksen sivulla 54 olevassa karttakuvassa mutta Uudenmaan ELY-keskuksen näkemykseen mukaan näin keskeinen ekologinen runkoyhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet aivan kuten nyt on esitetty tehtävän erilaisille vahvoiksi tunnistetuille reuna-alueille.

Kaavarunkoluonnoksessa esitetyistä nykyisten väylien ylityksiä parantavista viheryhteyksistä Ojangon ja Kuussillan välinen kehä III:n ylittävä kohta on ekologisessa tarkastelussa näistä selvästi ensisijainen. Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena. Rakenteen jatkosuunnittelun ohjeistus on syytä kytkeä ekologisen yhteyden kaavarunkomerkintään ja -määräykseen.

Raitiovaunuyhteyden jatkosuunnittelussa tulee turvata viitasammakoiden sekä muidenkin matelijoiden liikkumisedellytykset Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Jatkosuunnittelussa on syytä tutustua mm. niihin rakenteellisiin ratkaisuihin, joilla Raide-Jokerin hankkeessa on pyritty turvaamaan matelijoiden kulkuyhteydet raitiotieradan poikki Helsingin Viikin alueella.

Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa lisäksi tarpeesta kiinnittää jatkosuunnittelussa erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Nyt lausuttavana olevassa kaavarunkoluonnoksessa esitetään

Fazerintien pohjoispuolelle rakennettavan asuinalue viitasammakon lisääntymisalueena toimivan lammen ympärille. Lampi ja osa sen ympäristöä esitetään varattavan virkistysalueeksi. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että nykykäsityksen mukaan viitasammakko viettää merkittävän osan elinkierrostaan poissa vesiympäristöstä ja mm. horrostaa talvikauden kivennäismaalla karikkeeseen hautautuneena. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Merkinnöistä

ELY-keskus tuo esiin, että määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa. Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Asian on esitellyt ylitarkastaja Tuomas Autere ja ratkaissut alueidenkäyttöpäällikkö Brita Dahlqvist-Solin. Merkintä sähköisestä hyväksynnästä on asiakirjan lopussa.

TIEDOKSI

UUDELY: Tuomas Lahti, Larri Liikonen, Anna Mikkola, Marko Nurmi, Anu Schulte-Tigges, Henrik Wager

Tämä asiakirja UUDELY/7137/2022 on hyväksytty sähköisesti / Detta dokument UUDELY/7137/2022 har godkänts elektroniskt

Esittelijä Autere Tuomas 30.06.2022 16:17

Ratkaisija Dahlqvist-Solin Brita 30.06.2022 16:18

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 29.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Iivonen Jaana

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto <toimisto@uudenmaanliitto.fi>
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 11.36
Vastaanottaja: YHT Kirjaamo
Aihe: Korvausviesti; Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta
Liitteet: Vantaan ratikan kaavarunko lausunto_korjattu.pdf

Tärkeys: Suuri

Hei,

lähetimme aamulla lausunnon kaavarungon luonnoksesta. Lausuntoon tehtiin pieni muutos, ohessa korvaava lausunto. Pyydämme poistamaan aiemmin lähetetyn lausunnon ja korvaamaan se oheisella.

Suuret pahoittelut vaivasta!

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Lähettäjä: Toimisto Uudenmaanliitto
Lähetetty: keskiviikko 29. kesäkuuta 2022 8.24
Vastaanottaja: kirjaamo@vantaa.fi
Aihe: Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Hei,

ohessa lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Ystävällisin terveisin,

Uudenmaan liitto // Nylands förbund
Esterinportti 2 B • Estersporten 2 B
00240 Helsinki • Helsingfors
+358 9 476 7411 • www.uudenmaanliitto.fi

Uudenmaan liitto
Nylands förbund

Aluesuunnittelun vastuualue

Vantaan kaupunki

Lausuntopyyntö 24.5.2022

Lausunto Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta

Asian vireilletulo

Vantaan kaupunginhallitus on 23.5.2022 päättänyt asettaa nähtäville Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksen. Nähtäville asetettuun aineistoon kuuluu kaavarunkokartta, -määräykset ja -selostus.

Asian tausta

Ratikan kaavarunko on yleispiirteinen, oikeusvaikutukseton maankäytön suunnitelma, jossa esitetään Vantaan uuden n. 19 kilometriä pitkän raitiolinjan ja siihen tukeutuvan tiiviin kaupunkirakentamisen vyöhykkeen periaatteet. Kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Kaavarungolla on kolme tehtävää: määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Lähtökohtana on Vantaan uusi yleiskaava (kaupunginvaltuusto hyväksynyt 2021, ei vielä lainvoimainen), jota tällä suunnitelmalla tarkennetaan. Kaavarunko kokoaa samalla yhteen jo käynnissä olevia maankäytön suunnitelmia, kuten alueellisia kaavarunkoja ja toimii asemakaavoituksen oikeusvaikutuksettomana taustavisiona. Kaavarunkoluonnoksen pohjalta laadittavien vaikutusten arviointien sekä vuorovaikutuksen perusteella luonnoksesta muokataan ehdotus. Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä alkuvuodesta 2023.

Kaavatilanne

Maakuntakaava

Vantaan ratikan kaavarunkoalueella on pääosin voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava, joka on osa Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuutta. Lisäksi kaavarunkoalueen kaakkoisosassa on pieneltä osin voimassa lainvoimainen Östersundomin aluetta koskeva Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava.

Uusimaa-kaava 2050 -kokonaisuus eli Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavat tulivat pääosin voimaan 24.9.2021 Helsingin hallinto-oikeuden käsiteltyä kaavakokonaisuudesta jätetyt valitukset. Hallinto-oikeus hylkäsi pääosan valituksista. Maakuntakaavakokonaisuuden muutoksenhakuprosessi on vielä kesken korkeimmassa hallinto-oikeudessa, mutta täytäntöönpanokielto ei ole enää voimassa hylättyjen valitusten osalta.

Yleiskaava ja muut suunnitelmat

Vantaan uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021, mutta se ei ole vielä valituksien vuoksi lainvoimainen. Suunnittelualueella on voimassa yleiskaava 2007, jonka ratkaisut mm. ratikkareitin osalta poikkeavat hieman uuden yleiskaavan ratkaisuista. Kaavarungon suunnittelun lähtökohtana on käytetty uutta yleiskaavaa, jonka ennakoidaan tulevan ainakin pääosin voimaan vuoden 2022 aikana.

Helsingin seudun MAL 2019 -suunnitelmassa suunnittelualue sijoittuu kokonaisuudessaan ensisijaiselle kehittämisvyöhykkeelle. MAL-suunnitelma toimii lähtökohtana Helsingin seudun MAL-sopimukselle, jossa sovitaan tärkeimmistä lähivuosien maankäytön, asumisen ja liikenteen toimenpiteistä vuosille 2020-2031. MAL 2023 -suunnitelman laatiminen on käynnissä ja suunnitelmasta laaditaan luonnos vuoden 2022 aikana.

Lausunto

Uudenmaan liitto näkee Vantaan ratikan kaavarungon erittäin merkittävänä sen laajojen vaikutusten takia. Toteutuessaan ratikka luo merkittävän uuden poikittaisen yhteyden osaksi olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ja seudullista liikennejärjestelmää. Uusi laadukas joukkoliikennekäytävä ja siihen liittyvä maankäytön tiivistämisen potentiaali mahdollistaa kaupunkirakenteen kehittämisen uudella tavalla ja sitoo alueen vahvemmin osaksi Vantaan ja koko pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, liikenneverkkoa ja keskusten verkostoa.

Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita. Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä. Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoluonnoksen alue on osoitettu pääosin taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeenä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeenä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen mukaan Helsingin seudulla vyöhykettä tulee mm. kehittää rakenteeltaan verkostomaisena joukkoliikennekaupunkina.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen kehittämisperiaatemerkinnän suunnittelumääräyksen mukaan vyöhykettä on suunniteltava mm. joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena.

Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta. Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Alla tarkempia huomioita koskien erityisesti liikennettä ja viherrakennetta.

Liikenne

Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulan väylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa ja Östersundomin maakuntakaavassa kaavarunkoalueella on viisi joukkoliikenteenvaihtopaikkaa, jotka kytkeytyvät Vantaan ratikkaan. Nämä sijoittuvat lentoasemalle, Tuusulanväylälle, Tikkurilaan, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle.

Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella kulkee Vuosaaren satamarata yhdysratamerkinnällä. Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Viherrakenne

Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.

Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Muuta

Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.

Uudenmaan liitto toteaa, että ratikan kaavarunko on tärkeä sekä maakuntakaavan että Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta ja antaa hyvän pohjan jatkosuunnittelulle.

[redacted]

Paula Autioniemi
va. johtaja,
aluesuunnittelu

[redacted]

Ilona Mansikka
kaavoituspäällikkö

Jakelu

Uudenmaan liitto / Kirjaamo

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 7.7.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan ratikka - YK0049

torstai 16. kesäkuuta 2022 14:31

VE:	6.7.2022	**VES:**	16.6.2022	**KAUPUNGILLE:**	6.7.2022

Vantaan kaupunki
Kirjaamo (Kaupunkisuunnittelu)
Asematie 7
01300 VANTAA

Asia: Lausunto

ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS NRO YK0049

Kaupunginosa Keski- ja itä-Vantaa

Kohdealue Ratikan kaavarunko; Lentokenttä, Veromies, Pakkala, Koivuhaka, Viertola, Tikkurila, Jokiniemi, Hakkila, Kuninkaala, Hakunila, Vaarala, Länsimäki

Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu saman suuntaisesti suurjännitejohtojen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoituksissa pyritään tarkemmin ottamaan kantaa Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n johtoihin ja muuntamoihin.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja suurjänniteilmajohtojen sijainti.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija Antti Hartikainen, [redacted]

Kaukolämpöverkko

Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun Vantaan ratikkareitin varrella jokaisen kaupunginosan alueella. Ratikkareitti kulkee osin myös alueilla missä se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti kaukolämpöjohtojen kanssa.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa kaukolämpöinsinööri Tero Kortesmäki, [redacted]

Kunnioittavasti

VANTAAN ENERGIA OY

Tero Kortesmäki

VANTAAN ENERGIA SÄHKÖVERKOT OY

Antti Hartikainen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 30.6.2022
Dnro: VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaa

PVM: 28.06.2022

DNRO: VKM/073/2022

LAUSUNTO

Vantaan kaupunki | Vantaan kaupunginmuseo

Vantaan kaupungin kirjaamo
Yleiskaavoitus
Mari Siivola

Viite: **Lausuntopyyntönne 24.5.2022**

Asia: **RATIKAN KAAVARUNKO (YK0049), RATIKAN ASEMAKAAVAT (TARKASTELUALUE 062800) SEKÄ KATU- JA PUISTOSUUNNITELMAT**

Sijainti: **Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle**
Länsimäki 91, Lentokenttä 53, Viertola 63, Koivuhaka 68, Jokiniemi 62, Hakunila 94, Tikkurila 61, Vaarala 93, Veromies 52, Pakkala 51, Kuninkaala 64

Vantaan yleiskaavoitus on pyytänyt kaupunginmuseolta lausuntoa Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049). Kaavan lähtökohtana on kestävän joukkoliikennekaupungin luominen yleiskaavan kaupunkirakenteen kehittämisen periaatteen mukaisesti, jossa kaupungin kasvua pyritään ohjaamaan sisäänpäin joukkoliikenteeseen tukeutuen. Vantaan ratikan kaavarungon tavoitteena on määritellä visio ratikkakaupungista, arvioida mitoitus ja kuvata ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Kulttuuriympäristöön liittyvä tavoite on, että ratikkakaupungissa korostetaan historialliset kerroksensa säilyttävää kehitystä. Kaavarunko on oikeusvaikutukseton. Työn on tarkoitus valmistua hyväksyttäväksi 2022 loppuun mennessä. Vantaan kaupunginmuseo lausuu asiasta arkeologisen kulttuuriperinnön, rakennetun kulttuuriympäristön ja arvokkaiden maisema-alueiden vaalimisen näkökulmasta.

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman. Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen.

Vantaan kaupunginmuseo on antanut mielipiteensä Ratikan kaavarungon osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 13.1.2021 (Dnro VKM/189/2020).

Museon antamassa mielipiteessä kiinnitettiin huomiota siihen, että ratikkalinjan varrella on useita kulttuurihistoriallisesti merkittäviä muinaisjäännös- ja rakennusperintökohteita sekä

maisema-alueita. Rakennusperintökohteisiin kuuluu rakennusten lisäksi tielinjauksia. Museo totesi, että kulttuuriympäristöön kohdistuvassa vaikutusten arvioinnissa tulee huomioida muinaisjäännösrekisterin ja Vantaan kaupunginmuseon kulttuuriympäristötietokannassa (Kirsti-tietokanta) huomioidut kulttuuriympäristökohteet ja maisema-alueet ja selvittää, miten uusi linjaus vaikuttaa näiden kohteiden suojeluarvoihin. Museo toi esiin, että asemakaavoitettavilla alueilla olevien merkittävien kulttuuriympäristökohteiden suojeluperusteet tulee selvittää ja näiden kohteiden mahdollinen suojelu toteuttaa tai päivittää tulevissa asemakaavoissa asianmukaisin merkinnöin ja niihin liittyvin määräyksin.

Kaupunginmuseo toi esiin mielipiteessään, että ratikan kaavarunkotyön ja katualueiden asemakaavoitusten yhteydessä on mahdollista tuoda esiin kaupungin historiallista kerroksisuutta vaalimalla arvokkaita kulttuurihistoriallisia kohteita ja nostamalla niitä ratikalla matkustavien henkilöiden tietoisuuteen. Tietoisuuden lisäämisellä on mahdollista vahvistaa kaupungin historiallista identiteettiä ja sitä kautta kaupungin elinvoimaisuutta ja houkuttelevuutta. Kohteita voidaan tuoda esiin esimerkiksi pysäkeillä ja reitin varrella taiteen, kyltitysten ja opastaulujen avulla.

Ratikan kaavarunkoon on liitetty reitin kulttuuriympäristöä kuvaava kartta (selostus sivu 50), jossa on erityisesti nostettu esiin kehitettävä tieympäristö. Erittäin merkittävä kulttuuriympäristökohde Suuri rantatie, sitä sivuavine vanhoine kyläteineen, on merkitty tarkastelualueella kehitettäväksi tieympäristöksi, Yleiskaava 2020 linjauksen mukaisesti. Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.

Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kultuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.

Selostuksen sivulla 50 olevaan karttaan on merkitty Yleiskaava 2020 mukaiset arvokkaiden kulttuuriympäristöalueet, RKY-kohteet, merkittävät rakennusperintökohteet sekä muinaisjäännökset. Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta

kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää. Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä").

Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.

Varsinainen kaavakartta ei ole kultuuriympäristökohteiden näkökulmasta niin tarkka kuin selostuksen sivulla 50 oleva kartta. Esitysteknisesti tämä on ymmärrettävää. Kaavakarttaan liittyy aluerajausmerkintä, jolla on osoitettu laajimmat arvokkaat kulttuuriympäristön kokonaisuudet (maisema- ja RKY-alueet). Kartassa ei ole merkittynä yksittäisiä, muilla alueilla sijaitsevia merkittäviä kulttuuriympäristökohteita. Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Edellämainittuja, lähinnä teknisiä, huomioita lukuunottamatta museolla ei ole huomautettavaa ratikan kaavarungon luonnoksesta. Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.

[redacted]

Päivi Yli-Karhula
vs. Museopalveluiden päällikkö

[redacted]

Susanna Paavola
Rakennustutkija

Tiedoksi: Museovirasto
Uudenmaan Ely-keskus

17.6.2022 Julkinen

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 17.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Vantaan kaupunki

Viite: VD/4628/10.02.04.00/2020

YK0049, Vantaan ratikan kaavarunko; VR-Yhtymän kommentit

VR-Yhtymä Oy (VR) kiittää mahdollisuudesta lausua otsikkokentässä mainitussa asiassa ja lausuu siitä seuraavaa:

VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.

1. Raitiotie

Raitiotieliikenne on ympäristöystävällistä ja tukee omalta osaltaan siirtymää kohti kestäviä liikkumismuotoja.

Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.

Ilmastonmuutoksen torjumiseksi siirtymä henkilöautoista raideliikenteeseen on välttämätöntä ja ilmastotietoisuus tullee vähentämään henkilöautojen omistusta erityisesti kaupungeissa.

Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.

Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. Myös asiakastyytyväisyys on Tampereen ratikasta saadun kokemuksen perusteella hyvällä tasolla kilpailutetussa toimintamallissa. Taustalla on tuotantomalli, jossa asiakastyytyväisyyttä mitataan aktiivisesti osana ohjaavia mittareita. Lopputuloksena on ostoliikennettä korkeampi matkustajatyytyväisyys. Kansainvälisesti tarkasteltuna yleisintä kilpailutus on uusilla raitioliikenteen reiteillä. Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.

2. Tikkurilan matkakeskus

Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Kyseessä on merkittävä liikenteellinen solmukohta lentomatkustajille, lähi- ja kaukojunaliikenteelle sekä

VR-Yhtymä Oyj
Postiosoite PL 488, 00101 Helsinki
Käyntiosoite Radiokatu 3, 00240 Helsinki
P. 0307 10
etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi
Y-tunnus 1003521-5

kaupunkiliikenteen busseille. Vantaan ratikan myötä raitiotieliikenne kytkeytyy osaksi matkaketjuja ja parantaa joukkoliikenteen palveluverkostoa ja kattavuutta.

Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia. Tikkurilan asemanseudun jatkokehittämissuunnitelmissa tulee huomioida parkkipaikkojen riittävyys henkilöautojen liityntäpysäköinnille. Pysäköinnin kehittämisessä tulee hyödyntää digitaalisia ratkaisuja.

3. Pääradan lisäraiteet

Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.

Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita.

Helsinki-Tampere rataväli on koko Suomen vilkkaimmin liikennöity rataosa. Uusien matkustajavuorojen lisääminen ruuhka-aikoina on käytännössä mahdotonta. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle.

Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Pisara- ja Lentorata lisäisivät ratakapasiteettia Helsinki-Kerava välille ja kerrannaisvaikutuksina myös valtakunnallisella tasolla.

VR-Yhtymä Oyj

Jonna Juslin
johtaja, yhteiskuntasuhteet ja kansainväliset asiat

VR-Yhtymä Oyj

Postiosoite
PL 488, 00101 Helsinki

Käyntiosoite
Radiokatu 3, 00240 Helsinki

P. 0307 10

etunimi.sukunimi@vr.fi
www.vrgroup.fi

Y-tunnus 1003521-5

Ympäristöministeriö
Miljöministeriet
Ministry of the Environment

VANTAAN KAUPUNKI - Kirjaamo
Saapunut: 2.6.2022
Dn:o VD/4628/10.02.04.00/2020

Kirje

2.6.2022

VN/15823/2022
VN/15823/2022-YM-2

Vantaan kaupunki

Ympäristöministeriön vastaus; ei lausuntoa.

Ympäristöministeriö ei anna lausuntoa Vantaan ratikan kaavarungon luonnoksesta.

Assistentti Eeva-Liisa Siru

Jakelu Vantaan kaupunki

Postiosoite Postadress Postal Address	Käyntiosoite Besöksadress Office	Puhelin Telefon Telephone	Faksi Fax Fax	s-posti, internet e-post, internet e-mail, internet
Ympäristöministeriö PL 35 00023 Valtioneuvosto	 Aleksanterinkatu 7 Helsinki	 0295 16001 +358 295 16001	 09 1603 9320 +358 9 1603 9320	 kirjaamo.ym@gov.fi

RATIKAN KAAVARUNKO

KAAVARUNKOLUONNOKSEN LAUSUNTO-TIIVISTELMÄT VASTINEINEEN

YK0049

VANTAAN RATIKKA

Vantaan kaupunki Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu | Yleiskaavoitus
yleiskaava@vantaa.fi
Asematie 7, 01030 Vantaa

Ratikan kaavarungon työryhmä
Yleiskaavapäällikkö Mari Siivola
Yleiskaava-arkkitehti Mika Ahonen
Johtava maisema-arkkitehti Laura Muukka
Yleiskaavasuunnittelijat Jonna Kurittu, Eeva-Maria Niemi, Anna-Mari Kangas, Paula Kankkunen, Matti Sahlberg ja Janni Honkavaara
Liikenneinsinööri Joonas Stenroth
Kaavoituskoordinaattori Eeva Juusela

Aineiston analysointi, kartat, kaaviot: Jonna Kurittu, Janni Honkavaara
Tekstit: työryhmä
Taitto: Jonna Kurittu

JOHDANTO

Vantaan ratikka on noin 19 km pitkä Vantaalle ja osittain Helsinkiin sijoittuva seudun poikittainen joukkoliikennehanke, joka yhdistää Mellunmäen, Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kaupunkikeskukset sekä Helsinki-Vantaan lentoaseman.

Vantaan ratikasta valmistui yleissuunnitelma 2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 § 7 jatkaa ratikan toteutukseen tähtäävää suunnittelua yleissuunnitelman pohjalta. Samalla valtuusto päätti, että ratikkakäytävän maankäytöstä laaditaan kaavarunko tai useampia kaavarunkoja ennen toteutuspäätöksen tekoa niin, että ratikkainvestointi on pitkällä aika välillä taloudellisesti kannattava.

Ratikan kaavarungon suunnittelualue kattaa noin 800 m säteellä ratikan pysäkeistä muodostuvan vyöhykkeen. Se yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmaa. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Ratikan kaavarungon valmisteluun liittyvästä vuorovaikutuksesta on eri työvaiheissa tehty vuorovaikutusraportteja, joista tämä koskee kaavarunkoluonnosta. Tähän vuorovaikutusraporttiin on koostettu tiivistelmä luonnoksen nähtävillä olon aikana 1.6. - 30.6.2022 saaduista viranomaisten, yhtiöiden ja järjestöjen lausunnoista. Kaavarunkoluonnoksesta saatiin 14 lausuntoa, joissa oli varsinaista sisältöä. Tähän raporttiin kustakin lausunnosta on poimittu ydinkohdat ja tarvittaessa ne on jäsennelty kussakin lausunnossa käsiteltäviin teemoihin. Yleiskaavayksikössä näihin on laadittu vastineet noudattaen samaa jäsentelyä. Lopuksi on koottu yhteen, onko lausunto aiheuttanut muutostarpeita kaavarunkoon.

Luonnoksesta jätetyt yksityishenkilöiden mielipiteet on koottu omaksi raportikseen.

SISÄLLYSLUETTELO

Caruna Oy 5

Finavia Oyj 6

Fingrid Oyj 7

Helsingin kaupunki 9

Helsingin seudun pyöräilijät ry 11

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä 13

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 16

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry 17

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry 21

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus) 24

Uudenmaan liitto 29

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 35

Vantaan kaupunginmuseo 36

VR Yhtymä 38

Caruna Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaava-alueella sijaitsee Caruna Oy:n nykyistä suurjännitteistä jakeluverkkoa
- Ratikan suunnittelussa tulee huomioida Tammisto-Tolkinkylä voimajohto
- Tammisto-Tolkinkylä voimajohdon siirtämisestä pois ratikan suunnitellulta reitiltä on alustavasti neuvoteltu Carunan ja Vantaan kaupungin edustajien välillä. Mahdolliset tarvittavat johtosiirrot tehdään Caruna Oy:n toimesta ja siirtokustannuksista vastaa siirron tilaaja. Johdon siirto edellyttää, että sille järjestyy uusi pysyvä sijainti.

Vastine

Ratikan kaavarungon alueella sijaitsee Caruna Oy:n suurjännitteistä jakeluverkostoa. Voimajohtoverkosto on esitetty Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Kaavarunkotasolla osoitetaan alueiden käyttötarkoituksia, mutta ei tulevan rakentamisen täsmällisiä sijainteja. Voimajohtoverkoston aiheuttamat rajoitukset puustolle ja rakennuksille huomioidaan asemakaavatasolla.

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana. Mahdollinen voimalinjan siirtäminen täsmentyy tarkemmassa suunnittelussa.

Finavia Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsinki-Vantaan lentoasema on tehokas ja sujuva eri liikennemuodot yhteensovittava kansainvälinen solmukohta. Ratikkalinjan sijoittaminen olemassa olevan infran rakenteisiin on lentoasemalla erityisen haastavaa tilanpuutteen ja toimintaympäristön asettamien rajoitteiden vuoksi.
- Suunniteltu ratikkalinja lähestyy lentoasemaa reittiä Tietotie-Teletie-Lentäjäntie ja lentoaseman päätepysäkki on suunniteltu sillalle Terminaalin sisäänkäynnin viereen. Finavia toteaa, että lentoasemalla raideyhteyden sillan alueella kaavatyössä tulee huomioida kerroksellisuus siten, että alemmat kerrokset maanpinnalla ja sitä alempana kaavoitetaan yhteistyössä maanomistajan kanssa huomioiden lentoaseman toiminnan ja kehittämisen mahdollistaminen myös tulevaisuudessa. Finavia myös katsoo, että kustannussyistä voisi olla järkevää varautua ratikan mahdolliseen edullisempaan lentoaseman päätepysäkin ratkaisutapaan, kuitenkin huomioiden maankäytölliset rajoitteet ja alueen ahtaus.
- Lisäksi Finavia muistuttaa, että kaavarunkoluonnoksessa esitetyt maamerkit lentoaseman alueella tulee sovittaa yhdessä Finavian kanssa sellaisiksi, että ne eivät haittaa lentoaseman liikennettä ja/tai liikenteen opastusta ja viitoitusta.

Vastine

Ratikan kaavarunko ei määritä ratikan linjausta ja pysäkkien tarkkoja sijainteja, vaan ne ratkaistaan tarkemman suunnittelun yhteydessä. Suunnittelua tehdään tiiviissä yhteistyössä Finavian ja alueen muiden toimijoiden kanssa.

Maamerkit edustavat kaupunkikuvallisesti korostettavaan paikkaan liittyvää laadullista kehittämistavoitetta, ja kuten kaavarunkoselostuksesta ilmenee, niillä ei tarkoiteta korkeaa rakentamista, vaan paikan henkeä ilmentävää mieleen jäävää rakennusta, rakennetta, kaupunkitilaa tai luontoelementtiä. Näiden toteuttamisen tapa tarkentuu yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, ja siihen on mahdollista vaikuttaa näihin suunnitelmiin liittyvässä vuorovaikutuksessa.

Fingrid Oyj

Tiivistelmä lausunnosta

- Ratikkareitti risteää Fingridin 400 kilovoltin voimajohtojen kanssa muutamissa kohdin ja se sijoittuu Fingrdin sähköasemien läheisyyteen
- Fingridin 400 kV maakaapelihanke Länsisalmi-Viikinmäki (yleissuunnittelu käynnissä) ja 400 kV voimajohtohanke Länsisalmi - Vuosaari (reitin tarkastamisesta maankäyttötavoitteiden muuttuessa on käyty keskustelua 2007 päättyneen YVA-menettelyn jälkeen) sijoittuvat kaavarungon itäosiin. Hankkeet tulee huomioida maankäytön suunnittelussa ja rakentamisessa.
- Risteämälausunto tulee pyytää, mikäli esim. ratikkahanke tai muu suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemiin. Yhteensovittaminen tulee aloittaa hyvissä ajoin ja jatkaa sitä suunnitelmien tarkentuessa.
- Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntaisten Fingridin 400 kV voimajohtojen kohdalla on kaavamerkintä Kehitettävä voimajohtoalue. Fingrid muistuttaa, että kantaverkon voimajohtojen maakaapelointi olisi äärimmäisenpoikkeuksellinen ratkaisu ja se edellyttäisi laajoja teknistaloudellisia tarkasteluja sekä tapauskohtaista arviointia kantaverkkoyhtiön kanssa. Kaapeloinnin kustannukset nousisivat joka tapauksessa hyvin korkeiksi ja niistä vastaisi kaupunki. On hyvä pohtia, onko tällainen kaavamerkintä realistinen, ja antaako se väärän viestin alueen kehittämiseen.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana yhteistyössä Fingridin kanssa. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämälausunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkisellä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täyttyisi.

Länsisalmi-Viikinmäki 400 kV maakaapelihanke sekä Länsisalmi-Vuosaari 400 kV voimajohtohanke on huomioitu ja osoitettu Vantaan yleiskaavassa 2020 (voimassa 11.1.2023 lähtien). Ratikan kaavarunko täsmentää yleiskaavan ratkaisuja, eikä siinä ole toistettu kaikkia yleiskaavan merkintöjä. Yleiskaava oikeusvaikutteisena kaavana ohjaa ratikan kaavarunkoalueen asemakaavoitusta, myös voimajohtohankkeiden osalta.

Ratikan kaavarungossa on osoitettu Pakkalassa Väinö Tannerin tien – Tasetien suuntainen alue merkinnällä *Kehitettävä voimajohtoalue*. Alueelle sijoittuu Fingridin kantaverkkoa ja myös muiden toimijoiden suurjänniteverkkoa. Kaavarungon linjaus on uuden yleiskaavan mukainen ja sen tavoitteena on mahdollistaa alueen kehittäminen, mikäli voimajohtojen sijoittaminen maan alle todetaan teknisesti ja taloudellisesti mahdolliseksi. Kaupungin tiedossa on, että tällainen ratkaisu olisi teknisesti haastava ja kallis toteuttaa sekä edellyttäisi lisäselvityksiä.

Lisäselvityksissä voidaan arvioida maakaapeloinnin tai tunneloinnin kustannuksia sekä teknisiä ja taloudellisia toteutusedellytyksiä, sekä verrata niitä maankäytöllisiin hyötyihin, joita alueen vapautuminen rakentamiskäyttöön tuottaisi.

Helsingin kaupunki

Tiivistelmä lausunnosta

- Helsingin kaupunki pitää Vantaan raitiotien toteuttamista perusteltuna. Se on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja asuntorakentamista tukeva investointi, joka parantaa joukkoliikenteen kilpailukykyä ja luotettavuutta ja kytkee seudun eri alueita nykyistä tiiviimmin kiinni toisiinsa.
- Vantaan ratikka lisää joukkoliikenteen käyttöä koko seudulla ja edistää joukkoliikenteen verkostokaupungin kehittymistä. On järkevää suunnitella merkittävään liikenneinvestointiin kytkeytyvää maankäyttöä kokonaisuutena.
- Vantaan ratikan kaavarungon perusratkaisut ovat tarkoituksenmukaisia: pysäkkien ympäristöjä kehitetään käveltävyys edellä korkealuokkaisina kaupunkitiloina, työpaikka-alueita tiivistetään, uudet asumisen alueet toteutuvat urbaaneina, tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan.
- Toisena merkittävänä yhteistyökohteena Helsinki pitää kaupunkien ja Helsingin seudun liikenne HSL:n yhteistyötä alueen liityntäpysäköinnin parantamiseksi. Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksessa ei ole varauduttu lisääntyvään liityntäpysäköintitarpeeseen itäisten kaupunginosien alueella. Tällä hetkellä liityntäpysäköinti Porvoonväylältä ohjataan Vantaalla Länsimäentien kautta Mellunmäen metroaseman nykyiselle avokentälle (n. 200 liityntäpysäköintipaikkaa). Tuleva kehitys edellyttäisi niiden saattamista pysäköintilaitokseen, mikä on merkittävä kustannus ja lisäksi vaikeuttaa tiiviin keskusta-alueen suunnittelua. Sekä Vantaan itäosista että itäiseltä Uudeltamaalta tulevan liityntäpysäköinnin ohjaaminen Länsimäentien tiiviiden asuinalueiden ja aluekeskusten läpi ratikan vartta pitkin Mellunmäkeen ei ole kestävä ratkaisu jatkossa, vaan Vantaalle tarvitaan erillinen liityntäpysäköintialue tai -laitos tasaamaan liityntäpysäköinnin kuormitusta.
- Vantaan ratikan suunnittelua on tehty yhteistyössä Helsingin kaupungin kanssa. Raitiotie on mahdollista liittää Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa (Viikin-Malmin pikaraitiotien jatke) sekä Pakkalassa (Mäkelänkadun bulevardikaupungin pikaraitiotien mahdollinen jatke). Näiden mahdollisten yhteyksien toteutettavuus ja kehittämisedellytykset on tärkeää turvata.

Vastine:

Ratikan kaavarunko tarkentaa Vantaan uuden yleiskaava 2020:n (voimassa 11.1.2023 lähtien) ratkaisun keskeisiä periaatteita. Sen tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Kestävän kasvun vyöhyke on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä Vantaan ratikan vaikutusalue. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo

seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat Mellunmäen metroasemalle.

Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Vantaan ratikan pysäkeillä ei ole varauduttu autoliikenteen liityntäpysäköintiin. Ratikkapysäkeillä on sen sijaan varauduttu pyörien liityntäpysäköintiin sekä mikroliikkumisvälineisiin.

Kaavarungossa on varauduttu Vantaa yleiskaava 2020:n ratkaisun mukaisesti raitiotien liittämiseen Helsingin puoleiseen verkostoon Vaaralassa sekä Pakkalassa Joukkoliikenteen runkoyhteys -merkinnöillä.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun pyöräilijät ry

Tiivistelmä lausunnosta

- Pyöräliikenteen pääreitti I ja pääreitti II tason väylät tulisi esittää kaavakartalla. On tärkeää, että jatkosuunnittelussa baanojen lisäksi myös pyöräliikenteen pääreitit ymmärretään keskeisinä liikenneväylinä.
- Henkilöautoliikenteen läpiajo tulisi keskittää alueiden reunoilla kulkeville pääkaduille. Pyöräliikenteelle taas voidaan tarjota nopeita oikoreittejä alueiden läpi ilman autoliikenteen haitallisia ulkoisvaikutuksia.
- Elävän keskusta-alueen yksi edellytys on, että alueen sisäiset matkat on sujuvinta tehdä jalan tai pyörällä. Aviapoliksen keskustaa halkovan Kehä 3:n estevaikutusta tulisi pyrkiä poistamaan vieläkin tehokkaammin, jotta kävely- ja pyöräily-ympäristö keskustan eri osia yhdistävillä väylillä olisi viihtyisämpää ja houkuttelevampaa.
- Baanat Pakkalassa/Lustikullassa
    - Esitetyt linjaukset eivät tarjoa riittävän suoria yhteyksiä seudulliselle pyöräliikenteelle. Kaavarunkoon tarvitaan lisää yhteysvarauksia, jotta kaikki vaihtoehdot on mahdollista selvittää jatkosuunnittelussa.
    - Hoivakotialueen läpi kulkevan varauksen lisäksi olisi järkevää lisätä varaus metsäalueenreunaan (valkoinen katkoviiva), jossa ei ole olemassa olevia rakennuksia esteenä.
    - Vastaava varausmerkintä tulisi lisätä myös Ylästö–Kartanonkoski-välille. Ei ole realistista, että Ylästöstä etelään suuntautuva liikenne kiertäisi Lentoasemantien liikenneympyränkautta.

Vastine:

Kaavarungon ratkaisuun, jossa pyöräliikenteen pääreitit esitetään erillisellä liitekartalla, päädyttiin kaavakartan luettavuuden takia. Kyseessä ei ole oikeusvaikutuksellinen kaavataso, joten pyöräliikenteen pääreittien esittäminen erillisellä liitekartalla ei poista niiden painoarvoa keskeisinä liikenneväylinä ja tarkemman suunnittelun lähtökohtina.

Kaavarungon selostuksessa mainitaan, että keskustojen läpiajava liikenne pyritään ohjaamaan pääkaduille ja teille sekä liikennealueena merkityille pääväylillä. Nämä yhteydet sijaitsevat pääosin keskusta-alueiden reunoilla ja tällä pyritään rauhoittamaan keskusta-alueiden sisäistä liikennettä. Samalla pyritään edistämään kestävien kulkumuotojen käyttöä keskusta-alueiden sisäisessä liikkumisessa. Alueiden paikallinen ja sisäinen liikenneverkko tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Kehä III:n estevaikutus Aviapoliksen keskustassa

Aviapoliksen alueella Lentoasemantien yli on uusina mahdollisina kävely- ja pyöräily-yhteyksinä osoitettu kaksi reittiä: toinen Viheryhteyden kehittämiskohta -merkinnällä ja toinen Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä. Nämä tarjoavat uusia vaihtoehtoisia itälänsisuuntaisia reittejä nykyisten ali- ja ylikulkujen rinnalle.

Kehä III:n yli on kaavarungossa esitetty uusi yhteys Rälssitien länsipuolelle Tärkeä käveltävä kaupunkitila -merkinnällä sekä viheryhteyden kehittämiskohta Pakkalantien länsipuolelle. Rälssitien viereinen yhteys on voimassa olevan asemakaavan mukainen. Muita estevaikutusta vähentäviä yhteyksiä ei kaavarungossa ole esitetty, mutta nykyiset tie- ja katuverkon varrella kulkevat yhteydet tarjoavat melko tiheän verkoston pohjoiseteläsuuntaiselle liikkumiselle.

Nykyisiä yhteyksiä pyritään kehittämään ympäristöltään ja liikkumisolosuhteiltaan kävelijän ja pyöräilijän kannalta miellyttävämmiksi. Niiden suunnittelu kuuluu tarkemmille suunnittelutasoille.

Paikallista jalankulun ja pyöräliikenteen verkkoa ei esitetä kaavarungossa vaan se ratkaistaan alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Baanat Pakkalassa/Lustikullassa

Vantaan pyöräliikenteen baanaverkkoa on selvitetty Baanaverkko Vantaalla -selvityksessä sekä tarkennettu vielä Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko -työssä. Backaksen kartanon alueella pyöräliikenteen baanan linjaus on tarkentunut edelleen alueelle laaditun asemakaavoituksen yhteydessä. Alueen länsipuolelle on esitetty selvitettävä pääpyöräreitti, jonka kautta on tarkoitus tarjota sujuva pyöräreitti Ylästöntien suuntaiselta baanalta etelään menevälle baanalle. Vaikka kyseinen yhteys ei ole baanatasoinen, se mahdollistaa kuitenkin vaihtoehtoisen reitin etelälänsisuuntaiselle pyöräliikenteelle.

Selvitettävä baanareitti -merkinnällä osoitetut yhteystarpeet eivät osoita reittien tarkkoja sijainteja. Merkinnän määräyksenkin mukaan reitin sijainti on selvitettävä jatkosuunnittelussa, joten Lustikullan alueella ei lisätä kaavarunkoon baanareittivarauksia.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan ratikka on tärkeä poikittainen joukkoliikenneyhteys sekä keskeinen kaupunkikehityshanke, joka antaa mahdollisuuksia kehittää kestävään liikkumiseen perustuvaa yhdyskuntarakennetta.
- Helsingin seudun MAL-sopimusseurannan mukaan (seurantakatsaus 2022, koskee vuotta 2021) Vantaan ratikan kaavarunkotyö, asemakaavat, katusuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä Tikkurilan tunnelin rakennussuunnitelmat etenevät aikataulussa. Sen sijaan Santaradan siirrossa on merkittäviä haasteita.
- HSL pitää tärkeänä, että kaavarunkoa tarkastellaan nimenomaan ratikkaliikenteen toimivuuden sekä riittävän maankäytön volyymin näkökulmasta. Tilavarausten ja geometrian tulee mahdollistaa ratikan sujuva ja nopea liikennöinti.
- HSL toteaa, että Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnin teemat vaikuttavat riittäviltä ja monipuolisilta. HSL pitää tärkeänä, että ratikkahankkeen kaupunki- ja julkistaloudelliset vaikutukset tutkitaan laajasti.
- HSL näkee, että Vantaan ratikan toteuttaminen nykyisellä HSL:n rahoitusjärjestelymallilla ei toteuta täysimääräisesti niitä tavoitteita, jotka hankkeelle on asetettu. Vantaan ratikan investointikustannuksia ei tule kuntatasolla säästää bussiliikenteen palveluista, eikä niitä tule myöskään rahoittaa pelkästään lipunhintoja korottamalla. Vantaan ratikan kokonaisuus tulee suunnitella siten, että rahoitus järjestetään osin esimerkiksi kaupunkikehityksen synnyttämillä tuloilla. Olennaista on myös maankäytön ripeä toteutuminen, jotta ratikan matkustajamäärät ja lipputulot kasvavat operointi- ja infrakustannusten myötä.
- Koska koko seudun kalusto hankitaan yhdessä, kalliita erityisratkaisuja (esim. akulla ilman ajolankoja ajamista) tulee välttää. Eri ratkaisuvaihtoehdoista tulee laatia riittävän laaja taloudellinen arviointi, jottei esimerkiksi kaapeloinnista aiheutuvien kustannusten välttäminen jossakin paikassa aiheuta vielä suurempia kustannuksia esimerkiksi kalustohankinnoissa.
- HSL muistuttaa, että vaihtopaikat Tuusulanväylällä (kt 45), valtatiellä 4 Hakunilassa sekä Porvoonväylällä (vt 7) tulee toteuttaa osana ratikkahanketta.
- Santaradan kohtalo tulee ratkaista valtion kanssa pikaisesti siten, että ratikka voi hyödyntää parasta reittiä Tikkurilan keskustassa.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän,

joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan vaatimat tilavaraukset ja geometria suunnitellaan laadinnassa olevien katusuunnitelmien sekä alustavien rakennussuunnitelmien yhteydessä.

Ratikan kaupunkitaloudelliset vaikutukset ovat tärkeä osa hankkeen perusteluita, ja niistä tehdään päivitetyt selvitykset ennen rakentamispäätöstä.

Joukkoliikenteen taloudesta ja infrakorvauksista

Vantaan ratikan investointikustannuksia ei ole ollut tarkoitus rahoittaa säästämällä bussiliikenteen palveluista. Ratikka korvaa toteutuessaan bussirunkolinjan 570, mutta muusta ratikan aikaisesta bussilinjastosta ei ole vielä päätöksiä. Vantaan ratikka on investointi, jonka tavoitteena on maksaa itsensä kaupunkikehityksestä saatavien tulojen myötä takaisin. Ratikan kaavarunko mahdollistaa kaupungin kasvun ja kehittämisen, mutta kaavarunko ei ota kantaa infrakorvausmenettelyn nykyisiin haasteisiin.

Varikosta, infrasta ja kalustosta

Kaikki erityisratkaisut, esimerkiksi akulla ajo ilman ajolankoja, selvitetään yhdessä Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa huolellisesti erityisesti elinkaarikustannusten kannalta ratikan suunnittelun yhteydessä. Laaja taloudellinen arviointi on välttämätöntä, jotta ratkaisuilla ei aiheuteta yllättäviä kustannuksia esimerkiksi kalustoon tai kunnossapitoon.

Tuusulanväylä (kt 45), Lahdenväylä (vt 4) ja Porvoonväylä (vt 7) ovat valtiolle kuuluvia teitä. Niillä olevia vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikkaan suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

Vantaan ratikkaa suunnitellaan siten, että se on mahdollista toteuttaa vaikka Santarata ei vielä poistuisikaan. Santarata estää alueen täysimääräisen maankäytön toteutumisen, joten radan siirtäminen on oleellinen osa kaavarungon maankäytön ratkaisua. Vantaan kaupunki pyrkii aktiivisesti löytämään Santaradalle korvaavan sijainnin tiedostaen rataverkon kunnossapito tarpeen.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Tiivistelmä lausunnosta

- Kaavarunkoalueen maankäytön muutokset aiheuttavat oleellista muutostarvetta olemassa oleville vesihuoltojärjestelmille, joten ratkaisuista tulee päättää tiiviissä vuorovaikutuksessa HSY:n kanssa.
- Vesihuollon esisuunnitelmissa esitettyjä ratkaisuja tulee jatkosuunnittelussa muuttaa/tarkentaa siten, että kaavarungon mukainen täydennysrakentaminen saadaan huomioitua vesihuoltoratkaisuissa.
- Lisäksi jatkosuunnittelun yhteydessä tulee huomioida riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille.

Vastine

Vesihuollon suunnitelmia laadittaessa varaudutaan kaupungin kasvuun. Suunnittelua tehdään yhteistyössä HSY:n ja Vantaan kaupungin kesken, ja tulevan asukas- ja työpaikkamäärien kasvu huomioidaan suunnitelmissa. Tarkemman suunnittelun yhteydessä huomioidaan vesihuollon putkien ja laitteiden tilavaraukset.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Suomen luonnonsuojeluliiton Uudenmaan piiri ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Rakentaminen uhkaa kaavarunkoluonnoksessa osittain tai kokonaan noin joka kolmatta eli yhteensä 50 arvokkaan luontokohteen rajausta. Merkittävimmät ongelmat kohdistuvat Aviapoliksen ja Länsimäen alueille.
- Ratikan kaavarunkoluonnoksessa luontoselvityksessäkin arvokkaiksi todettuja metsiä on merkitty rakentamismerkinnöillä karkeasti arvioiden n. 30 hehtaaria
- Selvitysten tulosten huomiointi on puutteellista.

Aviapolis

- Pinta-alaltaan merkittävimmät luonnonsuojelullisesti arvokkaiden metsien menetykset kaavarunkoluonnoksessa kohdistuvat Aviapoliksen alueelle lentokentän eteläpuolella.
- Viheralueisiin kytkeytyneisyyteen Aviapoliksen suuralueen länsi- ja keskiosan viheralueiden (TolkinpuistoTuulensuunpuisto-Osumapuisto sekä näiden länsipuoliset alueet) sekä Aviapoliksen itäosan laajimman metsäisen alueen eli Pyttisbergetin metsäalueen välillä pitäisi säilyttää.

Länsimäen kaavarunko

- Luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys, maakunnallisesti tärkeän ekologisen yhteyden katkaisemista Långmossenin länsipuolella. Vantaan ekologisten yhteyksien selvityksessä (Ojala 2018) määritelty ekologinen yhteys kulkee Länsimäen kaavarungossa rakennettavaksi esitetyn Långmossenin metsäalueen länsireunan kautta. Porvoonväylän pohjoispuolella vain Fazerilan teollisuusalueen länsipuolelta on jäljellä metsäinen yhteys eteenpäin, joten ekologista yhteyttä ei voi siirtää idemmäs vaan se on säilytettävä paikallaan.”
- Vartiotien varren AP-aluetta on Länsimäen kaavarunkoon verrattuna levitetty entistä enemmän metsäalueen (VL) päälle. SLL on esittänyt poistettavaksi arvokkaita alueita uhkaavia rakentamisvarauksia Långmossenin alueelta.

Ratikkavarikko

- Ratikkavarikon luonto- ja pohjavesivaikutuksiin liittyviä ongelmia on esitetty lausunnossamme Vantaan ratikkavarikon asemakaavan päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 28.4.2022 (Liite 9).

Vastine

Yleistä

Vantaalla lähtökohta maankäytön suunnittelulle on, että väestö kasvaa, ja asuntoja, työpaikkoja, palveluita ja muuta rakentamista tarvitaan. Yleiskaavassa 2020 on esitetty koko Vantaan maankäyttö kohti vuotta 2050. Yleiskaavan olennaisin ratkaisu

on, että nykyistä kaupunkirakennetta täydennetään ja tiivistetään, eikä juurikaan laajenneta rakentamista uusille alueille, jotka eivät aikaisemmin ole olleet rakentamiseen varattuja. Yleiskaavassa on turvattu laajojen viheralueiden verkosto.

Ratikan kaavarunko tarkentaa yleiskaavaa raideliikenteen pysäkkien ympärille tiivistyvässä kaupungissa. Ihmisten hyvinvoinnin ja luonnon arvojen takia asemakaavoitetut viheralueet pääosin säilyvät viheralueina kasvupaineesta huolimatta.

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kohdalla.

Luontoarvojen ja viherverkostojen osalta tarkastellaan mm. merkitystä luonnonsuojelulaissa esitettyjen suojelukriteerien puitteissa: suojeltavat luontoarvot priorisoidaan, alemman statuksen kohteet pyritään varjelemaan mahdollisuuksien mukaan, ja esim. osana laajempaa ekologisten ja virkistysalueiden verkostollista kehittämistä. Joitakin luontoarvoja voidaan säilyttää osana rakennettua ympäristöä.

Myös suunnittelun mittakaavataso voi vaikuttaa. Ratikan kaavarungon tapaisessa yleispiirteisessä suunnitelmassa ei esitetä viheralueverkoston pienimpiä osia, vaan ne näyttäytyvät vasta yksityiskohtaisen maankäytön suunnittelun tasolla. Ratikan kaavarungossa viheralueita on tarkasteltu nimenomaan kytkeytyvänä verkostona, ja suunnittelussa on tunnistettu monia puutteita ja katkoksia nykyisessä viherrakenteessa. Näitä katkoksia pyitään mahdollisuuksien mukaan eheyttämään tai etsiä uusia tapoja parantaa viherverkoston kytkeytyneisyyttä, esimerkiksi viherkadut.

Ratikan luontoselvityksissä yhteensä 155 luontotyyppirajauksesta kuvioista 27 määritettiin arvokkaiksi, paikallisesti huomattavan merkittäviksi tai alueellisesti merkittäviksi kohteiksi (arvoluokka II), 127 kohtalaisen arvokkaiksi, paikallisesti merkittäviksi kohteiksi (III) ja yksi ei merkittäviä luontoarvoja sisältävä kuvio (IV). Mikään luontotyyppikohde ei täytä luonnonsuojelulain suojeltavan luontotyypin kriteereitä. Kaavarungossa arvokkaat luontotyypit ovat suurimmaksi osaksi viheralueilla. Osa on rakennetuilla tonteilla, joita ei edes voida merkitä viheralueeksi. Hyviä rakentamispaikkoja on jätetty käyttämättä luontoarvojen takia. Luokan II luontotyyppejä on muualla kuin viheralueella vain erityisen hyvästä syystä (esim. lentokenttäalue).

Vaikutusten arvioinnin mukaan viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Luonnoksessa noin 65% viherpeitteisestä alueesta sijoittuu kaavarungossa esitetyille viheralueille. Valmiiseen kaavarunkoon määrä on jonkin verran lisääntynyt. Muualla kuin viheralueilla viherpeitteinen alue tulee vähenemään tai muuttumaan. Yleiskaavassa 2020 kuitenkin edellytetään vihertehokkuutta useimmilta rakennettavilta alueilta. Yleiskaavaa on tältä osin tarkennettu ratikan kaavarunkoon tiukentamalla vaatimusta edelleen. Ratikan kaavarungossa on yleismääräys: ”Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.” Määräyksellä ohjataan asemakaavoitusta siten, että rakennettavilla alueilla viherpeitteistä pintaa säilytetään tai luodaan mahdollisimman paljon, ja rakentamisen aiheuttamaa viherpeitteen vähenemistä kompensoidaan mm. viherkatoilla. Vihertehokkuus ohjaa alueita kehittymään vehreiksi. Vihertehokkuuslaskurissa saa eniten pisteitä säilytettävästä kasvillisuudesta, varsinkin säilytettävistä suurista puista.

Aviapolis

Avipoliksen Veromiehen kaupunginosa on hiljalleen muuntumassa logistiikkapainotteisesta teollisuusalueesta keskustaksi palveluineen. Kaupunginosan sisäisen viheralueverkoston rungon muodostavat yleiskaavassa viheralueeksi varatut mäet, Pyttisberget ja Plootukallio sekä purot Pytinoja ja Palo-oja. Ratikan kaavarungossa on esitetty yhteyksiä näiden välille, purot siniverkostona sekä siniviherverkostoa täydentäviä pienempiä viheralueita. Nykyistä metsää pyritään myös tonteilla säilyttämään niin paljon kuin mahdollista.

Ratikan kaavarunkoon on tuotu Viherketju-merkintä, joka osoittaa toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja. Viherketju voi tukea paikallista ekologista verkostoa. Tällainen viherketju-merkintä yhdistää myös Avipoliksen suuralueiden länsi- ja keskiosan viheralueita sekä Aviapoliksen itäosan Pyttisbergetin metsäaluetta. Tarkemman asteisessa suunnittelussa varmistetaan luontoarvojen säilyminen viherketjun osoittamassa sijainnissa. Alueilla, joilla kaupunkirakenne muuttuu, viheralueiden sijainti suunnitellaan tarkemmin osana kaupunkirakenteen kokonaisuutta.

Länsimäen kaavarunko

SLL lausui, että sekä luontoarvojen että laajemmin maakunnallisesti tärkeiden ekologisten yhteyksien turvaamisen kannalta merkittävä kipukohta ratikan kaavarunkoluonnoksessa on Länsimäen kaavarungon alue, erityisesti Långmossenin ja sitä ympäröivien metsäalueiden merkitys. Yhteys merkittiin valmiiseen kaavarunkoon paikallisena metsäisenä ekologisena yhteytenä ja viherketjuna, joiden sisältö tarkentuu jatkossa. Ratikan kaavarungon ulkorajaa on luonnokseen verrattuna muutettu siten, että Länsimäen kaavarungossa osoitettu selvitysalue on kaavarungon ulkopuolella. Långmossenin alue on YK2020:ssa merkitty kokonaisuudessaan asumisen alueeksi. YK2020 tukeutuu voimassa olevaan

maakuntakaavaan. Rakentamisalueet on tarkennettu Länsimäen kaavarungon mukaisiksi.

Varikko

Ratikan varikon alueelta on laadittu luontoselvitys, jonka tulosten perusteella arvokkaat luontokohteet sijaitsevat suunnitellun varikkoalueen ulkopuolella. Varikon alueesta laaditaan hankesuunnitelma, jonka yhteydessä arvioidaan vaikutukset metsäpinta-alan pienenemiseen sekä pohjavesivaikutuksia. Varikon alueelta on laadittu pohjavesiselvitys. Rakentaminen tulee pienentämään paljaan maan pinta-alaa alueella. Rakentamisen negatiivisia vaikutuksia vähennetään huomioimalla puhtaiden hulevesien viivyttäminen ja imeyttäminen tontilla sekä ajoneuvoliikenteen alueella hulevesien biosuodattaminen ennen johtamista pohjavesialueen ulkopuolelle tai hulevesiverkostoon. Asemakaavoituksen yhteydessä arvioidaan vaikutukset ja annetaan tarkemmat määräykset pohjaveden suojelemiseksi sekä rakentamisen aikaan että lopputilanteessa.

Helsingin seudun lintutieteellinen yhdistys — Helsingforstraktens ornitologiska förening Tringa ry

Tiivistelmä lausunnosta

Yleistä

- Yleisesti joukkoliikenteen kehittämistä ja raitiotieverkostoon panostamista pidetään lähtökohtaisesti kannatettavana ja viisaana hankkeena, etenkin mikäli hanke vähentää yksityisautoilua suunnittelualueella ja edesauttaa siirtymää kestävämpään liikenteeseen. Hankkeen huomattavan suuren mittakaavan vuoksi infrastruktuurin ja kasvavien asukasmäärien vaikutukset suunnittelualueen viheralueisiin ja ekologisiin yhteyksiin on arvioitava huolellisesti ja pyrittävä minimoimaan. Suunnitelmassa myös tunnistetaan tarve tärkeiden ekologisien yhteyksien ja luontoarvojen turvaaminen, jota pidetään välttämättömänä lähtökohtana jatkosuunnittelulle.
- Ekologinen kestävyys tulee nostaa muiden kestävyyden osa-alueiden yläpuolelle jatkosuunnittelua ohjaavaksi tavoitteeksi: ekologinen kestävyys muodostaa ne reunaehdot, joiden puitteissa hankkeeseen liittyvä maankäyttö ja muu toiminta on kestävää, minkä lisäksi ekologinen ja sosiaalinen kestävyys tuottavat hyvinvointia ja taloudellista kestävyyttä.

Maakunnallisesti tärkeät lintualueet ja viheryhteydet

- Kaavarunkoalueen todennäköisellä vaikutusalueella sijaitsee kolme maakunnallisesti tärkeää lintualuetta (MAALI), Niskalan peltojen MAALI-alue, Sipoonkorven MAALI-alue ja Itä-Helsingin MAALI-alue.
- Ratikalla voi olla vaikutusta alueeseen Kartanonkosken ja Tammiston kaupan alueen kasvavan asukasmäärän kautta: vaikutuksen laatu ja määrä riippuu tällöin ennen kaikkea siitä, kuinka virkistyskäyttöä ohjataan.
- Sipoonkorven alueen arvo perustuu osaltaan nimenomaan metsäisen ympäristön laajuuteen ja viheryhteyksiin eri metsä- ja suoalueiden välillä. Suunnitelmassa on asianmukaisesti tunnistettu ja merkitty Sipoonkorven eteläosaa myötäilevä viheryhteys, joka yhdistää Sipoonkorven mm. Slåttmossenin suojelualueeseen. Tätä viheryhteyttä ei saa heikentää, ja sitä päinvastoin tulee näkemyksemme mukaan pyrkiä vahvistamaan suunnittelun edetessä.
- Kaavarunkoalueen koillisosan viheralueet ja Itä-Helsingin MAALI-alueeseen liittyvät viheryhteydet tulee säästää, ettei metsäisten alueiden yhtenäisyys pirstoudu enempää. Länsimäen kaavarunkoluonnoksen osalta valtaosa linnustollisesti arvokkaista alueista on merkitty luo-merkinnällä. Näiden alueiden vahvempaa rauhoittamista ihmistoiminnalta olisi nähdäksemme perusteltua harkita merkitsemällä alueet asemakaavatasolla s-merkinnällä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

- Vuosina 2020–2021 toteutettu luontoselvitys kaavarunkoalueen linnustollisesti arvokkaista alueista on asianmukainen. Hankkeen jatkosuunnittelussa on

kuitenkin tarpeellista arvioida lisäksi hankkeen vaikutuksia viheryhteyksiin ja vaikutusalueella sijaitsevien MAALI-alueiden linnustoon tarkemmin.

Vastine

Yleistä

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Tunnistamme ekologisen kestävyyden kestävyyden kivijalkana. Tämä on tuotu esille jo yleiskaavan 2020 tavoitteissa. Yleiskaava 2020, selostus (6.2.1.Ekologinen verkko) :"Yleiskaavan tavoitteiden raami on kestävä kehitys, jonka kivijalka on ekologisen kestävyyden turvaaminen. Yleiskaavassa luonnon monimuotoisuutta ja toimivia ekosysteemejä turvataan vahvistamalla ekologista verkostoa. Yleiskaavassa on osoitettu uusia luonnonsuojelualueita ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeitä alueita (luo) sekä suojelualueita toisiinsa kytkeviä ekologisia runkoyhteyksiä. Luonnonsuojelualueet yhdessä muiden luontoarvoiltaan merkittävien alueiden kanssa muodostavat Vantaan ekologisen verkoston (liite 1.) perustan, jonka tavoitteena on turvata eliölajiston sekä luontotyyppien säilyminen ja monimuotoisuus pitkällä aikavälillä." Ratikan kaavarungon rooli on täydentää yleiskaavan perusratkaisua.

Ekologisen verkoston isot ratkaisut tehtiin yleiskaavassa. Ratikan kaavarunko tiivistää kaupunkirakennetta ennen kaikkea jo rakennetuille alueille. Ekologinen kestävyys ei ole lakannut olemasta kestävyyden perusta, vaikka ratikan kaavarungossa on nostettu myös taloudellisen ja sosiaalisen kestävyyden tavoitteita esille. Viheralueet ollaan pääosin säästämässä jo yleiskaavan mukaan, jota ratikan kaavarunko tarkentaa.

MAALI-alueet ja viheralueverkosto

Kasvava asukasmäärä väistämättä lisää alueen virkistysalueisiin ja reitteihin kohdistuvaa käyttöpainetta, ja silloin korostuu juuri virkistyskäytön ohjaaminen, kuten toimivat reitistöt ja palvelut, jotka ovat merkittävä keino ohjata käyttöpaine pois esim. herkiltä MAALI-alueilta. Reitit voidaan esimerkiksi mitoittaa niin, että luontoarvojen säilyminen on ensisijainen päämäärä. Luontoarvot parhaiten turvaavat ratkaisut tarkentuvat tapauskohtaisesti jatkosuunnittelussa. Kaavarunkoehdotuksen selostukseen on lisätty ohjeita koskien viherrakenteen jatkosuunnittelua. Luo-alueilla tutkitaan tarkemmin asemakaavatasolla, mitä merkintöjä on tarkoituksenmukaista käyttää.

Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehotetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehotetaan parantamaan.

Kaavarunkoehdotukseen on tuotu oma kaavamerkintä “metsäinen ekologinen runkoyhteys” maakunnallisesti merkittävälle ekologiselle yhteysalueelle, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Merkintään liittyy seuraava määräys: “Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.” Slåttmossenin suo ja siihen liittyvä luontoarvoiltaan merkittävä Kuussillan metsäkokonaisuus säilytetään maakunnallisena ekologisena yhteytenä.

Länsimäen ja Mellunmäen itäpuolella sijaitseva Itä-Helsingin metsien MAALI-alueeseen liittyviä viheryhteyksiä Länsimäen aleen Jatkosuunnittelussa varmistetaan lisäksi virkistysalueyhteys, joka on merkitty ratikan kaavarunkokartalle viherketjuna ja paikallisesti arvokkaana ekologisena yhteytenä.

Vaikutusten arviointi ja selvitykset

Luonnoksesta laadittiin vaikutusten arviointi. Vaikutusten arviointien ja lausuntojen pohjalta kaavarunkoon lisättiin viheralueita ja viheryhteyksiä, kirjoitettiin määräykset ekologiselle verkostolle ja tuotiin ekologinen verkosto pääkartalle.

Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus)

Tiivistelmä lausunnosta

Merkintöjen määräyslogiikka

- Määräyslogiikassa on syytä olla samoilla linjoilla kuin tuoreessa yleiskaavassa.
- Vähittäiskaupan suuryksikköjen osalta on pidettävä mielessä myös HHO:n päätös 28.6.2022. Huomio kiinnittyy myös tiiviin työpaikka-alueiden K ja monipuolisten työpaikka-alueiden TP merkintätapaan.

Ilmastovaikutukset

- Luonnosaineiston perusteella Vantaan ratikan kaavarunko vaikuttaa olevan linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan kanssa ja tukee asetettuja ilmastotavoitteita. Kaava-aineistosta ei kuitenkaan tule selkeästi ilmi, miten kaavarunko tiedostaa tulevaisuuden ilmastohaasteet ja miten kaavarunkotasolla varaudutaan ilmastonmuutoksen torjuntatyön mukanaan tuomiin muutoksiin sekä ratikkakaupungin liikkumisessa että sen rakentamisessa, asumisessa ja työelämässä.
- Kaavarungon ilmastovaikutuksia ei ole vielä tässä vaiheessa arvioitu, vaan niitä tullaan tarkastelemaan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten kokonaisarvioinnin yhteydessä. Laadukas arviointi auttaa osaltaan kirkastamaan kuvaa suunnittelualueen kestävästä mitoituksesta.
- Ratikan rakentamisvaiheen suorat ja välilliset kasvihuonekaasupäästöt ja mahdolliset hiilivarastojen menetykset tapahtuvat suhteellisen lyhyellä aikavälillä rakentamisen aikana, kun taas liikennöintivaiheen myönteiset kulkumuotosiirtymien kautta tapahtuvat vaikutukset tapahtuvat vähitellen pidemmällä, vuosikymmenien mittaisella aikajänteellä. Olisi hyvä, jos kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa tuotaisiin esiin tätä ratikan rakentamisesta syntyvää hiilivelkaa.

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan toteutuminen edistää joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ja parantaa yhdyskuntarakenteen saavutettavuutta ja kestävää kehitystä. Palvelutason parantamiseksi on tärkeää huomioida joukkoliikenteen toimintaedellytysten lisäksi myös jalankulun ja pyöräilyn sekä henkilöautoliikenteen vaihtoyhteydet ratikkaan.
- Jatkosuunnittelussa tuleekin huomioida pääväylien ylitykset ja niihin liittyvät vaihtopysäkit, jotka tulee suunnitella ja toteuttaa raitiotien hankkeen yhteydessä, jolloin voidaan varmistua palvelutason parantumisesta Vantaan ratikkahankkeen myötä. Joukkoliikenteen solmukohdat muodostuvat erityisen merkittäviksi alueiksi palvelutason parantamiseksi.
- Vantaan ratikan linjauksen välittömässä läheisyydessä tai sen vaikutusalueella on valtion maantieverkolla olevia suunnittelukohteita, mm. Vt 7 Länsimäentien vaihtopysäkit ja Vt 4 Hakunilan vaihtopysäkit, jotka tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.

- Ratikkalinjaus sijaitsee osittain myös maantieverkon varareiteillä, esim. mt 40940 Tikkurilantie, joka on myös huomioitava asia jatkosuunnittelussa.

Meluntorjunta

- Kaavarunkotyö antaa mahdollisuuden kartoittaa raitiotien varteen jo toteutetun rakennuskannan ääneneristävyys.
- Selvityksen perusteella tulee esittää, miten voidaan varmistaa ja edistää sitä, että raitiovaunujen aiheuttama melu ei ylitä rakennuksissa sisätiloille annettuja ohjearvoja eikä enimmäistason suositusarvoa öisin.
- Lisäksi on syytä tehdä arvio siitä, missä kohteissa on riski, että pelkkä raidelinjaan tehty tärinä- ja runkomelusuojaus ei ole riittävä tai kustannustehokas.

Luonnonsuojelu

- ELY-keskuksen näkemyksen mukaan kaavarunkoalueen merkittävin vaalittava luontoarvo on ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. ELY-keskuksen näkemyksen mukaan selostuksen sivulla 54 esitetty maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys tulee nostaa myös kaavarungon pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi ja antaa sille asianmukaiset jatkosuunnittelua ohjaavat määräykset. Lisäksi kyseiselle ekologiselle yhteysalueelle on tarve muodostaa jatkosuunnittelussa omat kehittämis- ja huomiointiperiaatteet
- Myös Ojangon ja Kuussillan välillä kehä III:lla runkoviheryhteyttä koskevaan kaavamääräykseen voisi lisätä ohjeistuksen rakenteen jatkosuunnittelua varten (ELY:n lausunnossa: “Ekologista runkoviheryhteyttä toiminnallisesti parantava rakenne tulisi toteuttaa mahdollisimman leveänä vihersilta/-kansirakenteena.”)
- ELY lausuu, että viitasammakon ja muiden matelijoiden liikkumisedellytykset on turvattava jatkosuunnittelussa (mm. Raide-Jokerin alikulkuratkaisuista mallia) Vaaralan ja Fazerilan lampien välillä. Uudenmaan ELY-keskus huomauttaa, että jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologisen toiminnallisuuden turvaamiseen Vaaralan alueella. Fazerilan viitasammakkolammen ympäristön maankäytön jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää lisää huomiota alueen viitasammakoiden lisääntymis- sekä levähdyspaikkojen tiukan suojelun toteutumiseen luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti.

Vastine

Merkintöjen määräyslogiikka

Kaupan määräys (KM) muutetaan vastaamaan HHO:n päätöstä: *Alueille saa sijoittaa merkitykseltään seudullisia keskustahakuisen erikoiskaupan suuryksiköitä* -poistetaan.

Ratikan kaavarunko seuraa yleiskaavan merkintälogiikkaa tärkeimmiltä osiltaan, mutta ratikan kaavarunko on tarkkuustasoltaan ja tehtäviltään erilainen suunnittelutaso. Ratikan kaavarungon esitystapaa kehitettäessä pidettiin tärkeänä myös sitä, että ratikan kaavarungon merkinnät eivät ole ristiriidassa jo aiemmin laadittujen alueellisten kaavarunkojen kanssa. Tarkentuvasta suunnittelusta hyödyn saaminen edellyttää myös osin erilaisten merkintöjen käyttöä. Esimerkiksi yleiskaavan työpaikka-alueiden luokka on jaettu kaavarungossa kahtia. Ratkaisuun vaikuttaa Aviapoliksen kaavarunko, jossa käytetty intensiivisten työpaikka-alueiden luokka ei olisi tullut luontevasti huomioiduksi ilman omaa merkintäänsä. Ratikan kaavarungon K-aluevaraukset vastaavat käytännössä Aviapoliksen kaavarungon intensiivisiä työpaikka-alueita.

Ilmastovaikutukset

Vantaan kaupungin tavoitteena on hiilineutraalius vuonna 2030. Resurssiviisauden tiekarttaan (2021-2025) sisältyy useita tavoitteita, joita ratikan kaavarungolla toteutetaan (kuten tiivistetään maankäyttöä pääsääntöisesti raideliikenteeseen tukeutuen, kehitetään keskuksia toiminnallisesti monipuolisina kaupunkikeskustoina, sijoitetaan uudet asunnot, työpaikat ja palvelut pääosin aseman seuduille ja joukkoliikennevyöhykkeelle, mahdollistetaan tiiviillä kaupunkirakenteella palveluiden helpompi saavutettavuus ja laajempien viheralueiden säästäminen, kehitetään joukkoliikenteen toimivuutta). Lisäksi resurssiviisauden tiekarttaan sisältyy useita muita tavoitteita, joihin ratikan kaavarunko ei suoraan ota kantaa (esim. Edistetään vähähiilistä rakentamista sekä rakentamisen kiertotaloutta). Kaavarunko on yksi työkalu kaupungin ilmastonmuutoksen hillinnän ja siihen sopeutumisen kokonaisuudessa. Kaavarungossa on järkevää keskittyä niihin näkökulmiin, joihin sillä voidaan parhaiten vaikuttaa.

Ratikan kaavarungon ilmastovaikutusten arvioinnissa arvioitiin kaavarunkoluonnosta Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostetulla arviointikehikolla alue- ja yhdyskuntarakenteen, ilmastonmuutokseen sopeutumisen, luonnonvarojen käytön ja viherrakenteen sekä liikennejärjestelmän ja energiaratkaisujen kannalta. Arvioinnissa tarkasteltiin sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia. Arvioinnin mukaan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat liikkumistarpeen vähentäminen, kulkumuotojakauman painottaminen kestäviin vaihtoehtoihin, alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen. Heikkouksia taas olivat rakentamisen määrä ja mahdollinen hiili-intensiivisyys, liikkumisen määrän kasvu asukasmäärän kasvaessa, luonnonvarojen käyttö ja viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä tiiviin kaupungin mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa. Arvioinnissa huomioitiin myös epävarmuudet ja vaikutusten pysyvyys ja tuotiin esiin jatkosuunnittelussa huomioitavat tekijät, joilla vaikutuksia voidaan vähentää ja sopeutumista edistää.

Näitä seikkoja on huomioitu jo Resurssiviisauden tiekartassa, joka sisältää myös rakentamisen päästöihin ja materiaalitehokkuuteen liittyviä tavoitteita (mm. Edistetään vähähiilistä rakentamista, Edistetään rakentamisen kiertotaloutta sekä Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä). Lisäksi

rakennusten elinkaaren aikaista hiilijalanjälkeä tullaan ohjaamaan lainsäädännöllä lähivuosina.

Kaavarunko on yleispiirteinen suunnitelma, jonka tarkempaa toteuttamista ohjataan asemakaavoilla. Asemakaavatasolla määritellään rakentamisen yksityiskohdat, ja voidaan antaa niihin liittyviä tarkempia määräyksiä. Kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeita jatkosuunnitteluun myös ilmasto- ja resurssiviisausnäkökulmasta. Lisäksi kaavarungon määräyksiin on lisätty yleismääräys, jonka mukaan asemakaavoissa on kartoitettava mahdollisuudet vähentää kasvihuonekaasupäästöjä sekä lisätä hiilinieluja ja -varastoja esimerkiksi hiilineutraalisuusselvityksellä.

Liikennejärjestelmä

Vaihtoyhteyksiä Vantaan ratikan ja valtion maantieverkkoon kuuluvien teiden (kt 45, vt 4 ja vt 7) välillä suunnitellaan raitiotien kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä Uudenmaan ELY-keskuksen toimesta. Suunnittelua tehdään yhteistyössä raitiotiesuunnittelun kanssa ja vaihtopaikkojen toteutuksesta sovitaan aikanaan erikseen ELY-keskuksen kanssa. Ratikan kaavarungossa näille kohdille on merkitty Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, jonka määräyksen mukaisesti vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Määräys koskee kaikkia kulkumuotoja.

Tikkurilantien ja muiden Vantaan ratikan linjauksella olevien katujen poikkileikkaukset määrittyvät tekeillä olevan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä. Ajoneuvoliikenteen sujuvuutta on suunnittelun aikana varmistettu liittymien toimivuustarkasteluilla.

Meluntorjunta

Ratikan varrelta on laadittu meluselvitys (Sitowise 20.4.2022) sekä tärinä- ja runkomeluselvitys (itäinen osuus: WSP&Afry 25.2.2022, läntinen osuus Sweco 23.5.2022). Meluselvityksessä on selvitetty melun nykytasoja sekä ennustetilanteen keskiäänitasoja ja enimmäisäänitasoja päivä- ja yöarvoilla. Melusuojaustarpeessa on otettu huomioon voimassa olevien kaavojen ääneneristävyysvaatimukset.

Alueilla, joilla on kaavoissa annettu ääneneristävyysvaatimus, on oletettu rakennusten toteutetun näiden vaatimusten mukaisesti. Muilla alueilla on oletettu rakennusten toteutetun tavanomaisilla seinärakenteilla, joiden ääneneristävyys on 30 dB. Alueilla, joilla meluselvityksen perusteella sisätilojen ohjearvot melun keskiäänitasoilla ja enimmäisäänitasoilla eivät toteudu, on sisätiloissa käyty mittaamassa ja arvioimassa seinärakenteiden ääneneristävyys. Alueilla, joilla olemassa olevien rakennusten seinärakenteiden ääneneristävyys ei ole riittävä, on meluselvityksessä esitetty melusuojauksen toteutusta ja ne suunnitellaan ratikan katusuunnittelun yhteydessä ja merkitään myös ratikan kaavoihin. Melusuojaus toteutetaan ratikan raiteiden rakenteiden tai meluseinien rakentamisen kautta.

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella aiheuta arvioinnin mukaan merkittävää riskiä

rakennuksille. Alueilla, joilla rakennuksia sijaitsee tärinän riskialueella, rakennetaan ratikan pohjustus paalulaatoituksella, jolloin tärinä vähenee ja rajoittuu katualueelle. Lisäksi laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella. Muutamilla alueilla runkomelu ylittää ohjearvot katualueen ulkopuolella, näillä alueilla vaimennukset toteutetaan ratikan raiderakenteisiin.

Kaavarunkoalueella myöhemmin tehtävissä rakentamista ohjaavissa asemakaavoissa selvitetään meluolosuhteet sekä melusuojauksen tarve ja keinot.

Luonnonsuojelu

Uudenmaan ELY-keskus esitti lausunnossaan, että maakunnallisesti merkittävä ekologinen yhteys, joka yhdistää koillisessa Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen, nostettaisi pääkartalle omaksi kaavamerkinnäksi. Kaavarunkoehdotukseen on nyt lisätty kyseinen yhteysmerkintä “metsäinen ekologinen runkoyhteys” -merkinnällä. Merkintään liittyy seuraava määräys: “Kaavarunkoalueen merkittävä vaalittava luontoarvo, maakunnallisesti merkittävä metsäinen ekologinen yhteys. Yhteysalue yhdistää Ojangon, Hakunilan ja Sipoonkorven kansallispuiston luontoalueet Helsingin puolella sijaitseviin Kivikon, Hallainvuoren ja Vanhankaupunginlahden luontokokonaisuuteen. Yhteyttä tulee vaalia ja kehittää metsäisenä ja mahdollisimman leveänä. Yhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.”

Kaavarungon kartalle on metsäisen ekologisen runkoyhteyden lisäksi osoitettu Keravanjoen ja Kylmäojan varret virtavesien varren runkoyhteysmerkinnällä. Lisäksi on osoitettu purouomia paikallisesti tärkeinä virtaveden varren ekologisina yhteyksinä. Paikallisesti tärkeää metsäistä ja puustoista verkostoa on osoitettu omalla paikallinen metsäinen ja puustoinen ekologinen verkosto - merkinnällä.

Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen sekä liikkumisedellytysten turvaamiseksi kaavarungon selostukseen on lisätty ohjeistus jatkosuunnittelua varten. Ohjeistus kuuluu: “Jatkosuunnittelussa tulee tarkentaa ja huomioida viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen tarpeet ja laajuus sekä selvittää lisääntymis- ja levähdyspaikkojen ekologinen tila ja niitä ylläpitävät hoitotoimenpiteet. Jatkosuunnittelun maankäytön vaihtoehdoista tulee laatia vaikutusten arviointi. Erityistä huomiota tulee kiinnittää viitasammakon lisääntymispaikkojen vesitasapainon säilymiseen sekä viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen yhteyksien säilymiseen ja kehittämiseen sekä kytkeytymiseen maakunnallisesti ja paikallisesti arvokkaisiin ekologisiin yhteyksiin”.

Uudenmaan liitto

Tiivistelmä lausunnosta

Maakuntakaava

- Ratikan kaavarunko toteuttaa ja tarkentaa maakuntakaavamerkintöjä ja niihin liittyviä suunnittelumääräyksiä.
- Kaavarunko on tärkeä maakuntakaavan ja Vantaan yleiskaavan tavoitteiden toteutumisen kannalta. Kaavarunko edistää mm. maakuntakaavan kasvun kestävään ohjaamiseen ja hyvinvoinnin ja vetovoimaisuuden lisäämiseen liittyviä pää- ja alatavoitteita.
- Kohtaan suunnitelmat ja strategiat tulee lisätä maininta siitä, että alueella on myös voimassa Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaava, Östersundomin alue.
- Voimassa olevassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella Kehä III, lentokentälle johtava st 135 sekä Lahdenväylä ovat valtakunnallisesti merkittäviä kaksiajorataisia teitä. Östersundomin maakuntakaavassa Kehä III ja Porvoonväylä ovat moottoriteitä. Tuusulanväylä ja st 138 ovat Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa kaavarunkoalueella maakunnallisesti merkittäviä teitä, joten näiden teiden merkintöjen määräyksessä kannattaisi jatkosuunnittelussa huomioida maakunnallinen merkittävyys.
- Uudenmaan liitto toteaa, että Vuosaaren satamarata tulee merkitä kaavarunkoon, vaikka se kulkee tunnelissa kaavarunkoalueella.

Vantaan yleiskaava 2020

- Kaavarunko toteuttaa Vantaan yleiskaavan tavoitetta kaupunkirakenteen sisäänpäin kasvusta joukkoliikenteeseen tukeutuen, mikä on kannatettavaa ja maakuntakaavan periaatteiden mukaista.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

- Ratikan myötä mahdollistetaan mm. ympäristön nykyisen ja uuden maankäytön kehittäminen, parannetaan alueen saavutettavuutta, luodaan edellytyksiä palveluiden, elinkeinojen ja työpaikkojen kehittämiselle sekä edistetään kestävään liikkumisjärjestelmään perustuvaa yhdyskuntarakennetta. Ratikan ympäristön tiivis maankäyttö ja hyvä saavutettavuus ovat olennaisia tekijöitä seudun taloudellisen kehityksen kannalta.
- Kaavarungossa esitetyt tavoitteet ovat kannatettavia ja niillä on seudullista ja maakunnallista merkitystä. Kaavarunko luo hyvät edellytykset ratikkaa koskevien asemakaavojen laadinnalle.

Joukkoliikenteen vaihtopaikat

- Kaavarungossa on esitetty ohjeellinen sijainti tärkeälle joukkoliikenteen vaihtopaikalle ratikkalinjalla Tuusulanväylälle, Lahdenväylälle ja Porvoonväylälle. Lentoasemalle ja Tikkurilaan on merkitty ohjeellinen sijainti valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoasemille. Uudenmaan liitto huomauttaa, että

joukkoliikenteen vaihtopaikat ja -asemat palvelevat myös maakunnallista liikennettä ja yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa tulee joukkoliikenteelle ja vaihtopysäkeille varata reitit, joilla voidaan vaihtaa sujuvasti joukkoliikennemuodosta ja -linjastosta toiseen.

Viherrakenne

- Viherrakenteen osalta on hyvä, että ratikkakaupungin visiossa vaalimisen lisäksi myös vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja. Hyvää on myös se, että nykytilassa on tuotu esiin myös heikkoja yhteyksiä laajoille viheralueille. Jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta.
- Maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät.
- Lisäksi siellä, missä on jo nyt viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille sekä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa.
- Lisäksi selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista.

Siniverkosto

- On hyvä, että siniverkoston merkinnällä osoitetaan joet, purot ja kehitettävät ojat sekä viheralueet niiden varrella, ja että myös puroympäristöjen kehittäminen nykyistä luonnontilaisemmiksi on huomioitu. Suositusleveyttä tulisi kuitenkin leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa.

Vastine

Maakuntakaava

Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta.

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä.

Vantaan yleiskaava 2020

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi

tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vantaan Ratikan kestävän kasvun vyöhyke luo seudullisessa tarkastelussa uuden poikittaisen kasvukäytävän, joka yhdistää mm. lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan keskustat. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokas joukkoliikenne taas vähentää katuverkostoon kohdistuvia paineita.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. ratikan kaavarunkoluonnoksessa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Ratikan kaavarungon tavoitteet

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Ratikan kaavarungolla konkretisoidaan ja tarkennetaan tätä yleiskaavallista valintaa.

Kansainvälisen talouden ja sitä myötä myös Suomen aluerakenteen kehitys on suosinut suurimpien kaupunkiseutujen kasvua. Vantaa on erottamaton osa Suomen kilpailukykyisintä kaupunkiseutua, ja kaupungin on kyettävä osoittamaan odotettavissa olevaa kasvua vastaava määrä maa-alueita kaupungin eri maata käyttäviä toimintoja varten. Rakennustonttimaan tarve on uuden yleiskaavan linjausten mukaisesti pyritty kohdistamaan mahdollisimman kestävästi, mutta kaikkia inventoituja luontoarvoja ei voida säilyttää. Kasvavalla seudulle samoille alueille voi kohdistua ristiriitaisia tavoitteita, joiden ratkaisemisessa tarkastellaan alueiden merkitystä kilpailevien käyttötarkoitusten kannalta.

Liikenne

Ratikan kaavarungossa Kehä III, Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä sekä seututie 135 on merkitty liikennealueina, jotka määräyksen mukaisesti varataan valtakunnallista tai seudullista liikennettä palveleville väylille. Seututie 138 on puolestaan merkitty tienä, joka on määräyksen mukaisesti tärkeä paikallista tai seudullista liikennettä palveleva väylä. Kyseisiä teitä koskevat määräykset ovat ratikan kaavarungossa samat kuin Vantaan yleiskaava 2020:ssa.

Valtakunnallisen joukkoliikenteen vaihtoaseman määräyksessä on huomioitu, että kansainvälisen, valtakunnallisen ja seudullisen joukkoliikenteen liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Tärkeiden joukkoliikenteen vaihtopaikkojen osalta määräyksessä puolestaan on, että vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina. Nämä koskevat myös maakunnallista joukkoliikennettä ja vaihtoyhteyksien tarkempia ratkaisuja suunnitellaan Vantaan ratikan kadunsuunnittelun ja alustavan rakentamissuunnittelun yhteydessä.

Viherrakenne

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että jatkosuunnittelussa kannattaisi täsmentää, ovatko yhteydet heikkoja ekologisesti ja/tai virkistyskäytön kannalta. Ratikan kaavarungon selostuksessa alueen nykytilaa on kuvattu erittäin tiiviisti kuusikulmioiden sisään mahdutetuissa teksteissä. Yhdessä tekstissä kerrotaan, että Veromiehestä yhteydet laajoille viheralueille ovat heikot. Tässä tarkoitetaan nimenomaan ihmisten virkistysyhteyksiä.

Ratikan kaavarungossa ekologinen verkosto ja virkistyksellinen verkosto on eritelty, ja molempien vahvistamiseksi on esitetty merkintöjä ja määräyksiä. Usein yhteydet ovat samoissa paikoissa, mutta joskus eivät. Luonnosvaiheen jälkeen ekologisen verkoston merkinnät vietiin pääkartalle. Teemakartoilla asioita voi tarkastella erikseen. Siniviherverkostoa kuvaavan teemakartan yhteyteen lisättiin teksti, jossa kerrotaan, että yhteydet voivat olla sekä virkistyksellisiä että ekologisia.

Ekologisesta verkostosta on eritelty runkoyhteydet ja paikalliset yhteydet ja virtavesiin liittyvät ja metsäiset tai puustoiset yhteydet. Näille kaikille kirjoitettiin määräykset luonnosvaiheen jälkeen. Runkoyhteyksiä, jotka ovat seudullisia, kehotetaan kehittämään mahdollisimman leveinä, ja niiden toimivuutta ja jatkuvuutta kehotetaan parantamaan.

Lausunnossa todetaan, että maakunnallisia viheryhteyksiä tulisi vielä vahvistaa, koska alue on jo isolta osin rakentunut, tarvittaessa useilla pienemmillä yhteyksillä. Viherketju-merkintä ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys lisättiin Kuussillasta kohti etelää, viitasammakkoalueen kautta ja Porvoonväylän yli kohti Westerkullan pellonreunan metsää. Porvoonväylän eteläpuolella yhteys merkittiin suunnilleen samalle kohdalle kuin yleiskaavan 2020 virkistysalueyhteys. Seudullinen ekologinen yhteysalue on olemassa nykyisellään, mutta se on poistettu maakuntakaavasta ja yleiskaavasta 2020. Leveän seudullisen yhteyden sijaan tälle kohdalle voidaan jättää kapeampi yhteys. Tarkemman asteisessa suunnittelussa tutkitaan, millä tavoin yhteys voidaan totuttaa.

Uudenmaan liiton lausunnossa todetaan, että leveämpiä viheralueita kannattaisi leventää lisää ottaen huomioon myös jo rakennettujen ja rakennettavien tonttien vehreät. Tontilla olevaa kasvullista aluetta ei voi esittää kaavarungon viheralueena muuten kuin siinä tapauksessa, että alue on tarkoitus hankkia kaupungin omistukseen ja asemakaavoittaa julkiseksi viheralueeksi. Tämä on mahdollista vain harvoin. Jatkosuunnitteluohjeisiin lisättiin, että erityisesti ”Aviapolis-keskuspuistoon” eli Krakanojan laaksoon rajoittuvan tontin kohdalla asemakaava tulisi muuttaa siten, että luonnon arvot otettaisiin paremmin huomioon. Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti -merkinnän määräyksessä todetaan, että ”paikoin vehreiden reittien julkinen osuus on kapea, jolloin vehreys on viereisellä tontilla. Viereisten tonttien vehreyttä säilytetään asemakaavan ratkaisuissa.”

Yleiskaavassa 2020 levennettiin alueella olevia seudullisia ekologisia yhteyksiä verrattuna voimassa olevaan yleiskaavaan. Keravanjoen rannalla Tikkurilan tehtaiden alueella viheraluetta on levennetty nykyiselle rakennetulle alueelle ja ratkaisu toistetaan ratikan kaavarungossa. Seudullista ekologista yhteyttä tulisi siis täydentää nykyisin rakennetulla alueella. Ratkaisu tarkentuu asemakaavassa.

Lausunnossa todetaan, että siellä, missä on viheralueissa kapeikkoja, on erityisen tärkeää lisätä kaupunkivihreää ympäröiville rakennetuille alueille. Kaavarungossa kuitenkin määrätään lisäämään kaupunkivihreää kaikkialle: *”Kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja. Kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti. Katutilat ja pihat ovat vehreitä. Maanpäällistä hulevesien hallintaa suositaan. Siellä, missä kasvullista maata ja läpäisevää maanpintaa on vähän, integroidaan kasvillisuutta rakennuksiin.”*

Lausunnossa todetaan, että olisi syytä harkita laajojen viheralueiden välille nyt esitettyä useampia yhteyksiä tukemaan ekologisen verkoston toimintaa. Viheralueverkosto on esitetty nykyisen asemakaavoitetun viheralueverkoston pohjalta siten, että asemakaavoitettuja viheralueita ei juurikaan oteta rakentamiskäyttöön ja alueiden välille luodaan uusia yhteyksiä tarvittaessa vaikka viherkatujen kautta, jos muu ei ole mahdollista. Erilaisia vehreitä yhteyksiä on edelleen täydennetty ja niiden sisältöä on tarkennettu luonnoksesta ehdotukseen. Viherketju-määräyksen sisältöä tarkennettiin siten, että luontoarvojen säilyminen varmistetaan viherketjun osoittamassa sijainnissa.

Lausunnossa todetaan, että selostusta ja vaikutusten arviointia kannattaisi täydentää maakunnallisten yhteyksien toimivuuden haasteiden kuvauksella ja kuvaamalla niihin vastaamista. Maakunnallisten yhteyksien toimivuuteen on tuotu parannusehdotuksia yllä kuvatulla tavalla. Mm metsäisen ekologisen runkoyhteysalueen epäjatkuvuuskohtaa kehä III:n väylän kohdalla tulee parantaa esimerkiksi vihersilta tai -kansirakenteella siten, että eliöillä on mahdollisuus liikkua tai levitä verkostoa pitkin.

Siniverkosto

Lausunnon mukaan siniverkoston suositusleveyttä tulisi leventää etenkin maakunnallisesti merkittävien yhteyksien tapauksessa. Vesistöihin liittyen on jo yleiskaavassa varattu viheraluetta niin leveälti kuin mahdollista, yli 30 metriä silloin, kun rakennukset eivät ole tätä lähempänä rantaa ja kuten aikaisemmin kuvattiin, muuttuvilla alueilla nykyiselle rakennetulle alueelle. Siniverkosto on kehittämismerkintä, joka tuo turvaa puroille ja ojille, jotka virtaavat rakennetuilla alueilla. Siniverkostomerkintään liitetty suositusleveys liittyy haasteeseen luoda ja parantaa verkostoa pääosin jo rakennetuilla alueilla, ja on siten kompromissi tunnistettujen ekologisten tarpeiden ja toteutuneen maankäytön välillä. Useimmissa paikoissa rakentaminen sijoittuu jo hyvin lähelle osoitettuja purokäytäviä. Paikoissa, joissa on tilaa leveämmän purokäytävän toteuttamiseen, ei määräys ole esteenä sellaisen toteuttamiseen.

Muutostarpeet

Vuosaaren satamarata merkitään kaavarunkoon Raskaan raideliikenteen tunneliosuus -merkinnällä. Lisätään selostukseen maininta Östersundomin alueella voimassa olevasta Uudenmaan 2. vaihemaakuntakaavasta. Tiedoksi ratikkatiimille. Lisätään merkinnät maakunnallisille ja paikallisille ekologisille yhteyksille. Tarkennetaan viherketjun määräystä.

Tiedoksi ratikkatiimille.

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy

Tiivistelmä lausunnosta

- Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitekaapeleita sekä Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa sijaitsee suunnitellun ratikkareitin varrella. Ratikkareitti kulkee osin alueilla, joissa se risteää ja/tai sijoittuu samansuuntaisesti suurjännitejohtojen ja/tai kaukolämpöjohtojen kanssa.
- Vantaan Energia Sähköverkot Oy ja Vantaan Energia Oy haluavat, että ratikan vaikutusalueella tehtävissä asemakaavoissa huomioidaan maakaapeleiden, suurjänniteilmajohtojen ja kaukolämpöputkien sijainti sekä otetaan kantaa sähköjohtoihin ja muuntamoihin.
- Tarvittavissa siirroissa toimitaan kustannusten osalta nykyisen yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine

Voimajohtojen ja ratikan linjan sijoittumista ja vaikutuksia toisiinsa selvitetään ja yhteensovitetaan ratikan suunnittelun aikana. Indusoituvien jännitteiden tarkasteluja on tehty, ja ne huomioidaan ratikan suunnittelussa. Risteämälausunnot on saatu ja niiden perusteella Vantaan ratikan ratasähkösuunnittelija on yhdessä katusuunnittelun kanssa tarkastellut kaikki voimajohtojen risteilyt uuden suunnitellun kadun ja radan korkeustasoilla. Tarkastelussa on varmistettu raitiotien ajolankojen sekä voimajohtojen tarvitsemat suojaetäisyydet. Tämänhetkisellä suunnitelmatilanteella ei ole tunnistettu kohteita, joissa suojaetäisyydet eivät täyttyisi.

Asemakaavoituksessa ja ratikan tarkemmassa suunnittelussa huomioidaan ja sovitetaan yhteen ratikan sekä sitä ympäröivän maankäytön sijoittuminen suhteessa sähköjohtoihin, muuntamoihin ja kaukolämpöjohtoihin. Risteämät ja tarvittavat kaukolämpöputkien siirrot huomioidaan tarkemman tasoisessa suunnittelussa yhteistyössä Vantaan Energian kanssa.

Ratikan kaavarunko mahdollistaa merkittävän määrän rakentamista. Toteutuessaan ratikan kaavarunko tuo alueelle lisää työpaikkoja ja asumista, mikä voi johtaa tarpeeseen laajentaa kaukolämpö- ja sähköverkkoja. Suunnitteluyhteistyöllä voidaan varautua tähän kasvuun. Kaupunki on toimittanut Vantaan Energia Oy:lle arvion asukas- ja työpaikkamääristä sekä niiden sijoittumisesta kaupunginosittain energiayhtiön pitkän aikavälin suunnittelun tueksi.

Vantaan kaupunginmuseo

Tiivistelmä lausunnosta

- Museo pitää erittäin hyvänä sitä, miten kaupungin historiallisuus on haluttu ottaa yhdeksi lähtökohdaksi ratikkalinjan suunnitteluun ja osaksi tehtävää vaikutusten arviointia.
- Kehitettävän historiallisen tieympäristön merkintään liittyy määräys, jossa painotetaan liikkumisympäristön miellyttävyyttä ja paikkojen luonteen korostamista. Määräyksen sisältö keskittyy alueiden katuympäristön viherrakentamista ja katupintojen jäsentelyyn. Museo pitää hyvänä, että merkittävästi Vantaata määrittänyt liikenteen historia on nostettu esiin uuden liikennemuodon suunnittelussa. Museon näkökulmasta historiallisuuden painottuminen saisi kuitenkin olla vahvemmin läsnä määräyksessä.
- Museo ehdottaa määräyksen muotoilua seuraavasti: "...Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä paikkojen omista historiallisista lähtökohdistaan." Museon kulttuuriympäristöviranomaisten asiantuntijuuden hyväksikäyttö voitaisiin tuoda myös esiin määräyksessä esimerkiksi lauseella, jossa historiallisesti kehitettävien tieosuuksien yksityiskohtaisemmista katusuunnitelmista määrättäisiin neuvottelemaan paikallisen museoviranomaisen kanssa.
- Kaavaselostuksen tekstissä on viitattu Yleiskaava 2020 yleismääräykseen, jossa määrätään, että asemakaavoituksessa ja lupakäsittelyssä on otettava huomioon museoviranomaisen ylläpitämän kulttuuriympäristötietokannan mukaiset merkittävät rakennusperintökohteet sekä museoviraston ylläpitämän muinaisjäännösrekisterin mukaiset kiinteät muinaisjäännökset ja muut kulttuuriperintökohteet ja selvitettävä niiden suojelutarve ja -edellytykset. Kyseisen yleiskaavan määräyksen huomioiminen kaavarungossa on museon näkökulmasta kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta riittävää.
- Kaavaselostuksen lausetta (s. 50) "Yleiskaava 2020 suojelee oikeusvaikutteisesti merkittäviä kulttuuriympäristökokonaisuuksia aluerajauksilla ja määräyksillä ja rakennusperintöä, yleismääräyksellä", tulee kuitenkin täydentää vielä muinaisjäännöksiä koskevalla maininnalla ("...ja rakennusperintöä ja muinaisjäännöksiä yleismääräyksellä"). Yleiskaavan yleismääräystä voisi tuoda selvyyden vuoksi esille vielä paremmin kirjoittamalle se selostukseen auki ja lisäämällä tekstin myös kaavarungon määräysosioon. Tämä on tärkeää sen tähden, että kaavarunkoa käytetään korvaamaan asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmavaihe, jolloin museo tuo normaalisti esiin alueiden kulttuuriympäristöön liittyvät selvitystarpeet mielipiteiden kuulemisen yhteydessä.
- Karttamerkintään liittyvässä määräyksessä on arvokasta kulttuuriympäristöä koskeva erillismääräys, johon voisi liittää maininnan siitä, että yksittäisiä rakennusperintö- ja muinaisjäännöskohteita koskee Yleiskaavan 2020 yleismääräys, joka on huomioitava jatkosuunnittelussa koko kaavarungon alueella.

Vastine:

Asemakaavojen OAS-vaihetta ei korvata kaavarungolla. Jatkossa asemakaavojen osallistumis- ja arviointisuunnitelmat tehdään normaalin käytännön mukaisesti. Yleiskaavan kulttuuriympäristöä ja muinaisjäänteitä koskeva yleismääräys kuitenkin toistetaan ratikan kaavarungon yleismääräyksissä, jotta asiasta ei olisi epäselvyyttä. Määräystä ei ole tarpeen toistaa enää arvokkaan kulttuuriympäristön määräyksen kohdalla. Yleismääräyksissä on muitakin koko kaavarunkoaluetta koskevia asioita, joita ei toisteta rajattuja alueita koskevien määräysten kohdalla.

Kehitettävän historiallisen tieympäristön määräystä täydennettiin kaupunginmuseon esittämällä tavalla. Selostukseen lisättiin kaupunginmuseon toivomuksen mukaisesti muinaisjäänteitä koskeva teksti.

VR Yhtymä

Tiivistelmä lausunnosta

- VR:n näkemyksen mukaan maankäyttöön, asumiseen ja liikenteeseen liittyvissä toimenpiteissä lähtökohtana tulee olla joukkoliikenteen ja sitä kautta kestävän kehityksen edistäminen juna-, raitiotie- ja bussiliikenteen kulkumuoto-osuutta lisäämällä.
- Kevytraideliikenne ja raitiotieinfra tulee ottaa suunnittelun lähtökohdaksi ja liikennejärjestelmän rungoksi suurimmilla kaupunkiseuduilla.
- Liikennejärjestelmä on kulkumuotojen kokonaisuus ja kaupunkiraideliikenne muodostaa luontevan osan toimivaa matkaketjua.
- Kevytraideliikenteen kilpailuttaminen tehostaisi liikennöintiä sekä parantaisi sen laatua, laskien samalla liikenteen tilaajan ja kuntien kustannuksia. ... Operoinnin ja infran eriyttäminen toisi lisäksi läpinäkyvyyttä.
- Tikkurilan matkakeskus sekä kauppakeskus ”Dixi” ovat muodostuneet tärkeäksi joukkoliikenteen vaihtoyhteydeksi kotimaan ja kansainvälisessä liikenteessä. Tikkurilassa on huolehdittava riittävästä liityntäpysäköintikapasiteetista henkilöautoille, polkupyörille ja uusille liikkumismuodoille kuten sähköisille yhteiskäyttöautoille. Liityntäpysäköinnin turvallisuudesta (esimerkiksi lisäämällä valaistusta ja kameravalvontaa) tulee huolehtia.
- Välityskyvyn lisääminen pääradalla on välttämätöntä ottaen huomioon henkilöliikenteeseen ennustetun voimakkaan kasvun ja logistiikkasektorin kasvavat tarpeet sekä päästövähennysvelvoitteet.
- Kapasiteetin ja liikennöintinopeuksien nosto pääradalla ei ole mahdollista ilman radan parantamiseen tähtääviä toimenpiteitä ja lisäraiteita. Pääradalla tulee varata mahdollisuus kuuteen raiteeseen sekä tasonnostoon. Vaihtoehtoisesti Lentoradan toteutuminen poistaisi tarpeen 5. ja 6. raiteelle.
- Liikennemäärien kasvattaminen ja yhteyksien parantaminen Helsinki-Tampere käytävällä ei ole tulevaisuudessa mahdollista ilman lisäraiteita. Pasila-Riihimäki ratayhteyden kehittäminen on välttämätöntä pääradan liikenteen välityskyvyn parantamiseksi sekä henkilö- että tavaraliikenteessä.

Vastine:

Uuden yleiskaavan tärkein maankäytöllinen ratkaisu on ohjata kasvu kokonaisuudessaan nykyiseen kaupunkirakenteeseen säästäen resurssiviisaasti maata luonnolle – ja tulevaisuuden muutoksille. Merkittävä osa kasvusta keskittyy joukkoliikennekaupungin kestävän kasvun vyöhykkeelle. Se on strateginen merkintä, jolla osoitetaan alue, jolla liikkuminen voi tukeutua kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen. Vyöhykkeellä korostetaan aluetta, jolla tehokas maankäyttö on perusteltua joukkoliikenteen käyttäjämäärien kasvattamiseksi. Tehokkuus ei yksin takaa joukkoliikenteelle toimivuutta. Asemien määräys vaatii, että liityntä- ja vaihtoyhteydet tulee toteuttaa laadukkaina.

Joukkoliikennejärjestelmän helppo saavutettavuus kävellen on olennainen osa järjestelmän toimivuutta.

Kestävän kasvun vyöhykkeeksi on yleiskaavassa osoitettu asemanseudut sekä kaupungin poikittaisia yhteyksiä parantavan Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Ratikan kaavarungossa yleiskaavan kestävän liikkumisen vyöhykkeen kehittämismerkintä on tarkennettu osaksi muita merkintöjä, kuten kehittämisperiaatemerkinnän luonteeseen kuuluukin. Ratikan kaavarungossa keskeinen tällainen merkintä on pysäkinseutu, joka ohjaa mm. kestävän liikennejärjestelmän kehittämistä pysäkkien lähiympäristössä.

Vantaan kaupunki kuuluu Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymään, joka mm. suunnittelee ja järjestää toimialueensa joukkoliikenteen sekä edistää sen toimintaedellytyksiä. HSL myös hankkii bussi-, raitiovaunu-, metro-, lautta- ja lähijunaliikenteen palvelut.

Tikkurilan matkakeskus

Liityntäpysäköinti on oleellinen osa joukkoliikennejärjestelmää ja keskeistä on kehittää liityntäpysäköintiä erityisesti liikenneverkon tärkeissä solmukohdissa. Seudullisesti liityntäpysäköintiä on tutkittu mm. Helsingin seudun liityntäpysäköinnin toimenpideohjelmassa (HSL:n julkaisuja 8/2017). Ohjelmassa seudulliset liityntäpysäköintialueet sijoittuvat pääosin raskaan raideliikenteen asemien yhteyteen. Kaavarungossa seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue on merkitty Tikkurilan asemalle.

Polkupyörien ja uusien liikkumismuotojen liityntäpysäköintikapasiteetti sekä liityntäpysäköinnin turvallisuus ratkaistaan tarkemman asteisen suunnittelun yhteydessä.

Pääradan lisäraiteet

Ratikan kaavarungossa on pääradalla lisäraidevaraus Tikkurilan alueella Valkoisenlähteentielle asti Vantaan yleiskaava 2020:n mukaisesti. Tikkurilan asema on rakennettu ja alueen asemakaavat laadittu vuonna 2008 hyväksytyn lisäraidesuunnitelman mukaisesti ja Tikkurilassa on siten riittävästi varauduttu lisäraiteisiin. Pääradan lisäraidevaraukset ovat pitkän aikavälin varauksia, niiden toteuttamisaikataulu ei ole tiedossa eikä niistä ole yksityiskohtaisia suunnitelmia. Lisäraiteiden aluevarausselvitys on tehty liian väljällä mitoituksella, jotta sitä voitaisiin käyttää tiivistettävien keskustojen suunnitteluun ja kaavoituksen tilavaraukseen. Kaavarungossa on varauduttu Lentorataan, joka toimii vaihtoehtona lisäraiteiden mahdollistamalle pääradan kapasiteetin lisäykselle.

Muutostarpeet

Ei muutostarpeita. Tiedoksi ratikkatiimille.

Raportti

Ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

8.12.2022

RAMBØLL Bright ideas. Sustainable change.

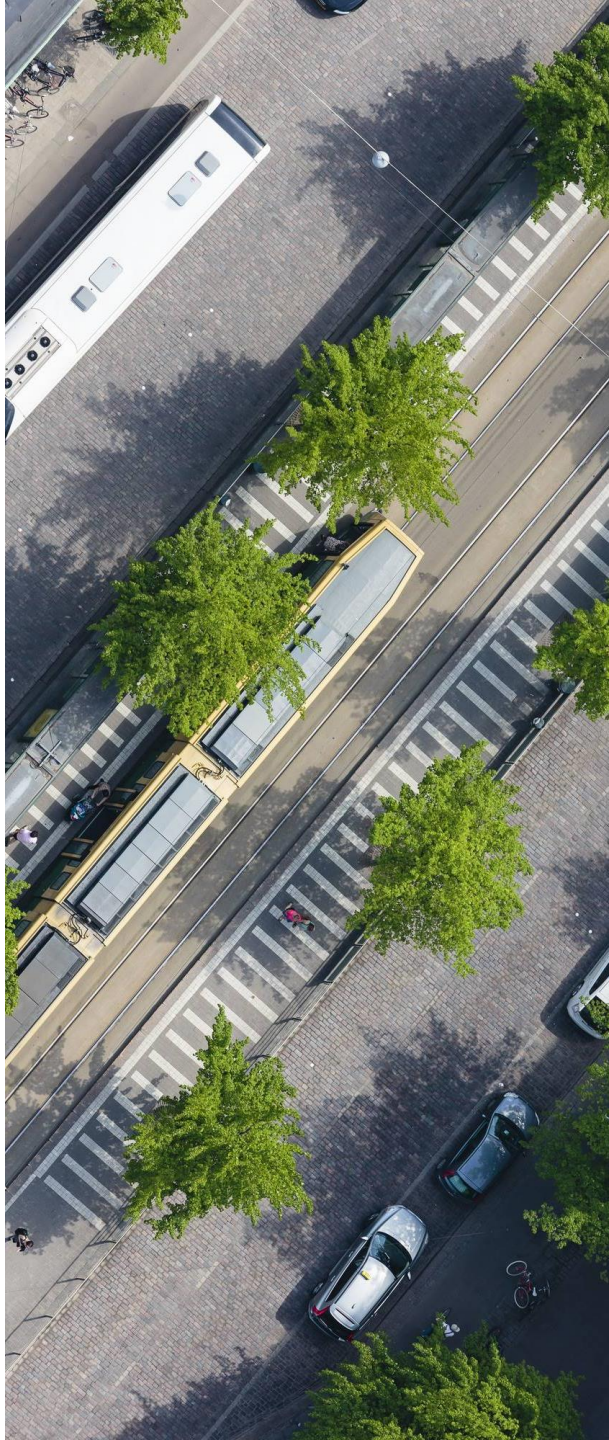
Sisältö

Johdanto 4

Vaikutukset 5

- Alue- ja yhdyskuntarakenne 6
- Elinkeinoelämä 25
- Kaupunkikuva 41
- Maisema ja kulttuuriympäristö 64
- Luonto 77
- Ilmasto 97
- Ihmiset ja yhteisöt 117

Lähteet 135



Johdanto

Johdanto

Vantaan ratikan reittialueen kaupunkikehitystä ohjaamaan on laadittu kaavarunkoluonnos, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma. Kaavarunko yhteensovittaa maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa uuden yleiskaavan maankäyttösuunnitelmia. Tässä raportissa on laadittu kaavarunkoluonnoksesta vaikutusten arviointi.

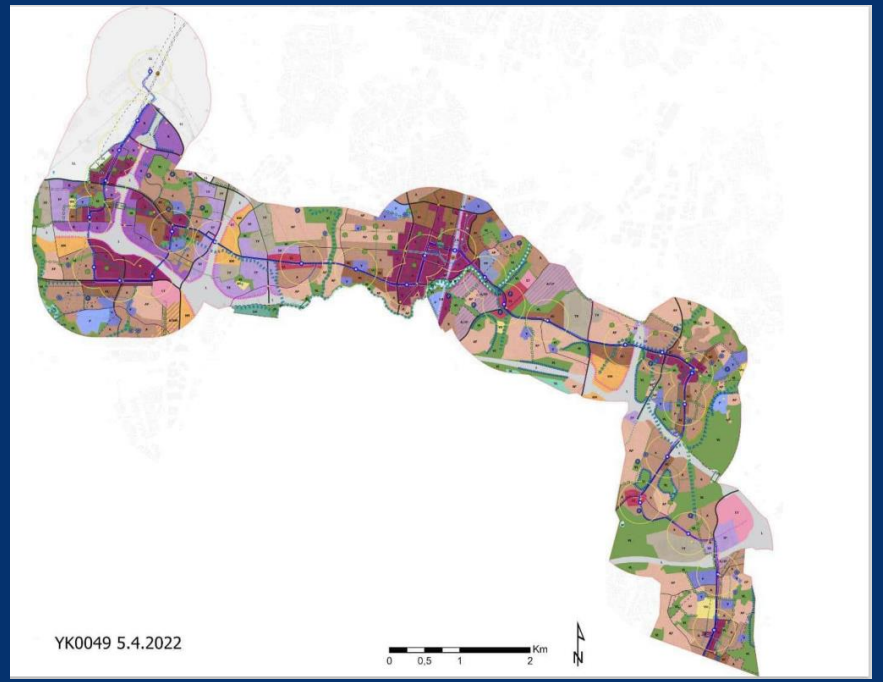
Vaikutusten arvioinnin tehtävänä on kertoa kaupunkilaisille, päättäjille ja eri viranomaisille tiivistetysti ratikkaan perustuvan kaupunkikehityksen tärkeimmät vaikutukset. Arviointi on toteutettu 1.-30.6.2022 nähtävillä olleesta 5.4.2022 päivätystä kaavarunkoluonnoksesta.

Vaikutukset on arvioitu seuraavien teemojen osalta:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Elinkeinoelämä
- Kaupunkikuva
- Maisema ja kulttuuriympäristö
- Luonto
- Ilmasto
- Ihmiset ja yhteisöt

Arviointiteemoissa ja -kriteereissä on huomioitu ratikkahankkeelle asetetut tavoitteet sekä soveltuvin osin MRA §1:n mukaiset suunnitelman toteuttamisen merkittävät välittömät ja välilliset vaikutukset. Jokaiselle arviointiteemalle on muodostettu oma arviointikehikko ja kriteeristö, jotka on kuvattu teeman alussa. Jokaisen arviointiteeman tarkastelualue on valittu tarkoituksenmukaisesti, vaihdellen koko Vantaan tasolta pysäkkikohtaisiin, 300 metrin vaikutusalueelta tehtyihin tarkasteluihin. Käytetty 300 metrin vaikutusalue on sama kuin kaavarunkoluonnoksessa käytetty pysäkinseudun vaikutussäde.

Vaikutusten arvioinnin on laatinut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin toimeksiannosta aikavälillä kesä-joulukuu 2022.



Vaikutukset

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Vaikutukset alue- ja yhdyskuntarakenteeseen

Rakenne ja arviointikehikko

Arvioinnissa tarkasteltavia asioita ovat olleet:

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

- Kokonaisratkaisu
- Maankäytön tiiveys ja eheys
- Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys
- Keskusten kehittämisedellytykset
- Toimintojen saavutettavuus

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

- Aviapolis
- Tikkurila
- Hakunila

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Kokonaisratkaisu

Kaavarungon keskeisiä lähtökohtia ovat kaupungin kasvuun varautuminen, ratikkaan tukeutuvan joukkoliikennekäytävän toteuttamisedellytysten luominen sekä kaupunkirakenteen kehittäminen. Kaavarungon toteuttaminen tarkoittaa resurssien pitkäaikaista suuntaamista Vantaan vahvimman kasvukäytävän alueelle.

Kestävä kasvu

- Kaavarunko mahdollistaa kasvupaineisiin vastaamisen kestävällä tavalla. Kasvua ohjataan kaavarungon alueelle, joka on yleiskaavan mukaista ns. kestävän kasvun vyöhykettä ja Helsingin seudun MAL2019 –suunnitelman mukaista ensisijaista kehittämisvyöhykettä.
- Kaavarunko luo merkittäviä kasvun edellytyksiä Vantaan keskeisille alueille. Kaupunkirakenteen eheytymisen myötä asukkaiden ja työpaikkojen määrä lisääntyy huomattavasti nykyisestä, mikä mahdollistaa myös palvelutarjonnan merkittävän kehittymisen. Uuden raitiotiejärjestelmän rakentaminen aktivoi osaltaan kehittämistoimenpiteitä ja kasvua vaikutusalueellaan.

Kestävä liikkuminen

- Kaavarunkoratkaisulla tavoitellaan eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja kehitystä kohti eri liikkumismuodot joustavasti yhdistävää liikennejärjestelmää ja siihen tukeutuvaa kaupunkirakennetta. Kaavarunko luo edellytyksiä Vantaan ratikan toteuttamiselle. Kaavarunkoratkaisun myötä ratikasta kehittyy poikittainen joukkoliikennejärjestelmän runkolinja, joka toimii selkärankana muulle joukkoliikennejärjestelmälle. Kaavarunkoalueen kasvu sijoittuu kokonaisuudessaan alueelle, jolla tulee olemaan erittäin hyvä joukkoliikenteen saavutettavuus. Myös nykyisten alueiden joukkoliikenneyhteydet kehittyvät ja mm. merkittäviä ns. keskustan ulkopuolisia kaupan alueita kytkeytyy raideliikenteen piiriin, mikä luo edellytyksiä joukkoliikenteen kulkutapaosuuksien kasvattamiselle.

Kaupunkirakenteen eheytyminen ja uudistuminen

- Kaavarunko tukee uudenlaisen toimintaympäristön kehittämistä luomalla ideaa tulevalle kaupunkikehittämiselle. Kaavarunkoratkaisun myötä kaupunkirakenne jäsentyy uudella tavalla. Se myös eheytyy ja uudistuu.
- Kaupunkirakenteen eheytyessä autokaupunkiympäristö muuttuu monin paikoin lyhyiden etäisyyksien ratikka- ja jalankulkukaupungiksi. Liikenneväylien aiheuttama estevaikutus vähenee yhdyskuntarakenteessa, kun ratikka sekä kävelyn ja pyöräilyn kehittyvät yhteydet kytkevät suunnittelualueen keskuksia aiempaa tiiviimmin yhteen.
- Kaupunkirakenne kehittyy toiminnoiltaan nykyistä sekoittuneempana ratikan varressa lähes koko matkaltaan. Asunto- ja työpaikka-alueet muuttuvat aikaisempaa monipuolisemmiksi. Keskusta-alueiden vetovoimaisimmissa kortteleissa voi yleistyä hybridirakentaminen, jossa liiketilat, toimistot, asuminen ja erilaiset yksityiset ja julkiset palvelut muodostavat yhtenäistä, tosiinsa linkittynyttä kaupunkitilaa. Tiiviissä ja sekoittuneessa rakenteessa paranevat myös kävelyn ja pyöräilyn edellytykset.

Tasapainoinen yhdyskuntarakenne

- Kaupunkikeskuksista erityisesti Hakunila liittyy raitiotieyhteyden myötä tiiviimmin Tikkurila - Aviapolis –alueeseen. Hakunilan suuralueella raideliikenne on uusi elementti kaupunkirakenteessa, mikä voi lisätä alueen erottautumista ja kilpailukykyä nykyiseen verrattuna. Kaavarunko luo edellytyksiä alueiden välisten erojen vähentymiselle ja alueellisen tasa-arvon lisääntymiselle.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Maankäytön tiiveys ja eheys

Mahdollisuus merkittävään lisärakentamiseen

- Kaavarunko mahdollistaa huomattavan asukas- ja työpaikkamäärän kasvun. Kaavarunkoselostuksessa on mitoituksen osalta arvioitu, että vuoteen 2050 mennessä väestö voisi kasvaa yli 60 000 asukkaalla ja työpaikkoja voisi olla noin 30 000 nykyistä enemmän. Rakentamiseen tarvittava kerrosala on arvioiden mukaan yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiseen ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikkarakentamiseen. Vantaan väestönkasvun ns. perusskenaarioon nähden yli 60% Vantaan väestönkasvusta sijoittuisi kaavarungon alueelle.
- Kaavarungon mahdollistama merkittävä lisärakentaminen eheyttää ja tiivistää kaupunkirakennetta. Nykyisten taajama-alueiden tiivistäminen ja niiden toimintojen monipuolistuminen parantaa joukkoliikenteen kehittämisedellytyksiä. Sekoittuneilla, riittävän tiiviisti asutuilla alueilla liikkumistarve ja etenkin autoilu vähenee kävelyn ja pyöräilyn lisääntyessä.

Ratikalle käyttäjiä

- Ratikka palvelee vuonna 2050 suurta matkustajamäärää ja tulevaisuudessa yhä suurempi osa Vantaan asukkaista ja työpaikoista on raideliikenteen piirissä.
  - Kaavarunko mahdollistaa yhteensä noin 116 000 asukasta ja jopa 83 000 työpaikkaa alueella vuonna 2050. Pysäkkimäärän ollessa 27 yhden pysäkin keskimääräinen käyttäjäpotentiaali on noin 7400 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki (r=800 m).
- Käyttäjäpotentiaali vaihtelee eri pysäkeillä merkittävästi (taulukko 2, kuva 2). Suurin käyttäjäpotentiaali on Tikkuraitin pysäkillä, yli 10 000 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Tikkurilan asemalla ja Tietotiellä käyttäjäpotentiaali on yli 7 000 asukasta tai työpaikkaa. Vähiten käyttäjäpotentiaalia on Vaaralan, Tuusulanväylän, Flamingon, Rajakylän, Kuussillan ja Heidehofin pysäkeillä, 1300-1800 asukasta tai työpaikkaa (r=300 m). Pysäkillä voi kuitenkin olla myös lisäkäyttäjäpotentiaalia lähisaavutettavuusalueen ulkopuolelta (esim. seudulliset palvelut tai pysäkin profiili liikennesolmuna tai vaihtopysäkkinä).

Rakenteen hajanaisuus ja pirstaleisuus vähenee

- Pysäkkiympäristöt tarjoavat alueille uusiutumis- ja kehittämismahdollisuuksia mm. elinkeinojen ja asumisen kehittämiseen sekä liikkumistapojen muutokseen. Keskeiset ja hyvin saavutettavat alueet rakennetaan aikaisempaa tehokkaammin maankäytön tiivistämiseksi. Alueiden hajanaisuus ja pirstaleisuus vähenee, kun väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tilaa vaativia toimintoja siirtyy pysäkkiympäristöistä väljemmin rakennetuille reuna-alueille. Urbaania elinympäristöä ja keskusta-asumisen mahdollisuuksia syntyy lisää kaupunkimaista asumistapaa arvostaville.
- Tiivistäminen ja täydentäminen vähentää rakentamattomien tai väljästi rakennettujen alueiden määrää ratikkalinjan lähialueilla. Toisaalta rakenteen sisällä olevien viheralueiden laatua parannetaan ja niiden välisiä yhteyksiä kehitetään. Tiiviisti rakennetuilta alueilta järjestetään yhteyksiä taajamarakennetta ympäröiville laajemmille viheralueille.

Kaavarunkoselostus:

Vantaan ratikan varsi on yleiskaavassa ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan.

Maankäyttö tehostuu etenkin keskusta-alueilla (C) sekä keskustojen läheisyyteen sijoittuvien asuinvaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueilla (AC).

Työpaikka-alueista tehostuvat eniten tiiviit työpaikka-alueet (K) (Aviapolis) ja monipuoliset työpaikka-alueet (TP) erityisesti ratikan välittömässä läheisyydessä.

Kaupallisten palveluiden alueilla (KM) sekä tuotanto- ja varastotoiminnan –alueilla (TY) tavoitellaan myös tehostumista.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat laskennallista käyttäjäpotentiaalia yhteensä vuonna 2050 huomioiden myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat. (taulukko 2, kuva 2). Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskukset ja niiden kytkeytyneisyys

Vaikutukset valtakunnallisesti

- Lentoasema kytkeytyy kaavarunkoratkaisun myötä raskaan raideliikenteen lisäksi myös raitiotieverkkoon, mikä parantaa Lentoaseman saavutettavuutta ja kansainvälisen lentokenttäkaupungin kehittämismahdollisuuksia. Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin valtakunnallista sekä kansainvälistä junaliikennettä seudullisen liikenteen lisäksi. Vantaan ratikka luo uuden vaihtoyhteyden asemalle.

Vaikutukset Helsingin seudulla

- Kaavarunko mahdollistaa keskeisen poikittaisen akselin vahvistumisen osana seudullista joukkoliikennekaupunkia. Kaavarunko parantaa kestävän liikkumisen edellytyksiä laajemmalla työssäkäyntialueella.
  - Kaavarunko edistää pääradan ja kehäradan merkittävimpien asemien (Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema), metron (Mellunmäki) sekä seudullisten säteittäisten bussilinjojen (Tuusulanväylä, Lahdenväylä, Porvoonväylä) aiempaa vahvempaa kytkeytymistä.
  - Kaavarunko mahdollistaa seudullisen raideliikennejärjestelmän kehittämisen ja laajentamisen uusille alueille. Vantaan ratikka kytkee yhteen joukkoliikenteen runkoyhteyksiä, joista osa voidaan myöhemmin toteuttaa raitioteinä: kaavarungossa varaudutaan Helsingin yleiskaavan mukaisten pikaraitioteiden jatkamiseen Vantaalle sekä yhdistymiseen Vantaan ratikan raiteisiin.

Vaikutukset Vantaalla

- Vantaan sisäisessä rakenteessa keskusten väliset joukkoliikenneyhteydet paranevat ja monipuolistuvat, mikä tukee verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä ja Vantaan sisäisen rakenteen toimivuutta. Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan keskusten kytkeytymistä kävelyä ja pyöräilyä edistävällä tavalla.
  - Hakunila ja Länsimäki: Kaavarunko mahdollistaa Vantaan itäisimpien osien kytkemisen raideliikenteen piiriin. Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen (ja edelleen kehäradan kautta Myyrmäkeen) sekä seudun metroverkkoon Mellunmäessä.
  - Aviapolis: Aviapoliksen suuralueella toimintojen väliset etäisyydet ovat nykyisellään pitkiä ja Kehä III:n estevaikutus merkittävä. Kaavarunko mahdollistaa alueen sisäisen joukkoliikenteen ja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksien kehittämisen.
  - Aviapolis-Tikkurila: Kaavarunko luo edellytyksiä Aviapoliksen ja Tikkurilan välisen keskustamaisen kaupunkiakselin toteuttamiseen. Keskusten keskinäinen kytkeytyminen vahvistuu ja yhdessä niiden merkitys vahvana pääkaupunkiseudun kaupunkikeskittymänä lisääntyy. Tikkurilan rooli korostuu entisestään liikenne- ja asiointisolmuna.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskusten kehittämisedellytykset 1/2

Keskusta-alueina (C) kehittyvät alueet

- Vantaan ratikkakäytävän rakenteessa korostuvat keskusta-alueina seuraavat alueet:
  - **Aviapoliksen** suuralueella: eteläinen Aviapolis-Muura, Pakkalanrinne-Jumbo-Flamingo sekä Huberila-Annefred. Pysäkkiympäristöjen lisäksi Huberilan alue kehittyy keskusta-alueena.
  - **Tikkurilan** suuralueella: Silkkitehdas-Tikkuraitti-Tikkurilan asema
  - **Hakunilan** suuralueella: Kaskela-Hakunila sekä Länsimäki.
- Huberilaa lukuun ottamatta keskukset ovat myös ratikan pysäkkiympäristöjä. Monilla alueilla vierekkäiset pysäkkiympäristöt limittyvät tosiinsa tai yhdistyvät ja muodostavat entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan kokonaisuuksia. Keskusta-alueiden pinta-ala lisääntyy merkittävästi nykyiseen verrattuna.
- Keskusta-alueiden (C) kehittymistä ensisijaisina kaupunkimaisen rakentamisen ympäristöinä tukevat erityisesti seuraavat määräykset:
  - määräys kehittää alueita monipuolisina ja toiminnoiltaan sekoittuneina; edellytys varmistaa liike- ja toimitilan määrän kehittyminen
- vähittäiskaupan seudullisten suuryksiköiden sijoittamisen ohjaaminen keskusta-alueille Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa sekä paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen mahdollistaminen Länsimäen keskusta-alueella
- kaupunkiympäristön ja rakentamisen laatua koskevat määräykset
- pysäköinnin järjestämistä koskevat määräykset
- kaupunkikuvalliset määräykset koskien mm. kaupallisesti vahvoja julkisivuja sekä kaupunkitilojen sarjoja.
- pysäkin seutujen määräys, joka ohjaa mm. niiden rakentumista monitoimintaisina kaupunkikehityksen ytiminä, joille tehostuva maankäyttö ohjataan.

Lähikeskustan alueina (CL) kehittyvät alueet

- Kaavarunko mahdollistaa keskusta-alueiden lisäksi lähikeskustan alueiden (CL) kehittymisen monipuolisiksi, toiminnoiltaan sekoittuneiksi kaupunkiympäristöiksi. Tällaisia ovat Koivuhaka, Heidehof ja Kuussilta, jotka täydentävät Vantaan yleiskaavan mukaista keskusverkkoa. Eniten epävarmuutta liittyy Heidehofin kehittämiseen, joka on pidemmän aikavälin pysäkkivaraus.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Keskusten kehittämisedellytykset 2/2

Erityistä kehittämispotentiaalia omaavat keskusta-alueet ja lähikeskustan alueet

- Kaavarungossa eniten kehittämispotentiaalia on niillä keskusta-/pysäkkiympäristöillä, joiden sijainti muuttuu ratikan myötä keskeisemmäksi ja joilla voidaan mahdollistaa hyvä käyttäjäpotentiaali. Osa nykyisistä palveluista voi siirtyä tällaisiin pysäkkiympäristöihin. Kaikille pysäkeille ei synny palvelukeskuksia.
- Merkittävää kehittämispotentiaalia on erityisesti seuraavilla pysäkkiympäristöillä (taulukko 1):
  - **eteläinen Aviapolis, Jumbo ja Annefred**, jotka kehittyvät keskeisten liikenneväylien risteyskohdissa ja joiden käyttäjäpotentiaalin kasvu on kaavarunkoalueen suurimpia (+ 3600-5200 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m).
  - **pohjoinen Aviapolis, Muura, Pakkalanrinne ja Tietotie**, joiden kasvupotentiaalit ovat huomattavia (+ 3000-3800 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m) ja joiden liikenteellinen saavutettavuus paranee osana Aviapoliksen kehittyviä yhteyksiä.
- Huomattavaa on, että saavutettavuus paranee myös Kaskelassa-Hakunilassa sekä Kuussillassa, mutta käyttäjäpotentiaalin kasvu on täällä pienempää (+ 1100-2300 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1) verrattuna Aviapoliksen ja Tikkurilan pysäkkiympäristöihin.

Tikkuraitin pysäkkiympäristöllä on puolestaan merkittäviä kasvuedellytyksiä (+ 4000 asukasta tai työpaikkaa/pysäkki, r= 300 m, taulukko 1), mutta sen saavutettavuus on jo ennestään hyvä.

Asemanseudut ja muut monipuolisen kaupunkikehittämisen alueet

- Pääradan ja kehäradan asemanseudut (Aviapolis, Lentoasema, Tikkurila) vahvistuvat ratikan myötä entisestään merkittävinä ja monipuolisina kaupunkikehittämisen painopistealueina ja liikkumisen solmukohtina. Lentoaseman ja Tikkurilan aseman kehittämispotentiaalia tukee niiden merkitys valtakunnallisina joukkoliikenteen vaihtoasemina.
- Kaavarunko mahdollistaa keskusta-alueiden ja lähikeskustan alueiden lisäksi lähes koko ratikkalinjan varren kehittymisen toiminnoiltaan monipuolisina (asuinvaltaiset sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueet (AC), palveluiden alueet (P) asumisen ja työpaikkojen/kaupallisten palveluiden alueet (A/TP & A/KM) sekä pysäkinseutuja koskeva määräys).
- Koko ratikkalinjan varren kehittymiseen sekoittuneena liittyy epävarmuutta etenkin työpaikka- ja palvelurakentamisen osalta. Haasteeksi voi muodostua se, saadaanko liike- ja toimitilaa toteutumaan tavoitteiden mukaisesti kaikilla alueilla. Julkisen palvelurakentamisen osalta haasteena on riittävien tonttien löytyminen tiiviissä kaupunkirakenteessa.

C-, CL- ja AC-alueiden kaavamääräyksissä on esitetty tavoitteita monipuolisesta maankäytöstä (muutakin kuin asumista) lähes kaikkiin (21/27) pysäkkiympäristöihin (kaikki paitsi Lentoasema, Tietotie, Tuusulanväylä, Jokiniemi, Fazerila, Rajakylä) seuraavasti:

- C: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.
- CL: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 25 % osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.
- AC: Tavoitteellisesti rakentamisen kerrosalasta yli 10% mutta alle 25% osoitetaan muihin toimintoihin kuin asumiseen.

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Uuden maankäytön mahdollistama laskennallinen käyttäjäpotentiaali pysäkkiympäristöittäin (r=300 m). Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin. Taulukko on järjestetty yhteenlasketun potentiaalin mukaan suurimmasta pienimpään. Taulukossa on käytetty pyöristettyjä lukuja.

Taulukko 1: Uuden maankäytön mahdollistama laskennallinen käyttäjäpotentiaali pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Järjestys	Pysäkki	Suuralue	Väestö 300 m säteellä	Työpaikat 300 m säteellä	Yhteensä 300 m säteellä
1	Aviapolis etelä	Aviapolis	3550	1660	5210
2	Tikkuraitti	Tikkurila	2800	1220	4020
3	Aviapolis pohjoinen	Aviapolis	950	2890	3840
4	Annefred	Aviapolis	3170	570	3740
5	Jumbo	Aviapolis	2710	900	3610
6	Muura	Aviapolis	2710	830	3540
7	Pakkalarinne	Aviapolis	2210	1030	3240
8	Tietotie	Aviapolis	0	3000	3000
9	Jokiniemi	Tikkurila	1630	1230	2860
10	Tikkurilan asema	Tikkurila	1030	1800	2830
11	Silkkitehdas	Tikkurila	2330	100	2430
12	Kaskela	Hakunila	2320	80	2400
13	Hakunila	Hakunila	2000	310	2310
14	Lahdenväylä	Tikkurila	1120	740	1860
15	Kuusikko	Tikkurila	1740	70	1810
16	Heidehof	Tikkurila	940	840	1780
17	Länsimäki	Hakunila	1570	70	1640
18	Koivuhaka	Tikkurila	820	640	1460
19	Fazerila	Hakunila	1290	150	1440
20	Rajakylä	Hakunila	1140	90	1230
21	Hepokuja	Hakunila	1210	0	1210
22	Kuussilta	Hakunila	930	200	1130
23	Viertola	Tikkurila	1020	30	1050
24	Flamingo	Aviapolis	480	300	780
25	Lentoasema	Aviapolis	0	760	760
26	Tuusulanväylä	Tikkurila	510	250	760
27	Vaarala	Hakunila	400	30	430

Taulukossa käytetyt värit:

Vihreä = Aviapolis

Punainen = Tikkurila

Sininen = Hakunila

Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m). Luvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin. Taulukko on järjestetty yhteenlasketun potentiaalin mukaan suurimmasta pienimpään. Taulukossa on käytetty pyöristettyjä lukuja.

Taulukko 2: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Järjestys	Pysäkki	Suuralue	Väestö 300 m säteellä	Työpaikat 300 m säteellä	Yhteensä 300 m säteellä
1	Tikkuraitti	Tikkurila	5130	5110	10240
2	Tietotie	Aviapolis	0	7200	7200
3	Tikkurilan asema	Tikkurila	2990	4100	7090
4	Silkkitehdas	Tikkurila	5560	1420	6980
5	Jumbo	Aviapolis	3580	2550	6130
6	Annefred	Aviapolis	3710	2130	5840
7	Hakunila	Hakunila	4840	660	5500
8	Aviapolis pohjoinen	Aviapolis	950	4470	5420
9	Aviapolis etelä	Aviapolis	3550	1650	5200
10	Länsimäki	Hakunila	4550	170	4720
11	Pakkalarinne	Aviapolis	3460	1240	4700
12	Hepokuja	Hakunila	4300	150	4450
13	Kaskela	Hakunila	3320	560	3880
14	Muura	Aviapolis	2710	920	3630
15	Jokiniemi	Tikkurila	1780	1800	3580
16	Kuusikko	Tikkurila	1920	1460	3380
17	Viertola	Tikkurila	2830	330	3160
18	Koivuhaka	Tikkurila	2070	920	2990
19	Lentoasema	Aviapolis	0	2200	2200
20	Lahdenväylä	Tikkurila	1320	820	2140
21	Fazerila	Hakunila	1290	760	2050
22	Heidehof	Tikkurila	990	840	1830
23	Rajakylä	Hakunila	1620	140	1760
24	Flamingo	Aviapolis	540	1100	1640
25	Kuussilta	Hakunila	1380	230	1610
26	Tuusulanväylä	Tikkurila	510	930	1440
27	Vaarala	Hakunila	1230	100	1330

Taulukossa käytetyt värit:

Vihreä = Aviapolis

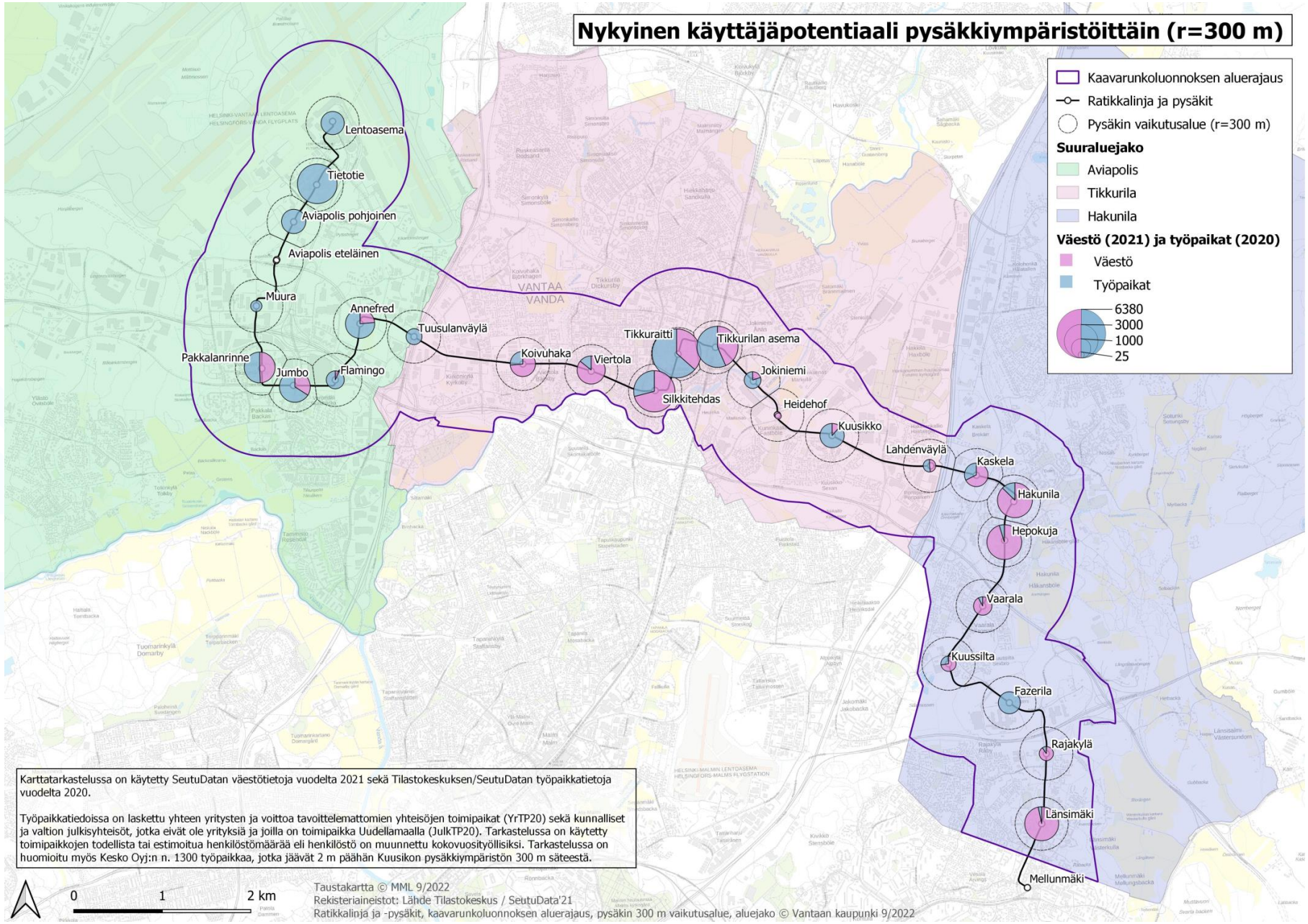
Punainen = Tikkurila

Sininen = Hakunila

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

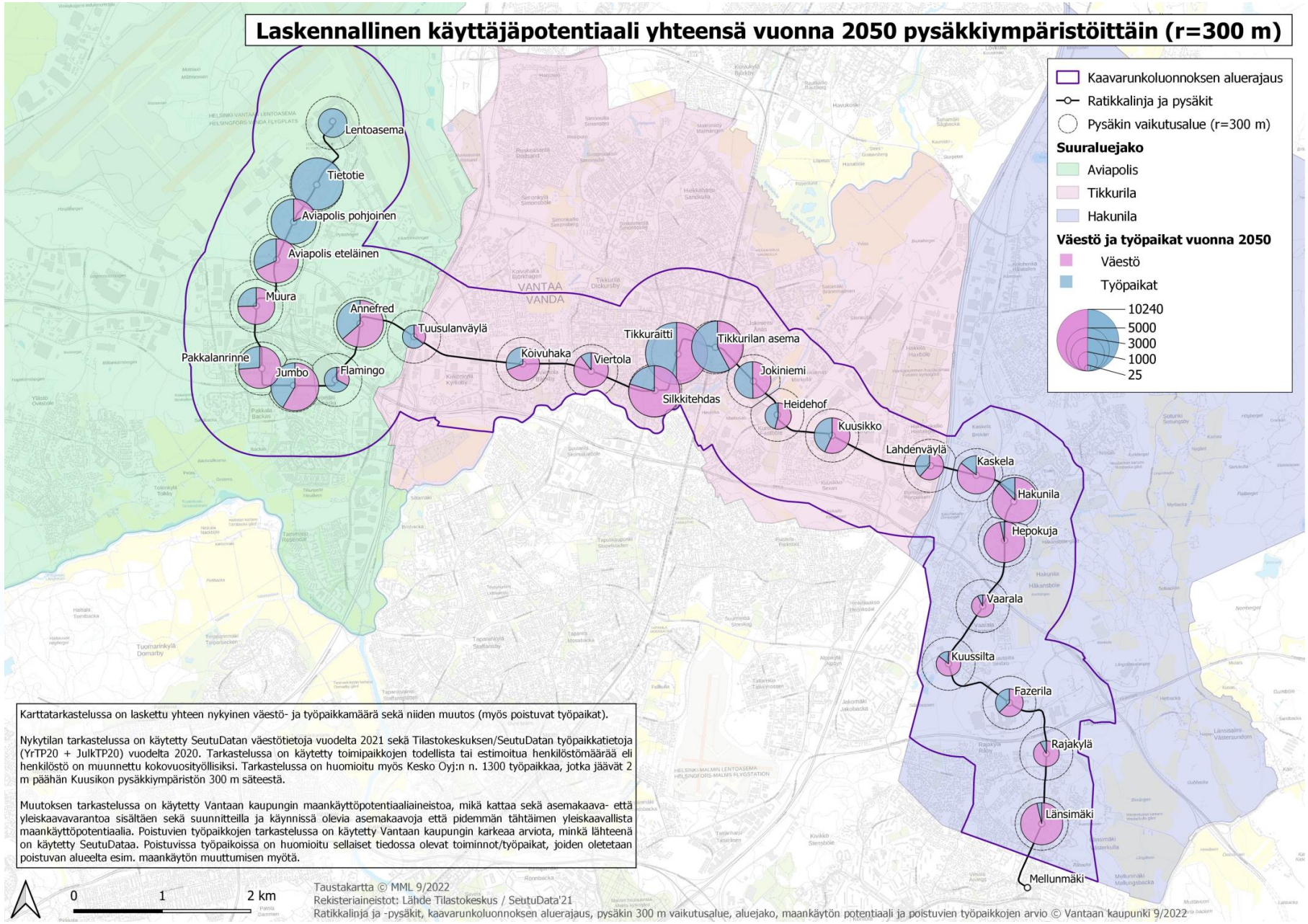
Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

Kuva 1: Nykyinen käyttäjäpotentiaali pysäkki-ympäristöittäin (r=300 m).



Vaikutukset yhdyskunta-rakenteeseen

Kuva 2: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).



Vaikutukset yhdyskuntarakenteeseen

Toimintojen saavutettavuus

Koko suunnittelualue kehittyy yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti monipuolisena ja kestävillä kulkumuodoilla hyvin saavutettavana kasvukäytävänä.

Saavutettavuus kävellen ja pyöräillen

- Lähes koko kaavarungon alue kehittyy entistä monipuolisempina palvelujen, asumisen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueina. Toiminnoiltaan sekoittunut ja tiivis kaupunkirakenne vähentää asiointimatkojen pituutta ja parantaa lähipalvelujen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kaavarungossa esitetyt kestävän liikkumisen kadut, baanat ja baanareitit, viherkadut sekä käveltävät kaupunkitilat parantavat osaltaan toimintojen saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.

Saavutettavuus joukkoliikenteellä

- Tiivistyvä kaupunkirakenne luo edellytykset joukkoliikenteeseen vahvasti tukeutuvan liikennejärjestelmän kehittämiselle. Ratikkaa parantaa koko kasvukäytävän saavutettavuutta.
- Ratikkapysäkkien väliset etäisyydet ovat keskimäärin noin 650-750 m suuralueesta riippuen, mikä tarkoittaa lyhyitä kävelymatkoja asemalle tai raitiotien pysäkille ja siten erittäin hyvää joukkoliikenteen saavutettavuutta.
- Ratikka lyhentää vaikutusalueellaan matka-aikoja bussiin verrattuna ja parantaa siten keskusten ja pysäkkiympäristöjen saavutettavuutta joukkoliikenteellä. Ratikan kilpailukykyä lisää täsmällinen ja tiheä liikennöinti sekä pysäkkien sijainti toimintojen ytimessä.
- Vaihtopysäkit ja liityntälinjat parantavat alueen ulkoista saavutettavuutta (joukkoliikenteen käytettävyyttä kauempaa). Kaavarungossa merkittäviä vaihtopysäkkejä ovat mm. Lentoasema, Tikkurilan asema, Tuusulanväylä, Lahdenväylä ja Rajakylä (Porvoonväylä).

Alueet, jotka erityisesti hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta:

- Keskusta-alueet ja lähikeskustojen alueet, jotka ovat tärkeitä työpaikkojen ja palveluiden keskittymiä sekä ratikkakaupungin toiminnallisia solmukohtia.
- Keskusta-alueiden ulkopuoliset työpaikkojen, kaupan ja palveluiden alueet (kuten Jumbo, Vantaanportti, Tammisto ja Porttipuisto), jotka kytkeytyvät kaavarunkoratkaisussa raideliikenteen piiriin. Niiden merkitys työssäkäynti- ja asiointialueina lisääntyy nykyisestä.
- Nykyisen raideliikenteen katvealueet, joita ovat raskaan raideliikenteen asemien (Lentoasema, Aviapolis, Tikkurila, Mellunmäki) väliset alueet (kuten esimerkiksi Hakunila), jotka kytkeytyvät entistä paremmin lähimpiin kaupunki- ja palvelukeskuksiin ja seudulliseen raideverkkoon.
- Alueet, joista muodostuu raideliikenteen risteys-/vaihtoasemia: Tikkurila, Aviapolis, Lentoasema

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Aviapolis

Kaavarunko tukee Aviapoliksen kehittymistä vahvana, valtakunnallisesti ja kansainvälisesti vetovoimaisena kaupunki- ja työpaikkakeskittymänä. Kaavarungossa hyödynnetään lentokentän ympäristössä olevat liikennevirrat, tila ja kasvupotentiaali: koko Aviapoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoalueen suurimpia.

Aviapoliksen alueella Kehä III, Tuusulanväylä ja Lentoasemantie liittymäalueineen pirstaloivat kaupunkirakennetta. Raitiotie parantaa alueen sisäistä joukkoliikennettä ja kytkee suuralueen erilliset osat toimivaksi kokonaisuudeksi. Maankäyttö eheytyy ja tiivistyy ratikan ja Tikkurilantien varteen. Kaavarunko mahdollistaa tuotannon ja logistiikan suurimittakaavaisen rakenteen muutoksen pienipiirteisemmäksi käveltäväksi korttelikaupungiksi.

Kaavarunko mahdollistaa Aviapoliksen suuralueen pohjoisosien kehittymisen työpaikkaintensiivisenä alueena. Työpaikkarakentaminen onkin suurinta Tietotien ja pohjoisen Aviapoliksen pysäkkiympäristössä (noin 3000 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Myös eteläisen Aviapoliksen pysäkkiympäristössä työpaikkarakentaminen on voimakasta (noin 1700 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1), mutta sen oletetaan olevan pääsääntöisesti korvaavaa rakentamista.

Aviapolis Coren uusi keskusta muodostaa vilkkaan vaihtopaikan Kehäradan, ratikan ja bussien välillä.

Veromies ja pohjoisosiltaan myös Pakkala kehittyvät kaavarunkoratkaisun myötä tuotanto- ja varastotoimintojen leimaamista kaupunginosista elävämmiksi ja toiminnoiltaan monipuolisemmiksi asumisen ja työnteon alueiksi. Näitä alueita yhdistää Tikkurilantie ja ratikan myötä myös Pakkalanrinteen, Jumbon ja Flamingon pysäkit Kehä III:n eteläpuolella. Asuinrakentaminen on suurinta eteläisen Aviapoliksen ja Annefredin pysäkkiympäristöissä (uusia asukkaita yli 3000/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Myös Pakkalanrinteen, Jumbon ja Muuran pysäkkiympäristöissä asuinrakentamisen potentiaali on merkittävää (uusia asukkaita yli 2000/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Jumbon ympäristössä täydennysrakentamisen toteuttamiseen liittyy epävarmuutta voimalinjojen vuoksi.

Aviapoliksen suuralueen voimakas väestönkasvu aiheuttaa merkittävän uusien julkisten palveluiden tarpeen, mihin kaavarungossa on varauduttu osoittamalla kaavarunkokartalla ”julkisten palveluiden kehittämistarve” -merkintöjä. Haasteena julkisen palvelurakentamisen toteuttamisessa on kuitenkin sopivan alueen (oikeankokoinen, ympäristöltään terveellinen ja rakennettavuudeltaan hyvä tontti) löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin.

Kaupallisten palveluiden tarjonta on jo nykyisellään Aviapoliksen suuralueella seudullisesti merkittävää (Jumbo, Vantaanportti, Tammisto). Nämä kaupalliset keskittymät kytkeytyvät ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyvät saavutettavuuden paranemisesta. Asukasmäärän kasvu mahdollistaa kaupallisen palvelutarjonnan kehittymisen uusilla keskusta- ja asuinalueilla paikalliseen kysyntään pohjautuen. Haasteeksi voi muodostua sekä julkisten että yksityisten palveluiden riittävyys suhteessa asukasmäärän kasvuun

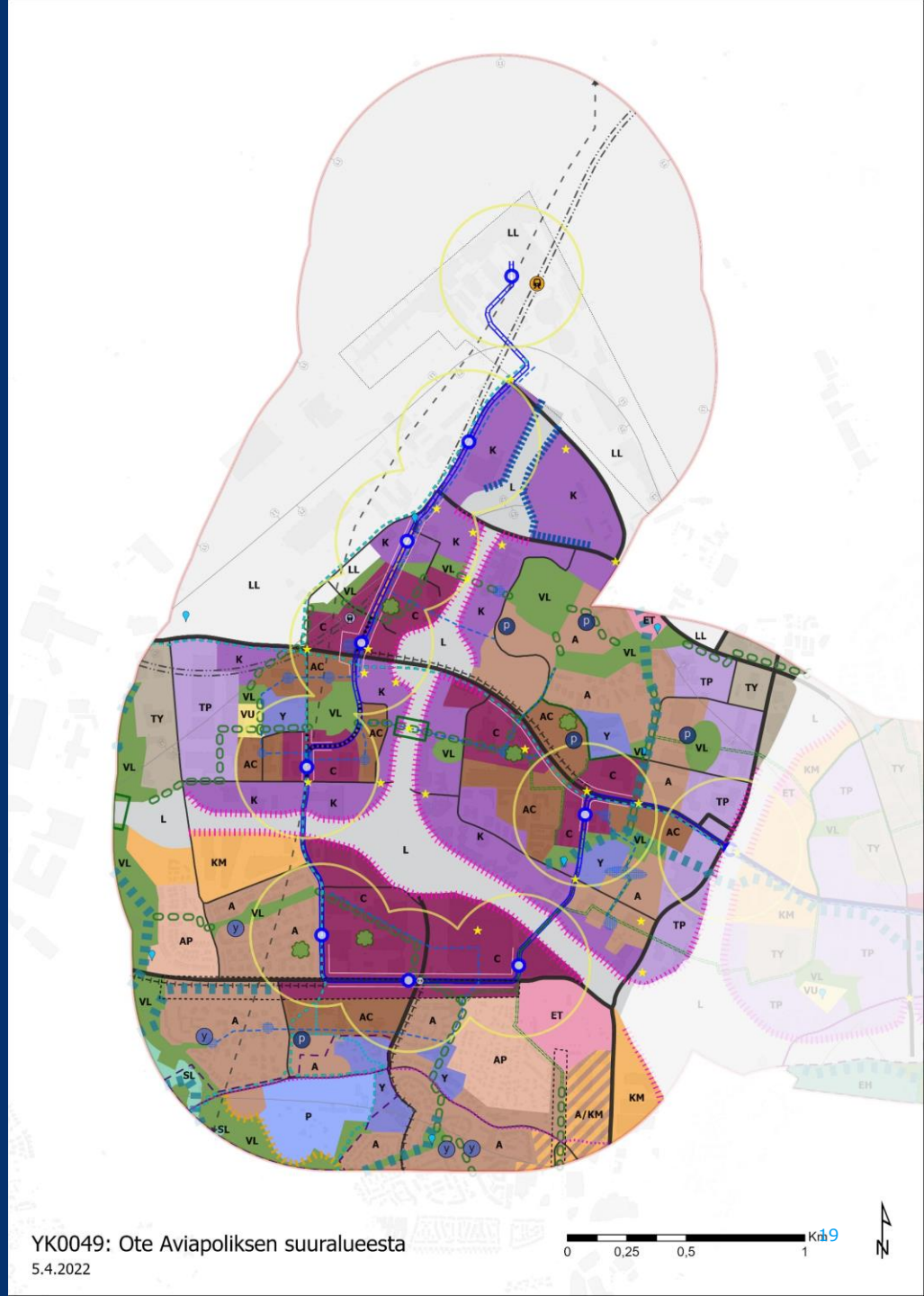
Pakkalanrinteen, Jumbon ja Annefredin pysäkkiympäristöihin sijoittuu tulevaisuudessa merkittävästi asuinrakentamista, minkä johdosta ne kehittyvät nykyistä sekoittuneempina alueina. Työpaikkapainotteisina pysäkkiympäristöinä kehittyvät Lentoasema, Tietotie, pohjoinen Aviapolis sekä Flamingo.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Aviapoliksen suuralue

Kuva 3: Ote kaavarunkoluonnoksesta Aviapoliksen suuralueelta.



Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Tikkurila

Kaavarunko tukee Tikkurilan kehittymistä merkittävänä kaupunkikeskuksena ja eri liikennemuotojen valtakunnallisesti merkittävänä solmuna. Ratikan myötä sen jo nykyisin erinomainen saavutettavuus paranee entisestään. Tikkurilan keskusta-alueella asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat Aviapoliksen ohella kaavarunkoalueen suurimpia (taulukko 1).

Tikkurilan keskusta-alue laajenee nykyisestä kaavarunkoratkaisun myötä. Työpaikkarakentaminen on merkittävintä Tikkurilan aseman ympäristössä (noin 1800 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Se kehittyy jatkossa työpaikkavaltaisena pysäkkiympäristönä. Tikkuraitin ja Jokiniemen pysäkkiympäristöissä työpaikkarakentaminen on myös voimakasta (noin 1200 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Tikkuraitti ja Jokiniemi kehittyvät toiminnoiltaan kuitenkin aikaisemmista työpaikkavaltaisista ympäristöistä nykyistä sekoittuneempaan suuntaan.

Tikkurilan suuralueella asuinrakentaminen on suurinta keskusta-alueella Silkkitehtaan ja Tikkuraitin pysäkkiympäristöissä (yli 2000 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1) sekä Jokiniemessä (yli 1500 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Silkkitehdas kehittyy jatkossa asuinpainotteisena pysäkkiympäristönä.

Tikkurilantien varsi eheytyy ja tiivistyy, mikä parantaa ratikan käyttäjäpotentiaalia Koivuhaan ja Viertolan pysäkkiympäristöissä. Koivuhaka kehittyy uudeksi lähikeskukseksi (CL) Annefredin ja Tikkurilan keskusta-alueiden välissä, mikä parantaa alueen lähipalvelujen tarjontaa ja saavutettavuutta. Viertolaan on osoitettu asuinvaltaisten sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta (AC) ja julkisten palvelujen aluetta (Y), mikä tukee palveluverkon kehittämistä. Viertola, Koivuhaka ja Kuusikko kehittyvät jatkossa asuinpainotteisina pysäkkiympäristöinä.

Jokiniemenkadun ja Kyytitien tuntumassa maankäyttö muuttuu ratikan pysäkkiympäristöihin (Jokiniemi ja Kuusikko) tukeutuen. Molempien pysäkkien ympäristöön arvioidaan tulevan noin 1600-1700 uutta asukasta (r=300 m, taulukko 1). Kuusikon pysäkin pohjoispuolelle on osoitettu uusi asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), jolle pysäkin ympäristön uusi asuinrakentaminen painottuu. Pientaloalueella (AP) täydennysrakentaminen on mahdollista.

Vuoteen 2050 mennessä Heidehofin pysäkkiympäristö on uuden rakentamisen myötä noin 1000 asukkaan ja reilun 800 työpaikan alue (r=300 m, taulukko 2, kuva 2), mikä on pienimpiä pysäkkipotentiaaleja koko kaavarunkoalueella. Heidehofin alueen kehittämiseen liittyy epävarmuutta johtuen mm.

Santaradan tulevaisuudesta ja Heidehof onkin perustellusti vasta pidemmän aikavälin lähikeskus (CL) ja pysäkkivaraus. Tikkurilan väritehtaan muuttuva maankäyttö tukee kuitenkin Heidehofin pysäkin toteuttamisedellytyksiä.

Porttipuiston pohjoisosa on osoitettu kaavarungossa asuinvaltaiseksi sekoittuneiden toimintojen alueeksi, mutta eteläosa säilyy edelleen merkittävänä kaupan alueena. Porttipuiston ns. keskustan ulkopuolinen kaupan alue kytkeytyy ratikan myötä kestävän liikkumisen vyöhykkeeseen ja hyötyy saavutettavuuden paranemisesta.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

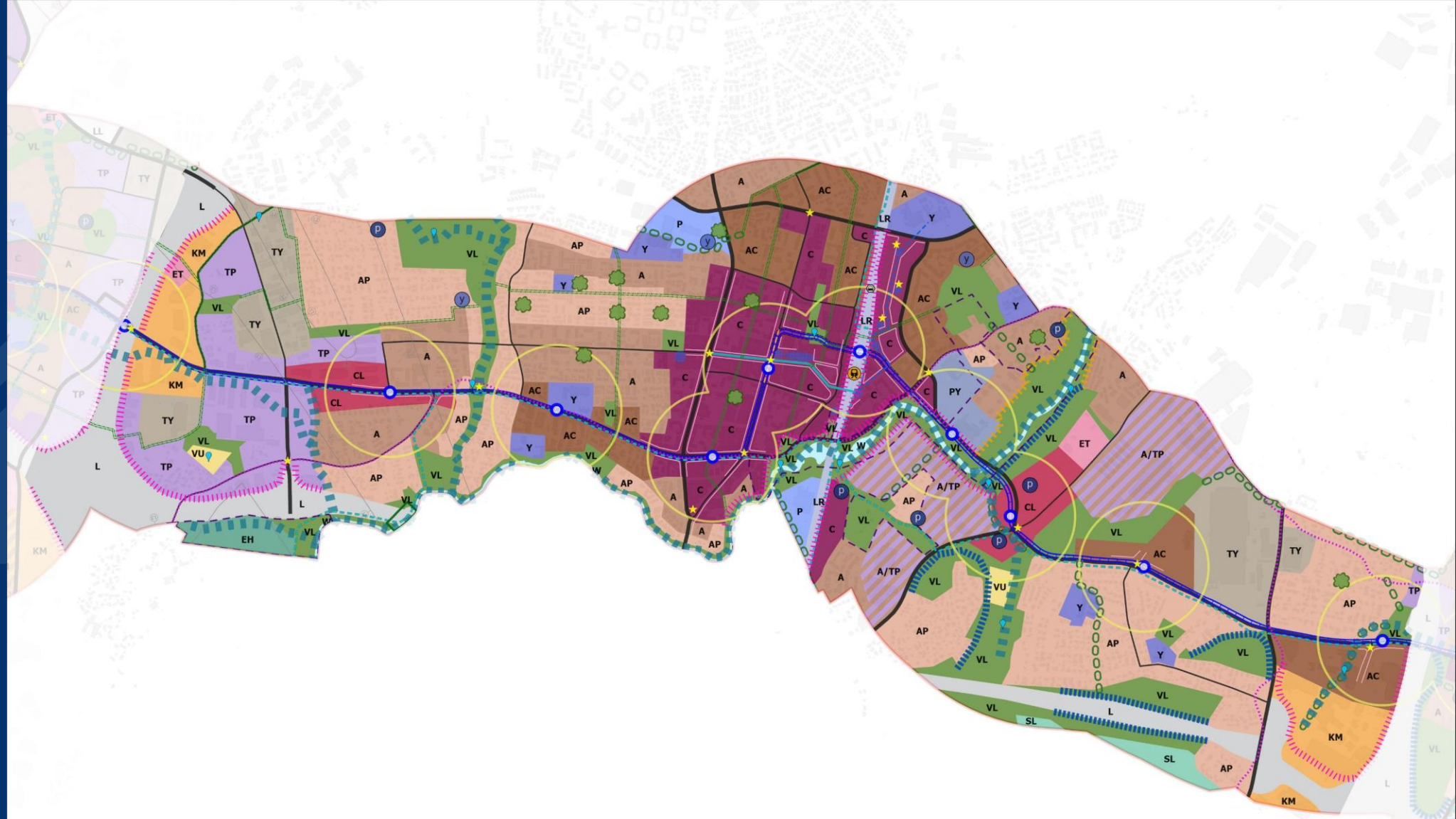
Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Heidehofin pysäkkiympäristön (r=300 m) vuoden 2050 laskennallisissa käyttäjäpotentiaaliluvuissa on huomioitu myös mahdolliset pysäkkiympäristöistä poistuvat työpaikat (taulukko 2, kuva 2).

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Tikkurilan suuralue

Kuva 4: Ote kaavarunkoluonnoksesta Tikkurilan suuralueelta.



Vaikutukset suuralueiden ja niiden pysäkkiympäristöjen maankäyttöön

Hakunila

Hakunila sijoittuu nykyisen raideliikenteen katvealueelle Tikkurilan ja Mellunmäen väliin. Ratikka on siten uusi elementti Hakunilan kaupunkirakenteessa. Kaavarunko mahdollistaa Itä-Vantaan kaupunkirakenteessa olevien katkosten paikkaamisen ja kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa.

Ratikan arvioidaan tuovan vetovoimaa, elinvoimaa ja imagohyötyjä Itä-Vantaalle. Kaavarunkoratkaisu pyrkii vauhdittamaan alueen kasvua ja kehitystä. Kaavarunkoratkaisu mahdollistaa kaupunkirakenteen uudenlaisen jäsentämisen ratikkakadun varteen ja tukee pysäkkiympäristöjen kehittymistä laadukkaiksi kaupunkirakentamisen alueiksi. Kansainvälisen kokemuksen perusteella raitiotie osana laajempaa yhdyskuntakehittämistä voi toimia keinona vähentää kaupunkirakenteen kielteistä hajautumista ja eriytymiskehitystä.

- Hakunilan keskustassa kaavarungon mahdollistama lisärakentaminen, Vanhan Lahdentien siirto ja sen myötä keskustan laajeneminen mahdollistavat kaupunkirakenteen eheytymisen ja uudistumisen. Saavutettavuuden paraneminen yhdessä kaupunkikehityshankkeiden kanssa lisää keskustan houkuttelevuutta ja kehittämispotentiaalia asumisen, työnteon ja palvelujen alueena.
- Länsimäessä maankäyttö tehostuu ja tiivistyy ratikkakadun ympärille ja keskeinen keskusta-alue täydentyy ja uudistuu. Länsimäen rakentaminen laajenee Vartiotien uudistettavan linjauksen myötä pohjoiseen ja koilliseen. 110 kV:n voimalinjan maakaapeloinnin myötä kaupunkitoiminnot voisivat avautua myös Länsimäentielle, ja siten nivota Länsimäentien jakamaa kaupunkirakennetta yhteen.
- Kuussilta kehittyy lähikeskusta-alueeksi (CL) ja toiminnallisesti monimuotoiseksi pysäkkiympäristöksi. Maankäytöltään muuttuvan Kuussillan pysäkin ympäristöstä on tarkoitus kehittyä Vaaralan uusi ydin ja palvelujen keskus. Viikin-Malmin ratikan jatke voi tulevaisuudessa yhdistyä Vantaan ratikkaan Vaaralassa.

Työpaikkarakentaminen on muihin suuralueisiin nähden vähäistä pysäkkien lähiympäristöissä (enintään noin 300 uutta työpaikkaa/pysäkki, r=300m, taulukko 1). Uusi työpaikkarakentaminen keskittyy (r= 300 m, taulukko 1) eniten Hakunilaan, Kuussiltaan ja Fazerilaan. Fazerila säilyy kokonaispotentiaaliltaan Hakunilan suuralueen merkittävimpänä työpaikka-alueena. Fazerilassa merkittäviä työpaikkavarauksia (TP ja TY) ulottuu myös pysäkin lähiympäristöä laajemmalle alueelle.

Asuinrakentaminen lisääntyy kaikissa pysäkkiympäristöissä ja Itä-Vantaan keskukset tulevat pääsääntöisesti olemaan asuinvaltaisia. Asuinrakentaminen on suurinta Kaskelan ja Hakunilan pysäkkiympäristöissä (noin 2000-2300 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Länsimäessä asuinrakentaminen on myös voimakasta (noin 1500 uutta asukasta/pysäkki, r=300 m, taulukko 1). Asuinvaltaista sekoittuneiden kaupunkitoimintojen aluetta (AC) on osoitettu Lahdenväylän ja Hakunilan pysäkkiympäristöjen, Kaskelan ja Hepokujan yhteyteen sekä Vaaralaan. Fazerilassa pysäkin ympäristöön muodostuu nykyisen työpaikka-alueen viereen uusi asuinalue.

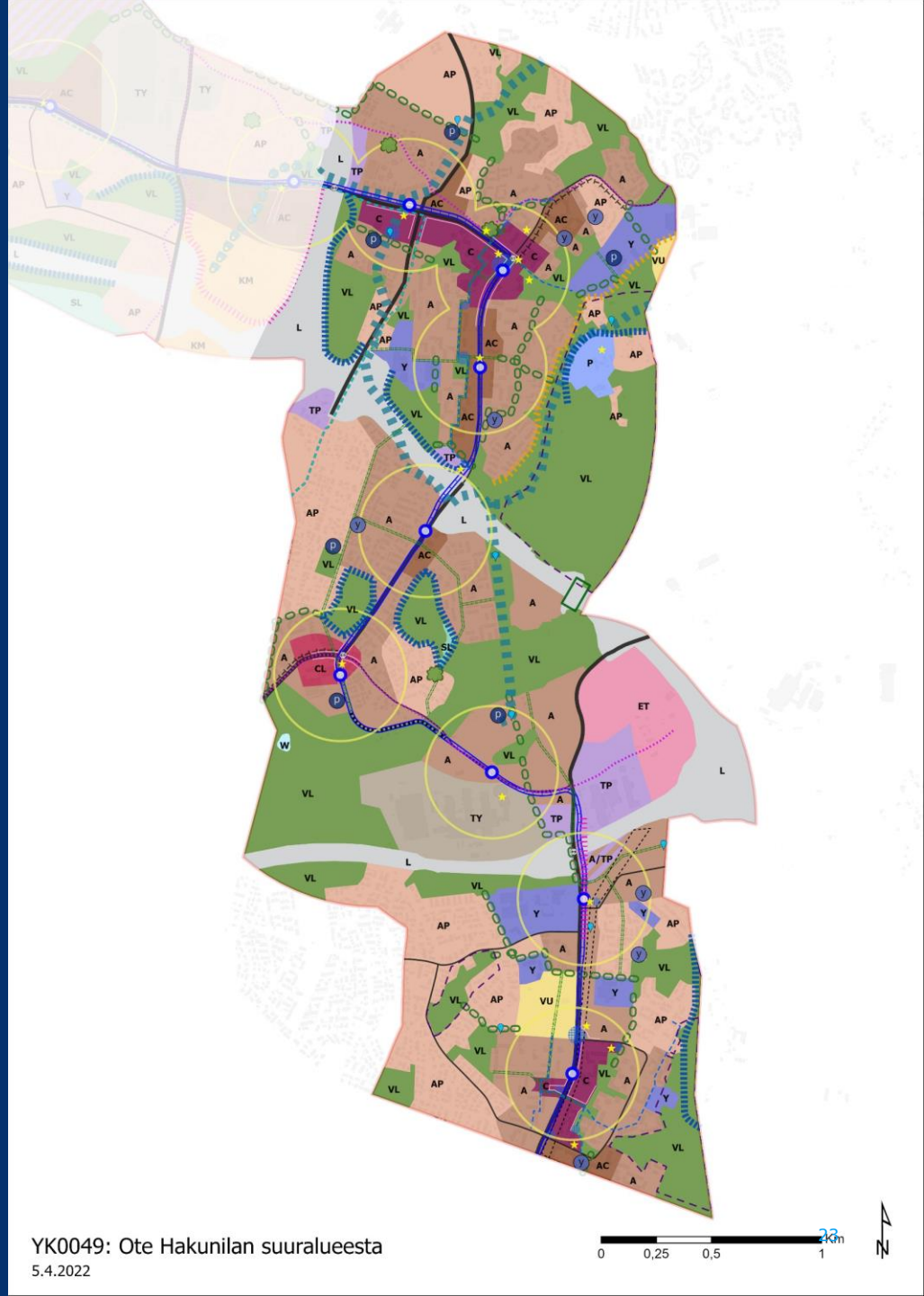
Asukkaiden ja työpaikkojen painotuksen suhteen kehitys jatkuu kaikissa pysäkkiympäristöissä nykyisenkaltaisena paitsi Fazerilassa, joka kehittyy jatkossa sekä työpaikka- että asuinalueena.

Pysäkkikohtaiset käyttäjäpotentiaaliluvut (r=300 m) kuvaavat uuden maankäytön mahdollistamaa laskennallista käyttäjäpotentiaalia (taulukko 1).

Luvuissa ei ole huomioitu mahdollisia pysäkkiympäristöistä poistuvia työpaikkoja. Jatkosuunnittelussa pysäkkikohtaiset arviot voivat vielä muuttua merkittävästikin.

Hakunilan suuralue

Kuva 5: Ote kaavarunkoluonnoksesta Hakunilan suuralueelta.

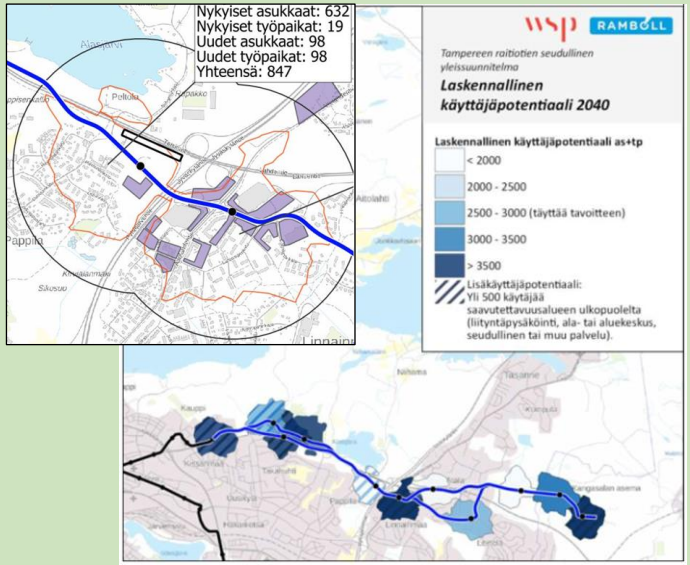


Huomioita jatkosuunnitteluun

Pysäkkiympäristön maankäyttöpotentiaalin riittävyys

- Vantaan ratikan kaavarungon mahdollistamia asukas- ja työpaikkapotentiaaleja on laskettu vaikutusten arvioinnin yhteydessä 300 metrin linnuntie-etäisyydellä pysäkistä. Potentiaaleja on mahdollista laskea myös pysäkin ns. aidolla saavutettavuudella (ks. oheisen esimerkkikartan punainen aluerajaus), jolloin 300 metrin etäisyys pysäkiltä lasketaan nykyisiä ja suunniteltuja kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä pitkin huomioiden myös maaston muodot.
- Raitiotiepysäkeillä tulisi olla riittävästi käyttäjiä, jotta kaikki ratikkavuorot voivat pysähtyä kaikilla pysäkeillä ja ratikan liikennöinti on kannattavaa. Tampereen seudullisen raitiotien suunnittelussa riittävä väestöpohja raitiotiepysäkin ympärille määritettiin ”Raitiotien tulevaisuuden suunnat Tampereen kaupunkiseudulla” -selvityksessä vähintään 2500 asukkaaksi tai työpaikaksi 600 metrin linnuntie-etäisyyden sisällä pysäkistä. Myöhemmin tavoitteeksi tarkennettiin 2500-3000 asukasta/työpaikkaa 600 metrin aidolla saavutettavuusalueella. Pysäkkien välinen etäisyys on Tampereen seudulla keskimäärin selvästi pidempi kuin Vantaan ratikassa, jolloin tarkastelut 600 metrin saavutettavuudella eivät pääsääntöisesti aiheuttaneet merkittävää peittoa vierekkäisten pysäkkien välille.
- Maankäytön potentiaalin riittävyyttä pysäkkiympäristössä voidaan Vantaallakin arvioida erillisen selvityksen pohjalta ja tarvittaessa tätä tarkemminkin pysäkkikohtaisesti raitiotien matkustajamääräennusteen ja matkustajakapasiteetin pohjalta. Selvityksen pohjalta voitaisiin arvioida, millä pysäkeillä ja missä määrin maankäyttöä voidaan tehostaa/lisätä niin, ettei valittu raitiotien kapasiteetti ylity. Tällainen selvitys voisi olla hyödyllinen esimerkiksi maankäytön toteuttamisen vaiheistusta suunniteltaessa.

Kuvat: Esimerkkiotteita työnaikaisista kartoista, joita laadittiin Tampereen seudullisen raitiotien yleissuunnitelman yhteydessä. Ylhäällä (kuva 6): Pysäkin maankäyttöpotentiaalin laskentaa 600 metrin aidolla saavutettavuudella (punainen aluerajaus vrt. ulompi ympyrä 600 m linnuntie-etäisyydellä). Alhaalla (kuva 7): Teemakartta pysäkkien keskinäisestä potentiaalivertailusta ja potentiaalin riittävyyden arvioinnista suhteessa keskimääräiseen potentiaalitavoitteeseen, joka hankkeessa asetettiin.



Kuva 6: Esimerkki maankäyttöpotentiaalista.

Kuva 7: Esimerkki teemakartasta.

Elinkeinoelämä

Vaikutukset elinkeinoelämään

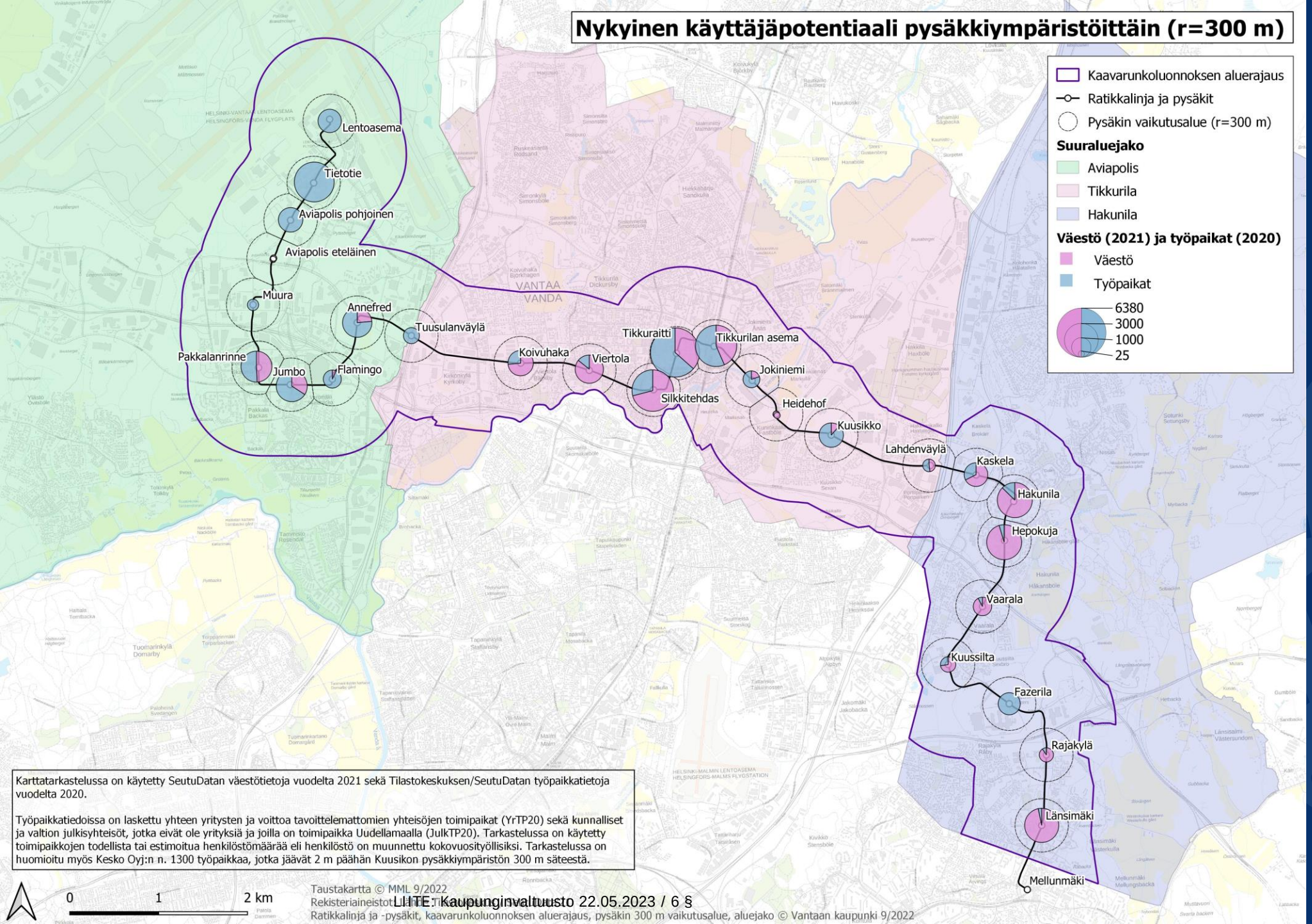
Rakenne ja arviointikehikko

Arvioinnissa tarkasteltavia kohteita ovat olleet mm. kaavarungon vaikutukset eri toimialojen toimintaedellytyksiin, työpaikka-alueiden ja aluekeskustojen kehitykseen, alueimagoon ja investointien ja työvoiman houkutteluun.

Rakenne:

- Käyttäjäpotentiaali
- Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain
- Työpaikkojen nykyinen toimialajakauma suuralueittain
- Työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin
- Toimitilamarkkinat
- Muutospotentiaali
- Kaavarunkoluonnoksen maankäytön muutokset nykyiseen verrattuna elinkeinoelämän näkökulmasta
- Kaavarunkoluonnoksen vaikutukset elinkeinoelämään
- Kaavarunkoluonnoksen vaikutukset elinkeinoelämään toimialoittain

Tarkastelu on toteutettu kaavarunkoluonnoksen kokonaisuuden tasolla ja soveltuvilta osin suuralueittain ja pysäkeittäin, sekä toimialoittain.

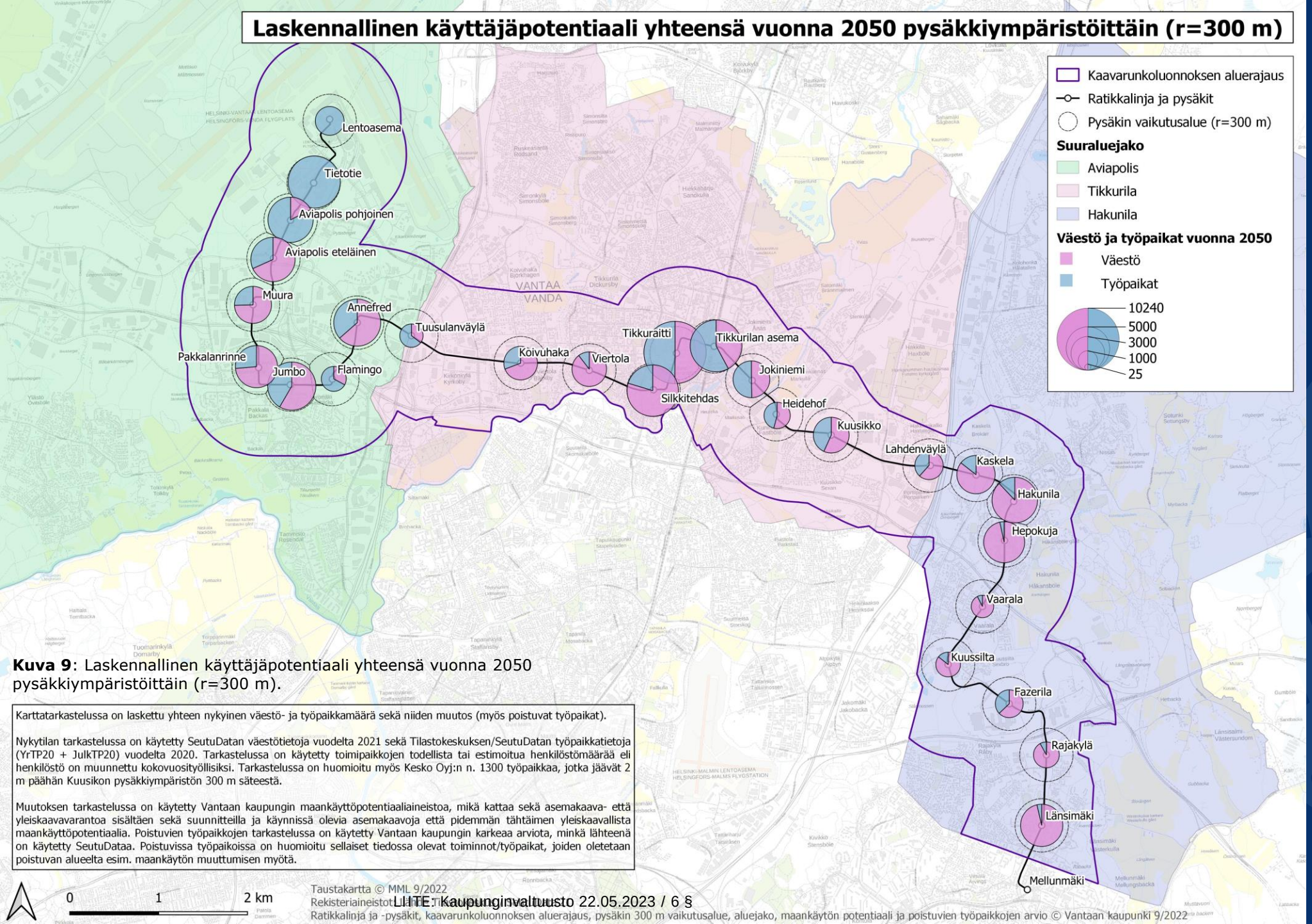


Väestön ja työpaikkojen keskinäinen suhde pysäkeittäin tarkasteltuna osoittaa, että väestö painottuu nykytilanteessa raitiotielinjan itäosaan ja työpaikat länsiosaan. Tikkurilan keskustan alue on myös merkittävä työpaikka-alue.

Huom. Nykytilanteen käyttäjäpotentiaalitarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja vuodelta 2020. Työpaikkatiedoissa on laskettu yhteen yritysten ja voittoa tavoittelemattomien yhteisöjen toimipaikat (YtTP20) sekä kunnalliset ja valtion julkisyhteisöt, jotka eivät ole yrityksiä ja joilla on toimipaikka Uudellamaalla (JulkTP20). Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi.

Keskon työpaikka-alue sijaitsee hieman pysäkkikohtaisen 300 metrin tarkastelualueen ulkopuolella Kuusikossa, mutta se on sisällytetty pysäkin tietoihin mukaan, koska Kuusikon pysäkki on kyseistä työpaikka-aluetta läheisin.

Kuva 8: Nykyinen käyttäjäpotentiaali pysäkki-ympäristöittäin (r=300 m).



Kuva 9: Laskennallinen käyttäjäpotentiaali yhteensä vuonna 2050 pysäkkiympäristöittäin (r=300 m).

Karttatarkastelussa on laskettu yhteen nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä niiden muutos (myös poistuvat työpaikat).

Nykytilan tarkastelussa on käytetty SeutuDatan väestötietoja vuodelta 2021 sekä Tilastokeskuksen/SeutuDatan työpaikkatietoja (YrTP20 + JulkTP20) vuodelta 2020. Tarkastelussa on käytetty toimipaikkojen todellista tai estimoitua henkilöstömäärää eli henkilöstö on muunnettu kokovuosityöllisiksi. Tarkastelussa on huomioitu myös Kesko Oyj:n n. 1300 työpaikkaa, jotka jäävät 2 m päähän Kuusikon pysäkkiympäristön 300 m säteestä.

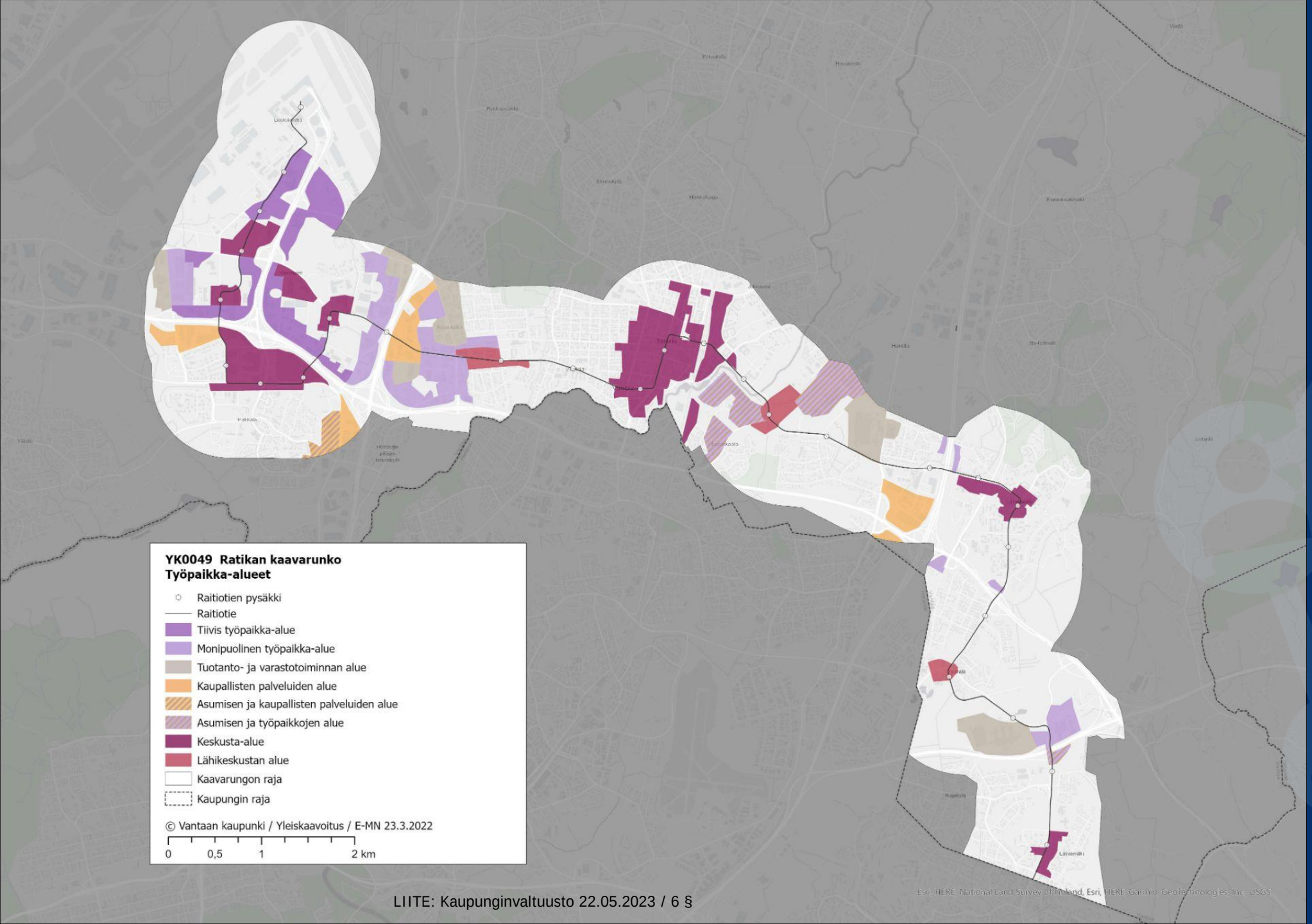
Muutoksen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa, mikä kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja että pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Poistuvien työpaikkojen tarkastelussa on käytetty Vantaan kaupungin karkeaa arviota, minkä lähteenä on käytetty SeutuDataa. Poistuvissa työpaikoissa on huomioitu sellaiset tiedossa olevat toiminnot/työpaikat, joiden oletetaan poistuvan alueelta esim. maankäytön muuttumisen myötä.

Ratikan kaavarunko-luonnoksessa on arvioitu, että alueen asukasmäärä voisi kasvaa yli 60 000 ja työpaikkamäärä noin 30 000 työpaikalla vuoteen 2050 mennessä.

Suurin pysäkkikohtainen käyttäjäpotentiaalin muutos (väestö ja työpaikat) vuoteen 2050 mennessä tulisi kaavarunkoluonnoksen mukaisesti toteutumaan Aviapoliksen alueen ja Tikkuraitin ympäristön pysäkeillä. Väestönmuutosta nykyiseen verrattuna on nähtävillä läpi raitiotielinjauksen.

Huom. Karttatarkastelussa on laskettu yhteen nykyinen väestö- ja työpaikkamäärä sekä niiden muutos (myös poistuvat työpaikat) pysäkkiympäristöittäin (r=300m).

Väestö- ja työpaikkamäärien muutosta tarkasteltaessa on käytetty Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineistoa. Maankäyttöpotentiaalia kuvaava aineisto kattaa sekä asemakaava- että yleiskaavavarantoa sisältäen sekä suunnitteilla ja käynnissä olevia asemakaavoja kuin myös pidemmän tähtäimen yleiskaavallista maankäyttöpotentiaalia. Työpaikkojen osalta on pyritty huomioimaan myös mm. muuntuvan maankäytön myötä poistuvien työpaikkojen osuus pysäkkikohtaisissa käyttäjäpotentiaaleissa.



Aviapolis: Kaavarunkoluonnoksen mukaisesti Aviapoliksen suunnalle on osoitettu laajamittaisempaa ja monipuolisempaa työpaikka-aluerakennetta kuin Tikkurilan tai Hakunilan suuralueella. Alueella on jo nykyisellään vahva työpaikkafokus, jonka nähdään säilyvän sellaisena myös jatkossa ja alue on houkutteleva toimitilarakentamista silmällä pitäen.

Tikkurila: Alueella korostuu keskustamainen työpaikka-alue, johon yhdistyy huomattava määrä asumista. Tikkurila on nykyisin erityisesti julkisten palveluiden keskittymä ja joukkoliikenteen solmukohta.

Hakunila: Kaavarunkoluonnoksen mukaan Hakunilassa työpaikka-alueet sijoittuvat hyvin nauhamaisesti raitiotielinjauksen varteen. Hakunila on asumisen keskittymä. Alueelle voisi tavoitella kaavarunkoluonnoksen myötä monipuolisempaa työpaikka-aluerakennetta, jotta se tukee alueen kehitystä myös tulevaisuudessa.

Kuva 10: Työpaikka-alueet

Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain kaavarunkoalueella v. 2020

Kaavarunkoluonnoksen alueelle sijoittuu huomattava määrä eri toimialojen työpaikkoja. Ratikan kaavarunkoalue muodostaakin jo nykyisin merkittävän kehityskäytävän, jonka varrella sijaitsee lähes puolet (n. 46 %) Vantaan 110 000:sta työpaikasta.

Nykyisin työpaikat suuralueittain jakautuvat seuraavasti:

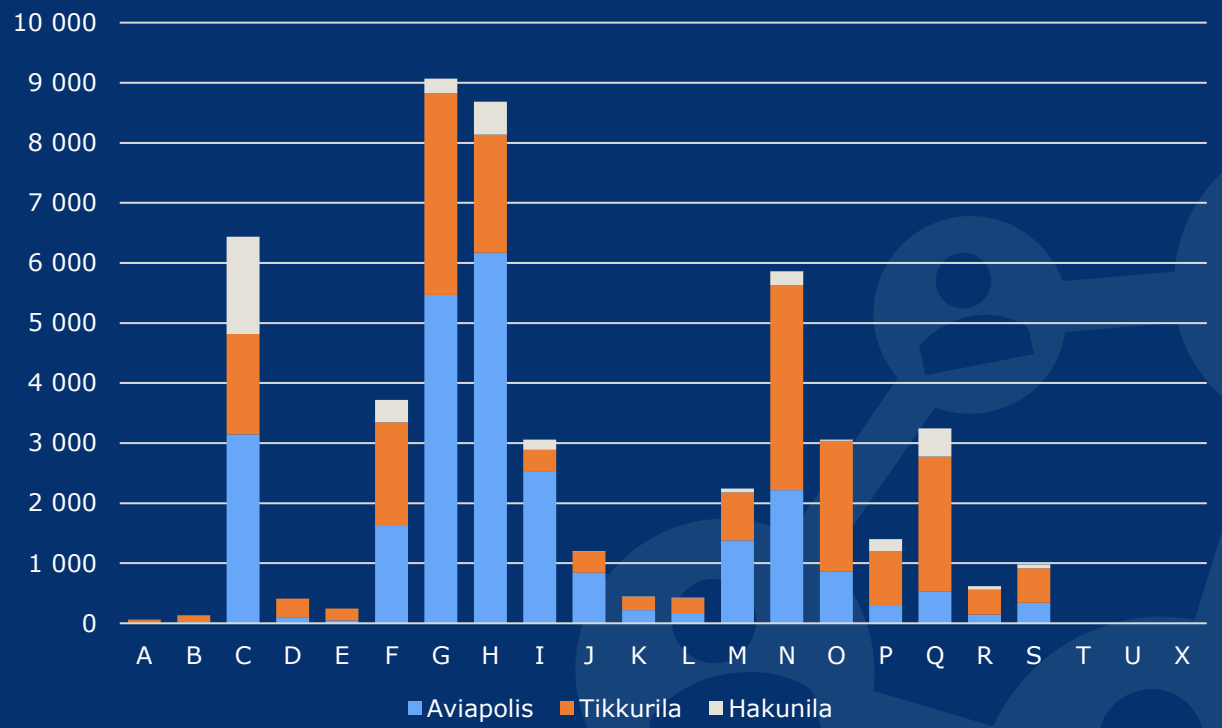
- Aviapolis: 26 000 tp
- Tikkurila: 21 000 tp
- Hakunila: 4 000 tp

Oheisessa kuvaajassa on esitetty kaavarunkoluonnoksen työpaikat toimialoittain eri suuralueilla.

Aviapoliksen, Tikkurilan ja Hakunilan työpaikkojen merkittävimmät toimialat ovat:

1. Tukku- ja vähittäiskauppa, G (~9 100 tp)
2. Kuljetus ja varastointi, H (~8 700 tp)
3. Teollisuus, C (~6 400 tp)
4. Hallinto- ja tukipalvelutoiminta, N (~5 900 tp)
5. Rakentaminen, F (~3 700 tp)

Kuvaaja 1: Työpaikat toimialoittain ja suuralueittain kaavarunkoluonnoksen alueella.



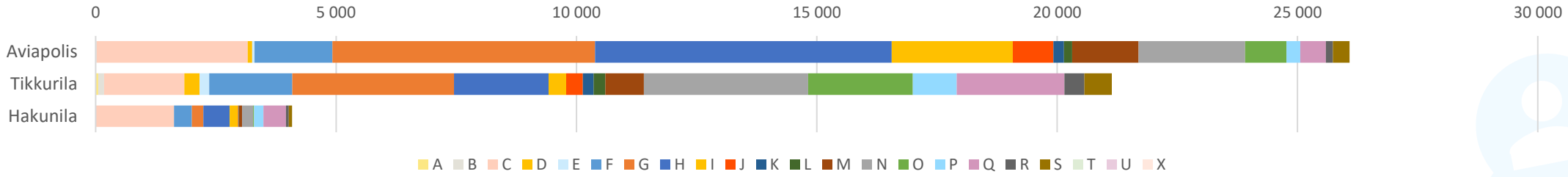
Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)
B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)
C Teollisuus (10-33)
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)
F Rakentaminen (41-43)
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)
H Kuljetus ja varastointi (49-53)
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)
J Informaatio ja viestintä (58-63)
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)
L Kiinteistöalan toiminta (68)
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)
O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)
P Koulutus (85)
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)
R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)
S Muu palvelutoiminta (94-96)
T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)
U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)
X Toimiala tuntematon (00)

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

Työpaikkojen nykyinen toimialajakauma suuralueittain kaavarunkoalueella

Kuvaaja 2: Nykyinen toimialajakauma suuralueittain.



Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)

B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)

C Teollisuus (10-33)

D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)

E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)

F Rakentaminen (41-43)

G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)

H Kuljetus ja varastointi (49-53)

I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)

J Informaatio ja viestintä (58-63)

K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)

L Kiinteistöalan toiminta (68)

M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)

N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)

O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)

P Koulutus (85)

Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)

R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)

S Muu palvelutoiminta (94-96)

T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)

U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)

X Toimiala tuntematon (00)

Aviapoliksen alue on nykyisin merkittävä kuljetus- ja varastointitoimialan ja tukku- ja vähittäiskaupan työpaikkojen keskittymä. Alueelle sijoittuu myös huomattava työpaikkamäärä teollisuuden, majoitus- ja ravitsemustoiminnan, sekä hallinto- ja tukipalvelutoiminnan työpaikkoja.

Tikkurilan suuralueella korostuu työpaikkojen palveluvaltaisuus ja toimialojen tasaisempi jakautuminen Aviapolikseen ja Hakunilaan verrattuna. Suurimpia toimialoja Tikkurilan alueella ovat hallinto- ja tukipalvelut, tukku- ja vähittäiskauppa, terveys- ja sosiaalipalvelut, julkinen hallinto, kuljetus ja varastointi, rakentaminen ja teollisuus. Alueella on myös paljon ammatilliseen, tieteelliseen ja koulutukseen liittyviä työpaikkoja.

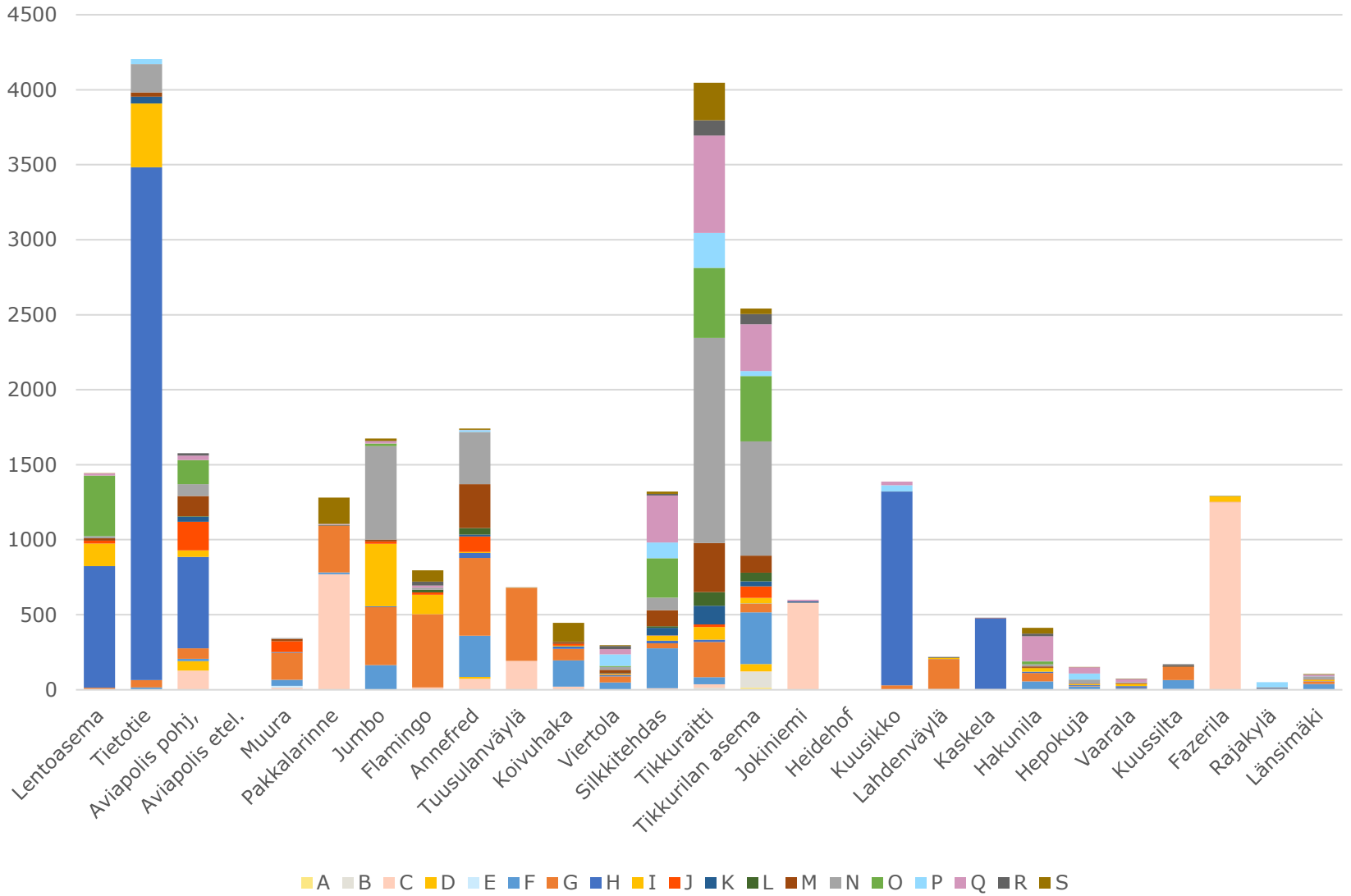
Hakunila on työpaikkamäärältään huomattavasti pienempi Aviapoliksen ja Tikkurilan suuralueisiin verrattuna. Hakunilan merkittävimmät toimialat ovat nykyisin teollisuus, kuljetus- ja varastointi, terveys- ja sosiaalipalvelut, rakentaminen ja tukku- ja vähittäiskauppa.

Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin (300 m säde) v. 2020

Kuvaaja 3: Työpaikat alueella.



Lähde: Tilastokeskus / SeutuData'21. Työpaikkatiedot ovat vuositilastoa 2020.

Oheisessa kuvaajassa 3 on esitetty kaavarunkoluonnoksen työpaikat toimialoittain ja pysäkeittäin (300 m säde). Tarkastelualueen merkittävimmät työpaikka-alueet pysäkeittäin (300 m säde) ovat nykyisin:

1. Tietotie (~4 200 tp)
2. Tikkuraitti (~4 000 tp)
3. Tikkurilan asema (~2 500 tp)
4. Annefred (~1 700 tp)
5. Jumbo (~1 700 tp)

- Työpaikkojen määrä ja toimialajakauma vaihtelee pysäkeittäin voimakkaasti.
- Kaavarunkoluonnoksen alueella 300 metrin säteelle pysäkeistä sijoittuu yhteensä n. 24 000 työpaikkaa eli lähes puolet koko kaavarunkoalueen työpaikoista.

Luokitus:

A Maatalous, metsätalous ja kalatalous (01-03)
B Kaivostoiminta ja louhinta (05-09)
C Teollisuus (10-33)
D Sähkö-, kaasu- ja lämpöhuolto, jäähdytysliiketoiminta (35)
E Vesihuolto, viemäri- ja jätevesihuolto, jätehuolto ja muu ympäristön puhtaanapito (36-39)
F Rakentaminen (41-43)
G Tukku- ja vähittäiskauppa; moottoriajoneuvojen ja moottoripyörien korjaus (45-47)
H Kuljetus ja varastointi (49-53)
I Majoitus- ja ravitsemistoiminta (55-56)
J Informaatio ja viestintä (58-63)
K Rahoitus- ja vakuutustoiminta (64-66)
L Kiinteistöalan toiminta (68)
M Ammatillinen, tieteellinen ja tekninen toiminta (69-75)
N Hallinto- ja tukipalvelutoiminta (77-82)
O Julkinen hallinto ja maanpuolustus; pakollinen sosiaalivakuutus (84)
P Koulutus (85)
Q Terveys- ja sosiaalipalvelut (86-88)
R Taiteet, viihde ja virkistys (90-93)
S Muu palvelutoiminta (94-96)
T Kotitalouksien toiminta työnantajina; kotitalouksien eriyttämätön toiminta tavaroiden ja palvelujen tuottamiseksi omaan käyttöön (97-98)
U Kansainvälisten organisaatioiden ja toimielinten toiminta (99)
X Toimiala tuntematon (00)

Toimitilamarkkinat

Koronapandemia on vaikuttanut toimitilamarkkinoihin. Merkittävä osa työntekijöistä siirtyi pandemian myötä etätyöskentelyyn ja pandemia on myös muokannut työskentelyn paikkasidonnaisuutta. Rajoitusten poistumisen myötä työntekijät ovat alkaneet jälleen palata takaisin toimitiloihin.

Vuokralaiset tarvitsevat edelleen laadukkaita tiloja. Tärkeimpiä tekijöitä ovat edelleen hyvä sijainti, tilojen toimivuus ja tehokkuus, kohteen helppo saavutettavuus, ekologisuus, viihtyisyys sekä ESG-kriteerit.

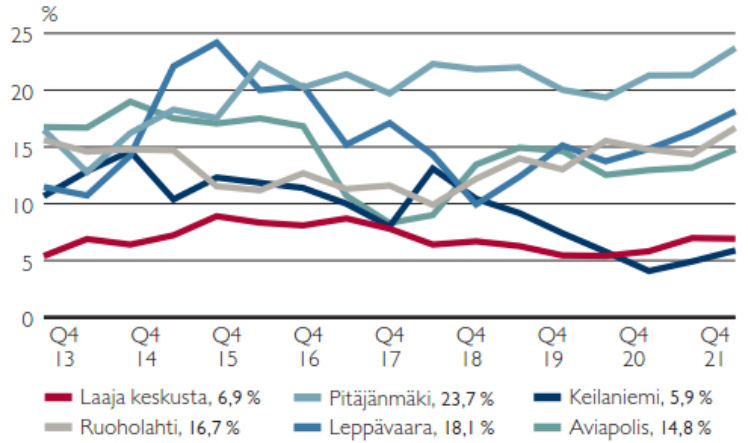
Vuoden 2021 lopulla Vantaalla oli 30 000 m² vapaata liiketilaa ja vajaakäyttöaste oli alhainen 3,4 prosenttia. Teollisuuden ja logistiikan tilojen osalta vajaakäyttöaste oli 3,4 prosenttia ja vapaata tilaa oli 109 000 m², joka oli 9 000 m² vähemmän kuin edellisenä vuonna. Toimistotilojen osalta vajaakäyttöaste oli korkeammalla tasolla ollen 13,3 prosenttia ja vapaata tilaa oli 119 000 m². Aviapoliksen alueella tyhjän tilan määrä kasvoi noin 5 000 m² edellisvuodesta ja vajaakäyttöaste oli 14,8 prosenttia.

Hotellikiinteistöjen asema on koronapandemian myötä heikentynyt sijoitusmarkkinoilla merkittävästi. Sektorin kasvu nähdään kuitenkin jatkuvan pääkaupunkiseudulla uusien rakennushankkeiden myötä. (Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022)

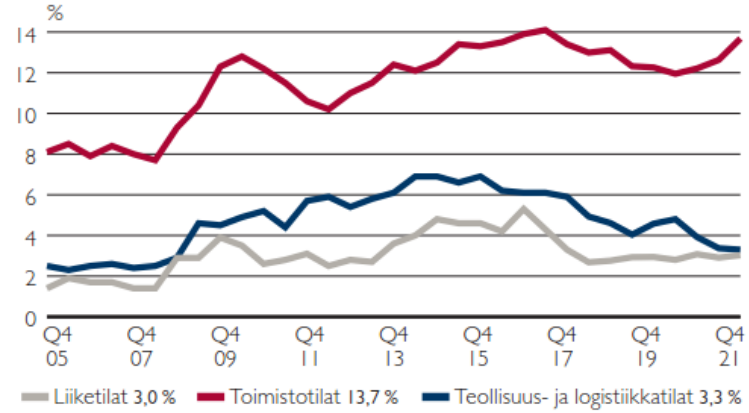
Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellisen analyysin yhteydessä tehdyn tutkimuskoosteen mukaan työpaikkojen/toimitilojen optimaalisin etäisyys pysäkin suhteen tulisi olla enintään 400-600 metriä.

Lähteet: Catella markkinakatsaus kevät 2022, Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi 2022, Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022

Vajaakäyttöasteet osamarkkina-alueittain pääkaupunkiseudulla Q4 2021



Vajaakäyttöasteet pääkaupunkiseudulla Q4 2021



Vajaakäyttöasteet ja vapaan tilan määrä pääkaupunkiseudulla	Vajaakäyttöaste (%) Q4 21	Vajaakäyttöaste (%) Q2 21	Vapaat tilat (m²) Q4 21	Vapaat tilat (m²) Q2 21
VANTAA				
Liiketilat	3,4	3,2	30 000	28 000
Toimistotilat	13,3	13,2	119 000	119 000
Teoll./logistiikka	3,4	3,7	109 000	118 000

Muutospotentiaali 1/2

Ratikan kaavarunkoluonnoksen mitoituksessa on arvioitu, että työpaikkarakentamispotentiaali mahdollistaa yli 30 000 uutta työpaikkaa. Työpaikkarakentamispotentiaali on muunnettu työpaikka-arvioiksi laskennallisten työpaikkaväljyyksien perusteella.

Kaavarunkoluonnoksessa on arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike- ja toimisto-/toimitilarakentamiselle. Oheisissa kuvaajissa on esitetty ratikan kaavarungon mahdollistama työpaikkapotentiaali eri rakentamismuodoittain maankäyttöaineiston pohjalta. Huom. luvut perustuvat vain uuteen maankäyttöpotentiaaliin, eikä tässä tarkastelussa ei ole huomioitu maankäytön muuttumisen myötä mahdollisesti poistuvia työpaikkoja.

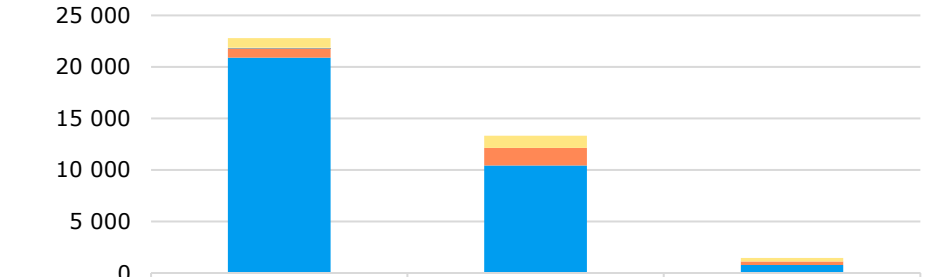
- Aviapoliksen suuralueella kaavarunkoluonnoksen mukainen rakentaminen mahdollistaisi työpaikkapotentiaaliltaan n. 22 000 uuden työpaikan lisäyksen. Tikkurilan suuralueella vastaavasti n. 13 000 työpaikkaa ja Hakunilan suuralueella reilut 1 000 työpaikkaa.
- Liike- ja toimitilarakentaminen mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle.
- Asuinrakentamisen myötä tarve julkisten palveluiden (päiväkodit, koulut) alueelliselle rakentamiselle kasvaa, mikä synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.
- Suuralueille on osoitettu myös tilaa teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan rakentamiselle, mutta työpaikkapotentiaalin määrien suhteen vaikutus on selvästi liike- ja toimitilarakentamista alhaisempi. Tähän vaikuttaa pienempien rakentamisarvioiden lisäksi teollisuuden ja varastoinnin toimialan alhaisempi työvoimaintensiivisyys työpaikkaväljyyden ollen selvästi korkeampi kuin liike- ja toimitilarakentamisessa, jolloin työpaikkamäärät jäävät tästäkin syystä alhaisemmiksi.

Vantaan yleiskaavan 2020 yhteydessä laaditun elinkeinopoliittisten vaikutusten arvioinnin mukaan erityisesti tietointensiivisten toimialojen sekä majoitus- ja ravitsemistoiminnan työpaikkojen määrän arvioidaan kasvavan, mutta vastaavasti teollisuustyöpaikkojen määrän arvioidaan vähenevän. Alla on esitetty arvio toimialojen keskimääräisestä vuotuisesta kasvuprosentista:

- Tietointensiiviset toimialat 2,5 %
- Majoitus- ja ravitsemistoiminta 2,0 %
- Muut toimialat 2,0 %
- Kuljetus, varastointi ja tietoliikenne 1,5 %
- Tukku- ja vähittäiskauppa 0,5 %
- Teollisuus -0,5 %
- Kaikki toimialat 1,5 %

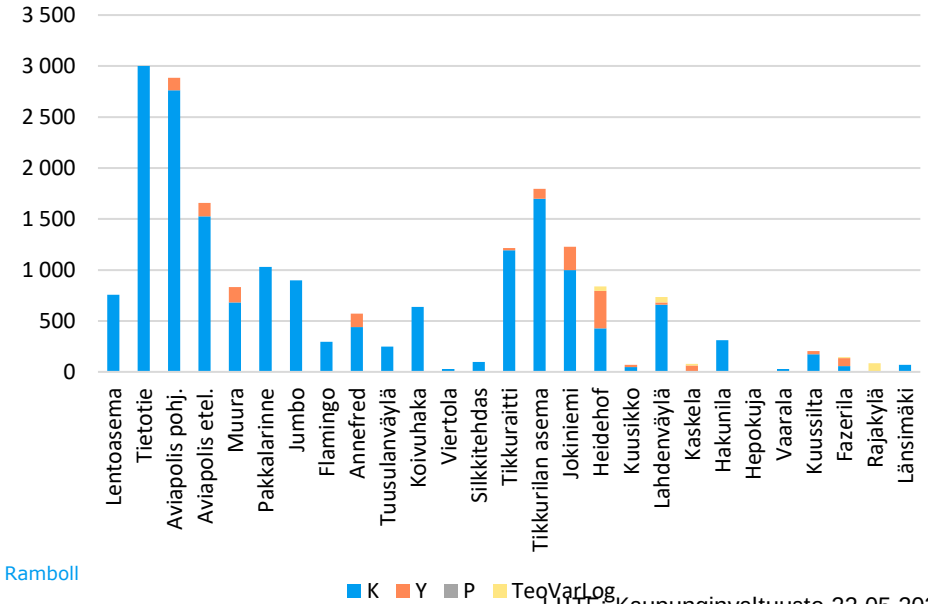
Muutospotentiaali 1/2

Kuvaaja 4: Kaavarunkoluonnoksen mukainen työpaikkapotentiaalin muutos suuralueittain.



	Aviapolis	Tikkurila	Hakunila
TeoVarLog	920	1 150	340
P	80	0	0
Y	910	1 710	350
K	20 880	10 450	780

Kuvaaja 5: Kaavarunkoluonnoksen mukainen työpaikkapotentiaali pysäkeittäin.



Kuvaajine luokitus:

K Liike- ja toimisto/toimitilarakentaminen (esim. toimisto, hotelli, muu toimistotyyppinen rakentaminen, kauppa ja liiketila)

Y Julkinen rakentaminen (esim. päiväkoti, koulu). Huom. Ei sisällä kaikkea julkisten palveluiden tarvetta ja mitoitusta

P Muumimaailma-elämyspuisto Pakkalassa

TeoVarLog: Teollisuus- varastointi ja logistiikkarakentaminen

Lähde: Vantaan kaupungin maankäyttöpotentiaaliaineisto

Kaavarunkoluonnoksen maankäytön muutokset nykyiseen verrattuna elinkeinoelämän näkökulmasta

Taulukko 3: Maankäytön muutokset kaavarunkoluonnoksessa nykyiseen verrattuna.

Maankäyttö	Uusi rakentamispotentiaali	Kuvaus
K: Liike- ja toimitilarakentaminen	1 425 000 k-m^2	Toimisto-, liike- ja palvelurakennusten kerrosalamäärä kasvaa alueella huomattavasti. Parantaa työpaikkojen ja palveluiden sijoittumismahdollisuuksia alueella merkittävästi. Riskinä on, että liike- ja toimitilarakentamisen potentiaali ei toteudu kaikilla alueilla tavoitteiden mukaisesti johtuen esimerkiksi markkinasuhdanteiden ja liike- ja toimitilakysynnän muutoksista.
T: Teollisuus ja varastointi	220 000 k-m^2	Teollisuuden-, muiden tuotanto- ja varastoalueiden osalta kerrosalan määrä laskee hieman kaavarunkoluonnoksen alueella. Korvaavaa ja uutta tilaa voi sijoittua kaavarunkoluonnoksen ulkopuolisille alueille Vantaalla.
P: Palvelurakentaminen (matkailuun liittyvää rakentamista)	11 000 k-m^2	Kaavarunkokartalla on osoitettu alueet erilaisiin matkailun, vapaa-ajan ja urheilun toimintoihin (mm. Tikkurilan urheilupuisto, Backaksen ja Håkansbölen kartanoalueet). Matkailun näkökulmasta mahdollisuuksia ja vetovoimaisia toimintoja on myös muilla alueilla (esim. Heureka, Jumbo ja Flamingo, Fazerilan vierailukeskus). Matkailun mahdollisuudet alueella parantuvat.
Y: Julkinen palvelurakentaminen	170 000 k-m^2	Uusi maankäyttö ja erityisesti asuinrakentaminen lisää julkisen palvelurakentamisen tarvetta alueella. Julkinen palvelurakentaminen synnyttää palveluita ja työpaikkoja (mm. päivähoito, koulutus, terveydenhuolto) alueiden yrityksille ja asukkaille. Huom. Rakentamispotentiaalissa osoitettu palvelurakentamisen määrä ei sisällä kaikkea julkisten palveluiden tarvetta ja mitoitusta.
AK: Kerrostalopainotteinen asuinrakentaminen	3 170 000 k-m^2	Kerrosalan määrä kasvaa alueella huomattavasti. Lisää alueen asiakaspotentiaalia ja elinvoimaisuutta merkittävästi, mutta vastaavasti kerrostalorakentaminen vie tilaa mm. toimitilarakentamiselta. Asukasmäärän kasvu kasvattaa samalla myös julkisten palveluiden tarvetta. Asuinalueilla on riskinä kaupunkiympäristön yksipuolistuminen, mikäli alueille ei saada syntymään työpaikkoja mm. liike- ja toimitilarakentamisen myötä.
AP: Pientalopainotteinen asuinrakentaminen	130 000 k-m^2	Kerrosalan määrä kasvaa kaavarunkoluonnoksen alueella. Uusi pientalorakentaminen lisää asiakaspotentiaalia erityisesti niillä alueilla, joille pientaloalueilta syntyvät asiakasvirrat suuntautuvat (esim. lähipalvelut ja työssäkäynti). Asukasmäärän kasvu kasvattaa samalla myös julkisten palveluiden tarvetta. Asuinalueilla on riskinä kaupunkiympäristön yksipuolistuminen, mikäli alueille ei saada syntymään työpaikkoja mm. liike- ja toimitilarakentamisen myötä.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Positiivinen | Neutraali | Negatiivinen

Taulukko 4: Vaikutuksen arviointi

** Taulukko on laadittu soveltamalla Suomen Yrittäjien yritysvaikutusten arviointimallia.*

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
1. Yritystoiminnan edellytykset alueella	Positiivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuvat tulevat liike- ja toimitilat mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle ja uusi asuntotuotanto lisää alueen asiakaspotentiaalia merkittävästi. Liike- ja toimitilarakentaminen lisää yritysten käytettävissä olevaa tilatarjontaa alueella. Pysäkkiympäristöjen kiinteistöjen arvon arvioidaan nousevan, mikä puolestaan nostaa myös liike- ja toimitilavuokria, mikä tukee kiinteistöliiketoimintaa, mutta nostaa vuokrakustannuksia tiloja käyttäville toimijoille. Haasteina on nykyisin alueella toimivien yritysten siirtyminen muualle uuden rakentamisen tieltä ja pystytäänkö kaikille toimijoille tarjoamaan riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja, jos nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan. Yritystoiminnan edellytysten kannalta haasteeksi voi muodostua tilanne, jossa asuinrakentaminen syrjäyttää liike- ja toimitilarakentamista erityisesti yritystoiminnan kannalta tärkeissä mikrosijainneissa (esim. asiakasvirtojen läheisyys, saavutettavuus), jolloin riskinä on ettei yrityksille ole riittävästi soveltuvia sijoittumismahdollisuuksia, eikä elinkeinoelämän potentiaalia saada täysin hyödynnettyä.
2. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen	Neutraali	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa uutta liike- ja toimitilarakentamista, jotka edistävät elinkeinorakenteen monipuolistumista erityisesti vähittäiskaupan, palveluiden ja ravitsemusalan osalta, lisäten alueellista elinvoimaisuutta. Tiivis kaupunkimainen ympäristö tukee myös tietointensiivisen toiminnan sijoittumista alueelle. Vastaavasti kaavarunkoluonnos rajoittaa esimerkiksi tilaa vaativien toimintojen sijoittumista alueelle ja tällaisten toimintojen sijoittuminen kauemmas voi viedä osan ratikkaympäristön vetovoimasta. Ratikkaympäristön uusien työpaikkojen toimialajakauman arvioidaan noudattavan keskustamaisen ympäristön (esim. Tikkurilan asema) jakaumaa. Asuinrakentamisen määrä voi synnyttää haasteita mm. viemällä tilaa liike- ja toimitilarakentamiselta. Uusi aluekehitys nostaa maan arvoa ja vuokrahintoja, jotka voivat rajoittaa elinkeinorakenteen monipuolisuutta (esim. kohtuuhintaisten yritystilojen muodossa).
3. Yritysten liiketoiminta-mahdollisuudet	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa uutta liike- ja toimitilarakentamista sekä asuntotuotantoa, jotka lisäävät alueen liiketoimintapotentiaalia. Asuntotuotannon mahdollistama asukasmäärän kasvu lisää erityisesti vähittäiskauppa- ja palveluyritysten toimintaedellytyksiä. Lisäksi ratikka parantaa alueen yritysten saavutettavuutta joukkoliikenteellä ja siten parantaen yritysten liiketoimintamahdollisuuksia. Haasteena on tunnistettu, että liike- ja toimitilarakentaminen ei lähde toteutumaan tavoitellun mukaisesti ja että keskusta- tai muilla alueilla osa liike- ja toimitilarakentamisen potentiaalista menee asumiseen. Tämä voi samalla muodostaa riskin, ettei yrityksille ole tarjolla soveltuvia tiloja (erityyppisiä ja erikokoisia tiloja erilaisille yrityksille). Asumisen sijoittuminen työpaikkojen läheisyyteen voi muodostaa rajoitteita (esim. saavutettavuus, turvallisuus) työpaikkatoiminnoille.
4. Yritysten työvoiman saanti	Positi-ivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuva asuntorakentaminen ja sen kautta muodostuva asukasmäärän kasvu tukee työvoiman saantia alueella. Raitiotieyhteyden arvioidaan lisäksi parantavan yritysten ja työpaikkojen houkuttelevuutta hyvien liikenneyhteyksien myötä.
5. Työpaikkojen muodostuminen	Positiivinen	Kaavarunkoluonnoksen mukaisen maankäytön toteuttaminen edesauttaa ratikkaympäristön liike-, toimitila- ja asuntorakentamista, jotka tukevat työpaikkojen ja elinvoimaisuuden syntymistä alueelle. Asuinrakentamisen sijoittuminen keskusta-alueille voi kuitenkin viedä yritystoiminnan mikrosijainnin (esim. asiakasvirtojen läheisyys, työpaikan saavutettavuus) kannalta parhaita tiloja ja vaikuttaa siten työpaikkapotentiaaliin heikentävästi.
6. Yritysilmapiiri	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnos tukee ratikan toteuttamista, joka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, mikä osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti tukien siten myös myönteistä yritysilmapiiriä alueella.
7. Yritysten logistiikka	Neutraali	Ratikan ei arvioida parantavan yritysten logistiikkaa. Asuinrakentamisen sijoittuminen yritystilojen lähelle tai mahdolliset katuverkon muutokset voivat pahimmillaan heikentää yritysten logistiikan toimivuutta. Toisaalta katuverkon liikenteen arvioidaan osin sujuvoituvan henkilöautoilijoiden siirtyessä ratikan käyttäjiksi.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutusten arviointi

Positiivinen | Neutraali | Negatiivinen

** Taulukko on laadittu soveltamalla Suomen Yrittäjien yritysvaikutusten arviointimallia.*

Vaikutus	Arvio	Kuvaus
8. Alueen vetovoimatekijät ja imago	Positiivinen	Ratikka on kaupunkirakennetta kokonaisvaltaisesti kehittävä hanke, joka osoittaa kaupungin tahtotilan kehittää aluetta pitkäjänteisesti ja ennakoitavasti parantaen alueen houkuttelevuutta investoinneille. Myös mahdollisesti aiemmin ei-kiinnostavien alueiden houkuttelevuus voi nousta ratikan myötä. Uusi kaupunkirakenne lisää alueen houkuttelevuutta asukkaiden ja yritysten sijoittumisen näkökulmasta. Ratikan ja sen synnyttämän kaupunkirakenteen arvioidaan parantavan myös osaamisen pitovoimaa Vantaalla (esim. työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuden, viihtyisyyden, uusien työpaikkojen muodostumisen seurauksena). Hankkeella nähdään olevan myönteinen imagovaikutus sekä kansallisesti että kansainvälisesti. Toisaalta ratikan ympäristön houkuttelevuus saattaa heikentää muiden alueiden houkuttelevuutta. Alueiden vetovoiman ja imagon näkökulmasta haasteeksi voi muodostua alueiden yksipuolistuminen (esim. asumisen tai palvelurakenteen puuttumisena).
9. Yritysten välinen kilpailu	Positi-ivinen	Ratikka synnyttää kilpailua sen ympäristöön sijoittuvien liike- ja toimitilojen osalta. Ratikka voi vaikuttaa kilpailuasetelmaan ratikkalinjauksen lähiympäristössä sijaitsevien yritysten ja sen ulkopuolella sijaitsevien yritysten välillä.
10. Yritysten tasapuolinen kohtelu	Neutraali	Kaavarunkoluonnos osoittaa alueilla muuntuvaa maankäyttöä, joissa alueet voivat kehittyä tulevaisuudessa asumiseen ja toisaalta tehokkaampiin työpaikkatoimintoihin. Tällöin nykyiset yritykset voivat kärsiä muuntuvasta maankäytöstä (esim. uuden toimitilasijainnin etsintä) ja uudet yritykset voivat puolestaan hyötyä (esim. parempien mikrosijaintien myötä). Lisäksi epävarmuustekijänä korostuu, että voidaanko erilaisille yrityksille tarjota riittävästi erilaisia, erikokoisia ja erihintaisia tiloja ja erityisesti tilanteissa, joissa nykyisiä liike- ja toimitiloja uudistetaan.
11. Edellytykset yritysten verkostoitumiselle	Positi-ivinen	Ratikan ympäristöön sijoittuvat tulevat liike- ja toimitilat mahdollistavat yritysten sijoittumisen alueelle ja siten lisäävät verkostoitumisen edellytyksiä. Keskustamainen ympäristö tukee palveluliiketoiminnan lisäksi myös tietointensiivisen liiketoiminnan sijoittumista alueelle edesauttaen verkostoitumismahdollisuuksia.
12. Strategisten linjausten toteutuminen	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnos tukee monipuolisesti Vantaan kaupungin strategisia tavoitteita asuin- ja työpaikka-alueiden kehittämisestä ja luoden huomattavia investointimahdollisuuksia Vantaalle. Ratikka tukee Vantaan kaupungin ja valtioneuvoston tavoitteita siirtymisessä vähäpäästöiseen liikenteeseen.
13. Aluetalous	Positi-ivinen	Kaavarunkoluonnoksen mukaisella ratikkahankkeella on huomattava vaikutus alueen liike-, toimitila- ja asuntorakentamisen investointeihin ja siten tulevaisuuden kunnallis-, kiinteistö- ja yhteisöverotuloja lisäävä vaikutus.
14. Koettu ympäristö	Positiivinen	Kaavarunkoluonnos mahdollistaa kaupunkiympäristön ja –tilan uudistamisen, minkä arvioidaan edesauttavan ihmisten kokemusta alueesta ja houkuttelevan ihmisiä saapumaan ja oleilemaan alueelle, mikä tukee mm. ravintola- ja myymälätoimintaa ja alueellista elinvoimaa. Yritystoiminnan näkökulmasta tärkeää olisi mahdollistaa riittävästi liike- ja toimitiloja sijainteihin, joissa mm. asiakasvirrat ovat lähellä, tiloilla on hyvä saavutettavuus ja näkyvyys tai että tarjolla on tiloja erilaisia käyttötarkoituksia varten. Haasteena voi olla alueiden yksipuolistuminen ja autioituminen, mikäli alueille ei saada toteutumaan riittävän monipuolista toiminto-/palvelurakennetta.
15. Rakentamisen aikaiset vaikutukset	Negati-ivinen	Ratikan ja sen ympäristön rakentamisella on huomattavat negatiiviset vaikutukset alueen yritystoimintaan saavutettavuuden ja koetun ympäristön näkökulmasta. Vaikutukset ilmenevät mm. asiakasvirtojen heikentymisenä, melu-, pöly- ja tärinävaikutuksina sekä kunnallistekniikan toimintakatkoina. Vaikutusten kesto (arviolta 1-4 vuotta) voi olla pk-yritysten liiketoiminnan näkökulmasta eksistentiaalinen.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia toimialoittain

LIIKETILOISSA TOIMIVAT YRITTÄJÄT (Kauppa ja palvelut, kiinteistönvälittäjät yms.)

- Uudet liiketilat ja asiakaspotentiaalin kasvu uuden rakentamisen myötä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Tilaa vaativan kaupan sijoittuminen ratikkaympäristön ulkopuolelle.
- Kaavoituksessa varauduttava soveltuvien tilojen järjestämiseksi.
- Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset (saavutettavuus, melu, pöly yms. johtuen) ja siirtymä muualle rakentamisen aikana.
- Haasteena on monipuolisen kaupunkirakenteen muodostaminen, jossa yhdistyy mm. asuminen, (kivijalka)liiketilat ja toimitilat. Kaavoituksessa tulisi mahdollistaa liiketiloja (erikokoisia ja erilaisia käyttötarkoituksia varten, kuten kivijalat, kuntosalit, lääkäriasemat, ravintolat yms. varten) esim. varaamalla tilaa asuinrakennusten kivijaloista tai varaamalla tontteja liikekäyttöön.

TOIMITILAT (Toimistot)

- Toimitilojen saavutettavuus joukkoliikenteellä erityisesti raideliikenneyhteyksien varrella paranee.
- Uudet, kehittyvät työpaikka-alueet lisäävät houkuttelevuutta erityisesti Aviapoliksen alueella ja Tikkurilan keskustan alueella.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Kaavoituksessa varauduttava soveltuvien tilojen järjestämiseksi (mm. tontit hyvillä sijainneilla, toimitilarakentaminen pysäkkien lähiympäristössä, mielellään alle 400-600m etäisyydellä pysäkeistä, mahdollisesti myös pitkällä tähtäimellä ettei aluetta yksipuolisteta pelkällä asuinrakentamisella).
- Uusien toimitilojen vuokrat korkeampia kilpaileviin alueisiin nähden.
- Nykyisten toimitilojen saavutettavuuden ja olosuhteiden (melu, pöly, tärinä jne.) heikentyminen rakentamisen aikana.
- Toimitilojen osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.

MATKAILUTOIMIJAT (Hotellit, majoitusliikkeet)

- Uusi asiakaspotentiaali toimitila- ja asuinrakentamisen myötä sekä yhteyksien parantuminen ostoskeskusten ja tapahtuma-alueiden välillä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.
- Nykyisten asiakasvirtojen mahdolliset heikennykset (saavutettavuus, melu, pöly yms.) ja siirtymä muualle rakentamisen aikana.
- Majoitusliikkeiden osalta on riskinä, että erityisesti asemanseutujen yhteydessä painotetaan enemmän asumista, jolloin ympäristön monipuolisuus kärsii.

TUOTANTO-, VARASTOINTI- JA LOGISTIIKKATOIMIJAT

- Tuotanto- ja varastotoiminnalle varattu tilaa muutamissa kohteissa Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa. Erityisesti Aviapoliksen alueella tilaa vaativien toimintojen mahdollinen siirtyminen kauemmas ratikkaympäristöstä maan arvon nousun myötä ja saavutettavuuden mahdollinen heikentyminen (erityisesti suuret kuljetukset).
- Työmaiden aiheuttamat häiriöt tuotantolaitoksille ja logistiikkakuljetuksille (mm. tärinä, liikennerajoitukset ja kiertoreitit).

LIIKENNEYRITTÄJÄT (Taksit, linja-autot, logistiikkayrittäjät)

- Työmaiden aiheuttamat rajoitukset ja kiertoreitit.
- Liikennöinnin mahdollinen hidastuminen.
- Kysynnän muutokset käyttäjien siirtyessä joukkoliikenteen käyttäjiksi, vuokravälineiden kysynnän kasvu.

PYSÄKÖINTILAITOSTEN OPERAATTORIT

- Uusi asiakaspotentiaali toimitila- ja asuinrakentamisen myötä.
- Nykyisten laitosten käyttäjämäärien mahdollinen lasku käyttäjien siirtyessä joukkoliikenteen käyttäjiksi.

KIINTEISTÖNOMISTAJAT JA MANAGERIT

- Liike- ja toimitilojen sekä asuntojen käyttäjämäärän kasvu.
- Maan ja kiinteistöjen arvonnousu, vuokratulojen nousu ympäröivän kaupunkiympäristön kehittyessä.
- Alueellinen vetovoima ja imago kasvaa.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Varmistetaan pysäkkiympäristöissä asumisen ja työpaikkojen sekoittuminen niiltä osin kuin mahdollista (mm. lentomelu rajoittaa asumista). Tällä vältetään yksipuolisten alueiden syntymistä erityisesti keskusta- ja asuinalueilla. Liike- ja toimitilarakentamiselle varataan riittävästi erilaisia sijoittumismahdollisuuksia ratikkapysäkkien välittömässä läheisyydessä alueiden monipuolisuuden ja työssäkäyvien palveluiden järjestämiseksi (mm. kaupat, ravintolapalvelut, kuntosalit, lääkäriasemat). Erityistä huomiota tulee kiinnittää potentiaalisiin hubeihin, joissa yhdistyvät sekä juna- että ratikkayhteydet (Aviapoliksen asemanseudut ja Tikkurila).

- Kaavarunkoluonnoksen mukainen ratkaisu pyrkii keskittämään eniten käyttäjiä keräävät toiminnot 300 metrin sisälle, mutta myös 400-600m vyöhyke on monien työpaikkojen sijoittamiseksi mahdollista, esim. Veromiehen monet K-alueet.
- Liike- ja toimitiloja kannattaa pyrkiä varaamaan myös tulevaisuutta varten, myös tilanteessa jossa alueen kehittyminen on hidasta.

Yritysnäkökulmien ja –tarpeiden huomiointi ratikkahankkeen edetessä.

- Työpaikkakeskittymien saavutettavuuden edistäminen eri kulkumuodot ja matkaketjut huomioiden (mm. kävelyn ja pyöräilyn reittiverkoston kehittäminen, joukkoliikenteen pysäkkijärjestelyt ja aikataulujen yhteensovittaminen, autoliikenteen reittien kehittäminen, matkaketjujen vaihtoyhteyksien sujuvuuden kehittäminen).
- Liike- ja toimitilarakentamisen lisääminen ”katvealueilla”, joilla asuminen on päätoimintona. Tällaisilla pysäkkiympäristöillä tulisi varata mahdollisuuksia esim. ravintola-, kuntosali- tai vastaaville palveluille soveltuville liike- ja toimitiloille (esim. Hakunilan alueella Hepokujan ja Länsimäen pysäkkiympäristöt).
- Alueellisen segregaation huomioiminen elinkeinoelämän kannalta. Onko kaupungilla keinoja ohjata erilaisten toimintojen sijoittumista alueelle (esim. erilaisille toimijoille riittävästi erilaisia yritystiloja kohtuuhintaan)?
- Kaupunkisuunnittelun ja elinkeinopalveluiden yhteistyön tiivistäminen. Myös yritysyhteistyön lisääminen suunnitteluun ja toteutukseen esimerkiksi kyselyiden, työpajojen tai yritysluotsitoiminnan muodossa.

Brändin rakentaminen (esim. alueittain tai pysäkeittäin): millaisena alueet halutaan nähdä ja profiloida tulevaisuudessa, millaisia toimijoita alueelle tavoitellaan jne.

Kaavoituksen ja ratikkahankkeen myönteisten vaikutuksien (elinkeinoelämän kehittäminen, alueen vetovoima ja imago) korostaminen kaupungin markkinoinnissa.

Ratikkahankkeen rakentamisen aikaisten yritysvaikutusten arviointi ja tunnistettuihin haittoihin reagoiminen ennakoivasti (negatiivisten vaikutusten minimointi ja positiivisten maksimointi).

Kaupunkikuva

Vaikutukset elinkeinoelämään

Rakenne ja arviointikehikko

Kaupunkikuvallista arviointia on tehty pysäkkiympäristöittäin. Arvioitavat pysäkkiympäristöt on valittu arviointiin ohjausryhmän kanssa sen mukaisesti, mitkä niistä ovat merkityksiltään suuria ja vaativat kaupunkikuvallisen arvioinnin.

Kaavarunkoluonnoksen vaikutuksia kaupunkikuvaan on arvioitu neljän eri arviointiteeman kautta. Arviointiasteikko on neliportainen (1 = vähäinen, heikko, ja 4 = merkittävä, vahva). Arviointiteemat ja asteikko on esitetty tarkemmin seuraavalla sivulla. Arvioinnissa on huomioitu alueen nykytila sekä kaavarungon mahdollistama tilanne.

Arvioidut pysäkkiympäristöt:

- Aviapolis eteläinen
- Muura
- Jumbo
- Annefred
- Koivuhaka
- Tikkuraitti
- Tikkurilan asema
- Jokiniemi
- Kaskela
- Hakunila
- Kuussilta
- Fazerila
- Rajakylä
- Länsimäki

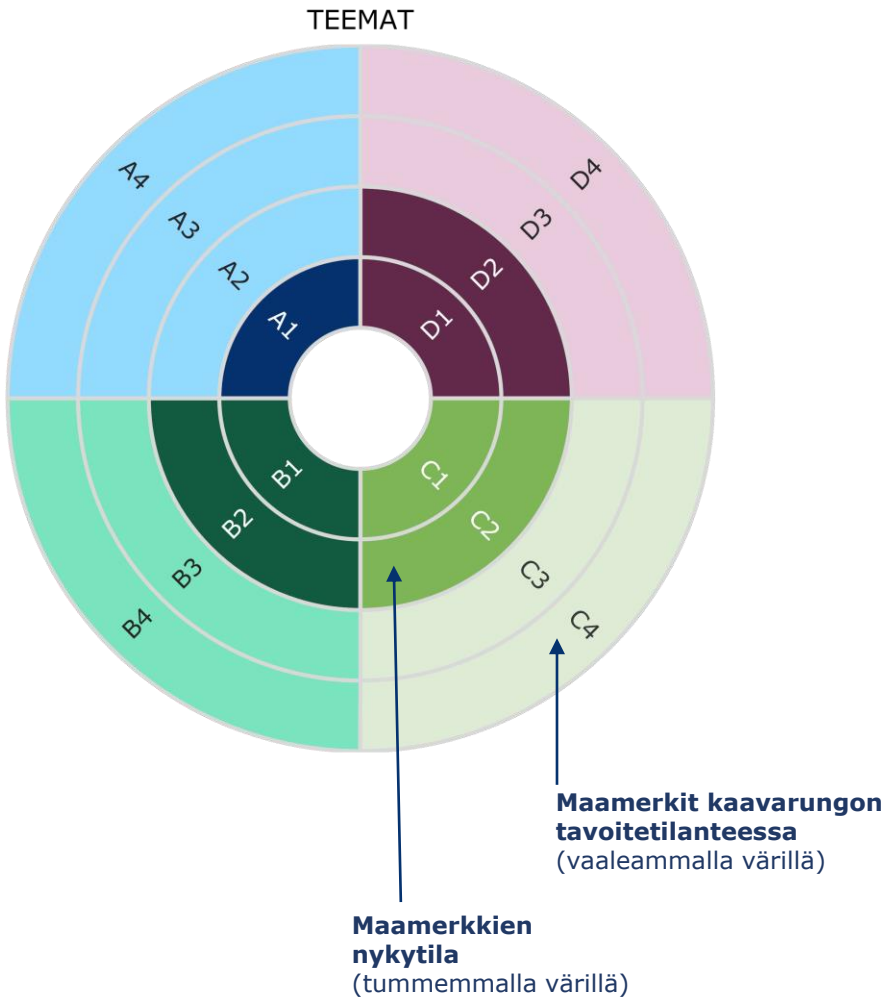
Pysäkkiympäristöjen arviointikriteerit

(A) Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- 1 = Alueen käyttötarkoitus pysyy ennallaan. Alue ei jäsenny ja on monotoninen. Alueella ei ole selkeitä kaupunkitiloja. Alueen katutila ei muodosta selkeää hierarkkista rakennetta.
- 4 = Kaavamääräyksillä tavoitellaan sekoittunutta rakennetta ja kaupunkitila koostuu usean aikakauden rakennuskannasta. Katurakenteesta on selkeästi erotettavissa pää- ja sivukadut. Alueelle sijoittuva kaavamääräys ”vahva ja tunnistettava alueen reuna” sekä ”kaupunkitilojen sarja” jäsentävät kaupunkirakennetta ja muodostuvia kaupunkitiloja.

(B) Liikenteellinen solmukohta

- 1 = Ratikkapysäkiltä heikot vaihtoyhteysmahdollisuudet kestävän liikkumisen liikennemuotoon kuten junaan tai bussiin, joukkoliikenteen runkoyhteyttä ei ole, pyöräilyn baanaverkkoa ei ole lähellä.
- 4 = Ratikkapysäkiltä hyvät ja monipuoliset vaihtoyhteysmahdollisuudet kestävän liikkumisen liikennemuotoon kuten junaan, ratikkaan, bussiin, joukkoliikenteen runkoyhteyteen, erityisen hyvät mahdollisuudet mikroliikkumisen palveluihin, pyöräilyn baanaverkon läheisyys.



(D) Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- 1 = Katutila on yksitoikkoinen, rakennusten julkisivut ovat yksipuolisia. Kiinnostavia ympäristön elementtejä, kuten aukioita, puistoja / viherympäristöä, on vähän. Kävely-ympäristö on epäviihtyisää. Rakennukset eivät rajaa katua, eikä kaupunkitila muodosta selkeästi hahmotettavaa kokonaisuutta. Katutilaa rajaavat avoimet pysäköintikentät tai epämääräisesti hahmottuva kadun reuna.
- 4 = Alue on houkutteleva elinkeinotoiminnan ja / tai asumisen näkökulmasta. Alueen keskusta on elävä ja rakennusten katutasossa on runsaasti liike-, ravintola- ja palvelutiloja, alueella on aukioita ja puistoja sekä kävelijälle suotuisaa, mielenkiintoista ja turvallista kävely-ympäristöä.

(C) Maamerkki

- 1 = Ympäristössä ei ole mieleen jäävää, ympäristöä jäsentävää ja alueen luonnetta ilmentävää rakennusta, rakennelmaa, taideteosta tai luontoelementtiä. Maamerkkejä ei ole vahvistamassa alueen identiteettiä.
- 4 = Ympäristössä on tai on suunnitteilla mieleen jäävä, ympäristöään jäsentävä ja alueen luonnetta ilmentävä merkkirakennus, rakennelma, taideteos tai luontoelementti. Maamerkit parantavat alueiden hahmottamista, nostavat alueen identiteettiä tai vahvistavat tärkeäksi tunnistettua paikkaa.

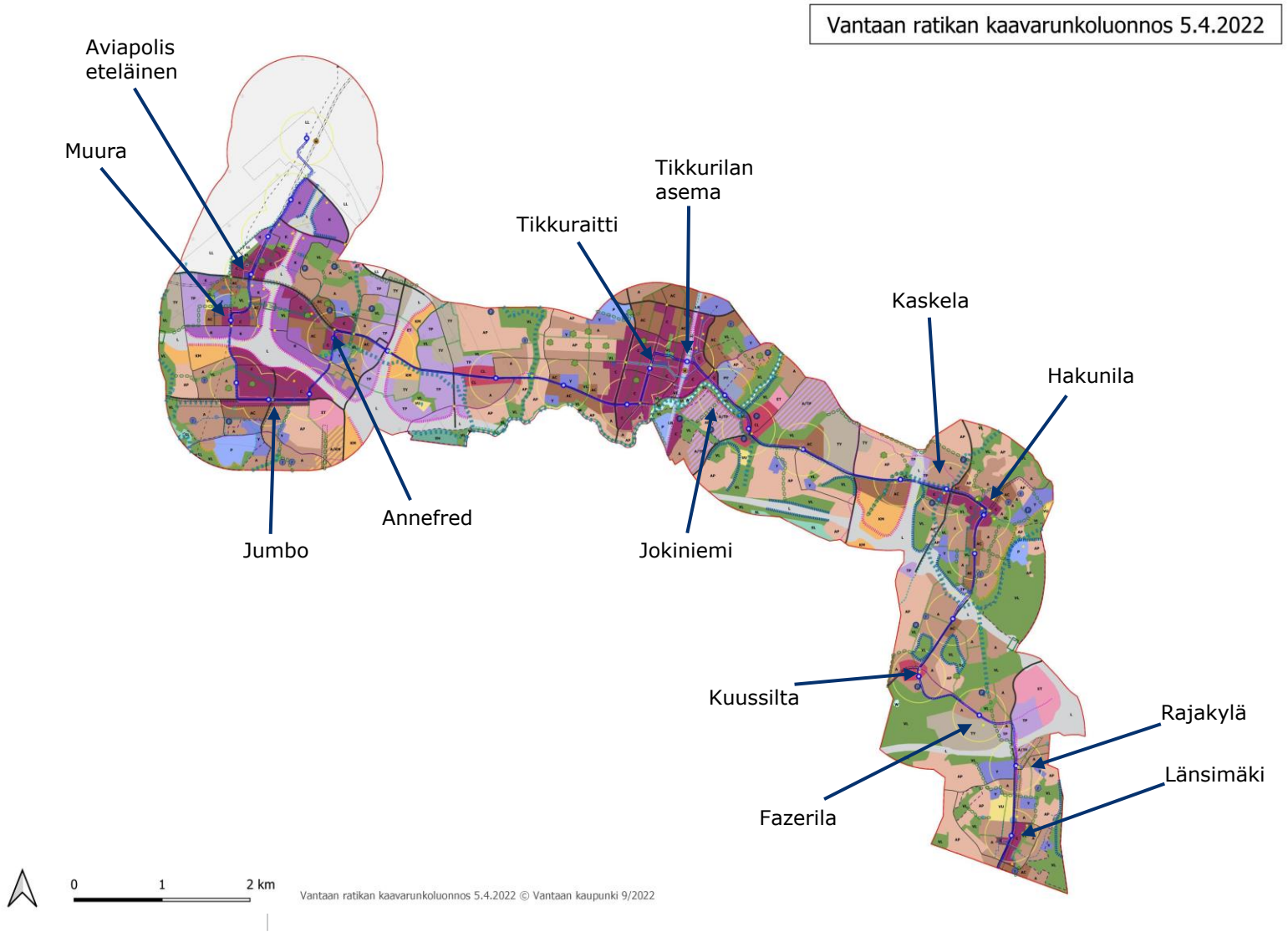
Yleisesti

Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema teollisine rakennusperintöineen. Kaavarunkoluonnoksen myötä alueelle syntyy täydennysrakentamispainetta, mikä heijastuu muutospaineena arvokohteiden ympäristöihin sekä itse arvokohteisiin.

Arvokohteet keskittyvät Keravanjoen läheisyyteen ja Tikkurilan keskustan alueelle, missä on erityisen runsaasti rakennusperintökohteita. Ratikan linjaus kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen läpi ja myös Jokiniemen pysäkki sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle alueelle.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie kulkee Koivuhaan kohdilta idän suuntaan Tikkurilantien kohdalla samassa kohdin missä myös ratikan linjaus kulkee. Junaradan itäpuolella ratikan linjaus myös risteää Suuren rantatien linjauksen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella sijaitsee myös useita muinaisjäännösalueita ja yksittäisiä muinaisjäännöksiä.



Kuva 11: Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos (5.4.2022.) ja arvioitavat pysäkkiympäristöt.

Aviapolis eteläinen

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Nykytilanteessa pysäkkiympäristöön sijoittuu metsää Aviapoliksen juna-aseman, Tikkurilantien ja Lentoasemantien ympäristöön. Alue tulee tiivistymään ja rakentumaan kaupunkikuvaltaan tiiviiksi ja keskustamaisemmaksi. Lentoasemantien vierustat suunnitellaan yhtenäiseksi rakennetuksi reunaksi.
- Nykyisellään alueella ei sijaitse selkeästi rajautuvia katutiloja, vaan kadut rajautuvat metsäalueisiin tai väljään rakennuskantaan. Uusi rakentaminen alueella sijoittuu katujen varsiin muodostaen sinne selkeästi rajautuvia katutiloja ja vahvoja kaupallisia julkisivuja, sekä kaupunkikuvallisesti merkittäviä avoimia tiloja ja mieleenpainuvia tilasarjoja.

B. Liikenteellinen solmukohta

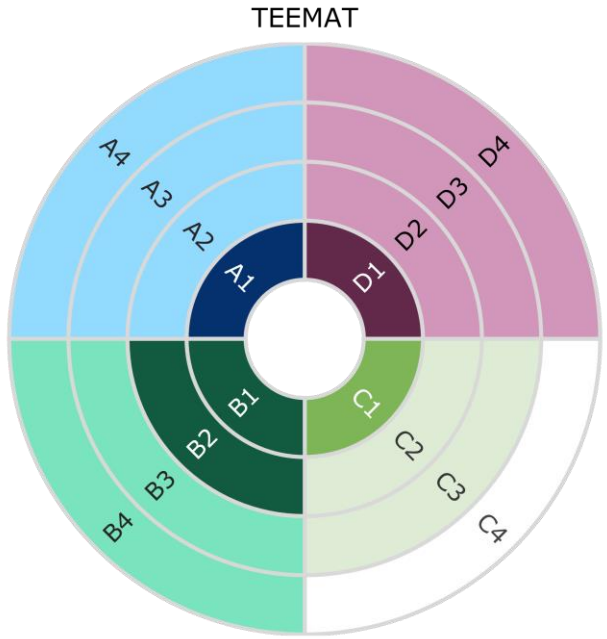
- Pysäkkiympäristössä risteävät liikennöidyt Lentoasemantie, Tikkurilantie ja Turbiinitie, kävely- ja pyöräliikenne sekä joukkoliikenteen runkoväylä. Lisäksi alueelle sijoittuu rautatieasema. Alueen merkitys liikenteellisenä solmukohtana tulee korostumaan uuden rakentamisen ja rakentuvan pysäkin myötä.

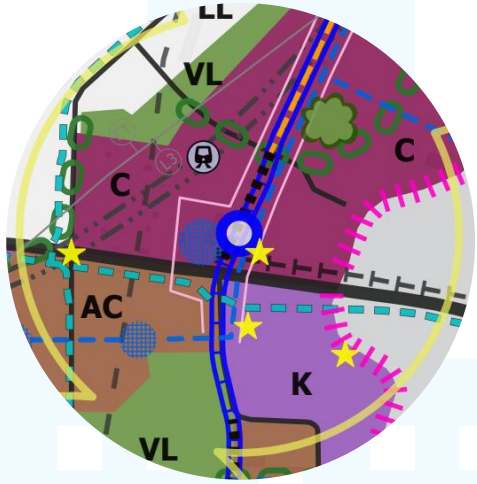
C. Maamerkki

- Alueelle sijoittuu kaavamerkinnällä esiin nostettuja maamerkkejä neljä kappaletta. Kaikki sijoittuvat liikennealueiden läheisyyteen.
- Merkittävänä luonnon kiinnekohtana pysäkkiseudulla on Plootukallio.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristöön muodostuu kaupunkikuvallisesti sekoittunutta rakennetta monipuolisten toimintojen, kuten asumisen, työpaikkojen ja palveluiden myötä. Alue kehittyy lentokenttäkaupunkina ja muodostaa kaupunkikuvallisesti yhtenäisemmän kokonaisuuden pohjoisen Aviapoliksen alueen kanssa.
- Alueen identiteetti syntyy monipuolisen työpaikkarakentamisen, asumisen ja viherympäristön sekoittuneesta rakenteesta. Erityisesti ratikkakadun varsi ja sen varrelle sijoittuva aukio ja rakentaminen ovat vahva identiteetin tuoja.
- Kaavarungon mahdollistamalla muutoksella edistetään Aviapoliksen saavutettavuutta kävellen ja kestävin liikkumistavoin.





Kuva 12: Ote Aviapolis eteläisen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Muura

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti muutos teollisuus- ja varastorakentamisen alueesta sekoittuneeksi asumisen ja monipuolisten toimintojen, kuten työpaikkojen, keskusta- ja julkisten palveluiden sekä lähivirkistysalueiden alueeksi tulee olemaan suuri.
- Alueen rakennuskannan lomaan sijoittuu useita kaupunkikuvallisesti tärkeitä tiloja, jotka kytkeytyvät toisiinsa kävelijän mittakaavassa muodostaen yhtenäisen sekä viihtyisän tilasarjan taskupuistoineen. Käveltävyys ja kylämäisyys ovat alueen vahvoja teemoja.

B. Liikenteellinen solmukohta

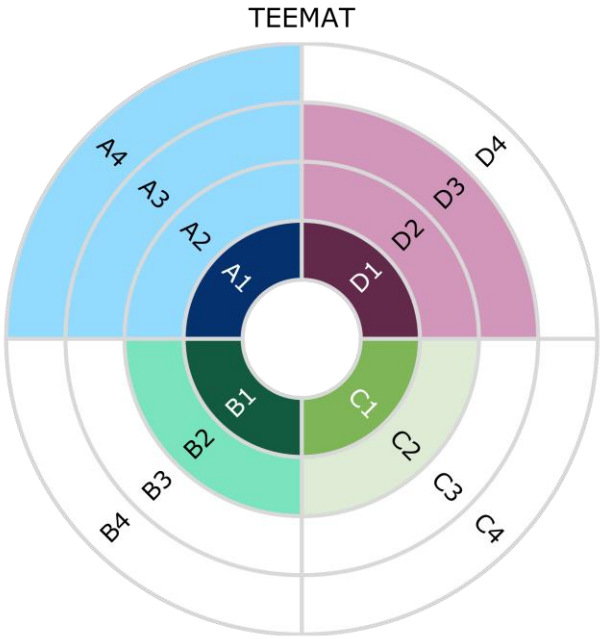
- Muuran ratikkapysäkki edistää alueen kytkeytymistä laajemmin Aviapoliksen alueeseen ja parantaa saavutettavuutta erityisesti kävelijän ja pyöräilijän näkökulmasta. Muuran aluetta rajaavat kuitenkin laajat liikennöidyt katu- ja tieympäristöt, eikä alueen sisältä muodostu selkeitä yhteyksiä ympäröiville alueille.

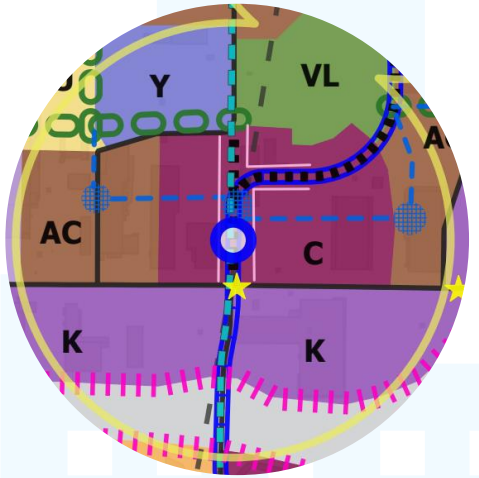
C. Maamerkki

- Alueelle rakentuva uusi, arkkitehtuuriltaan omaleimainen rakennuskanta muodostaa kokonaisuuden, mikä erottuu maamerkkinä pysäkkiympäristössä.
- Alueelle sijoittuu vain yksi maamerkki hieman Muuran pysäkistä etelään.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Nykyiset teollisuus- ja varastorakennukset sekä laajat paikoituskentät tulevat väistymään asuin- ja työpaikkarakentamisen tieltä. Alueen uuden rakennuskannan myötä syntyy kaupunkikuvallisesti tiivistä ja kaupunkimaista ympäristöä.
- Uusi kehittyvä alue rakentuu kaupunkikuvallisesti omaksi kokonaisuudekseen kuitenkin kytkeytyen Aviapolis eteläisen keskustarakenteeseen ja Kehäradan junapysäkkiin.
- Alueella olevia lähivirkistysalueita ja komeita maastonmuotoja tulee vaalia ja yhteydet viheralueiden välillä tulee varmistaa.





Kuva 13: Ote Muuran pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Jumbo

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti alueen kehitys palvelukeskittymänä ja asumisen alueena osana Aviapoliksen lentokenttäkaupunki-kokonaisuutta tulee olemaan suuri.
- Nykytilassa alue on vahvasti ison rakentamismittakaavan liikennepainotteista ympäristöä, mitä ei ole suunniteltu kävelijän näkökulmasta käsin. Tiet ja pysäköintialueet palveluihin korostavat autolla saavutettavaa ympäristöä.
- Väinö Tannerin tien ja Tasetien varsi korostuu vahvana kaupallisena julkisivuna. Palveluja avaamalla paremmin ratikkakadun suuntaan, voidaan edistää katutilan elävyyttä ja viihtyisyyttä.

B. Liikenteellinen solmukohta

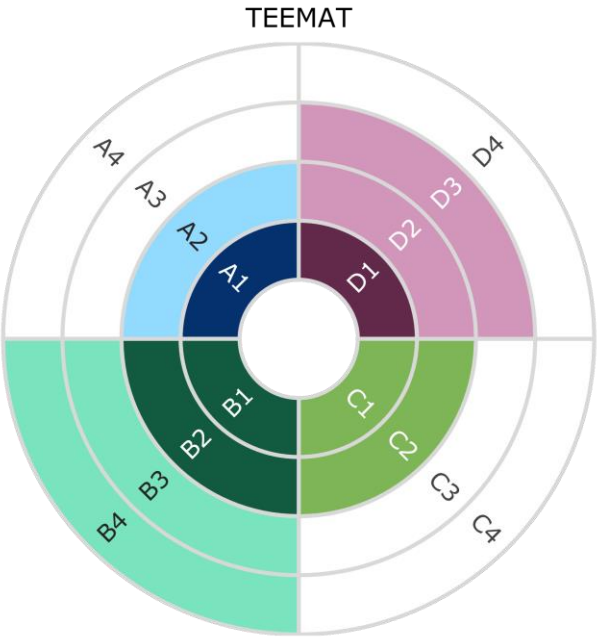
- Omalla tavalla maamerkkinä toimivan Kauppakeskus Jumbon läheisyyteen Väinö Tannerin tien ja Tasetien liittymäkohtaan sijoittuva pysäkki on tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka, mikä yhdessä joukkoliikenteen runkoyhteyden kanssa vahvistaa alueen saavutettavuutta ja edistää sen asemaa liikenteellisenä solmukohtana.

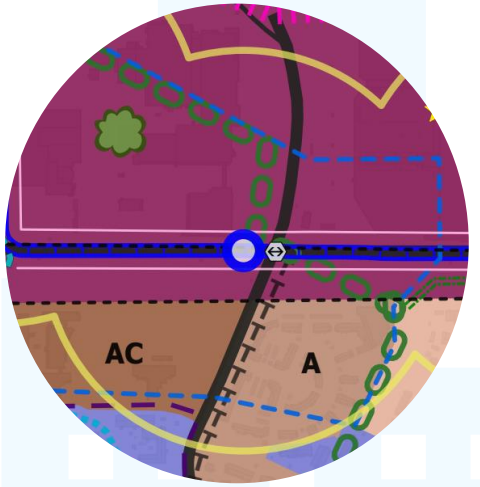
C. Maamerkki

- Flamingon lisäksi alueella ei ole nostettu esille maamerkkejä. Jumbo toimii kuitenkin itsenään jo maamerkkinä alueella.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristön asema viihteen ja palvelujen keskuksena korostuu Aviapoliksen suuralueella uusien keskustatoimintojen myötä. Alueelle rakentuvien asumisen sekä keskustatoimintojen alueiden saavutettavuus paranee rakentuvan pysäkin myötä.
- Kehittyvän kaupunkikuvan myötä kävely-ympäristön muodostumista tulee edistää kaikin tavoin niin olevissa rakenteissa kuin uudessa rakentamisessakin.
- Alueen nykyistä suurta mittakaavaa pyritään pilkkomaan inhimillisemmäksi mm. viheralueyhteyksillä. Lähivirkistysalueita ympäristössä on vähän. Katutilan viherympäristö nousee tärkeäksi viihtyvyystekijäksi.





Kuva 14: Ote Jumbon pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Annefred

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti alueen muutos teollisuus- ja varastotoiminnasta keskustamaiseksi aluekeskukseksi tulee olemaan suuri.
- Alueen katukuvassa näkyvät laajat yhtenäiset kaupalliset julkisivut, jotka rajaavat katutiloja selkeästi. Kaavarunkoluonnoksessa keskusta-alueet myötäilevät ratikkalinjaa, mikä edesauttaa keskustan monipuolisten toimintojen sijoittumisen hyvin saavutettaville paikoille. Tikkurilantien ja Rälssitien risteyksessä keskustatoiminnot levittäytyvät koko risteysalueelle. Elävän katutilan syntymiseen on hyvät mahdollisuudet.

B. Liikenteellinen solmukohta

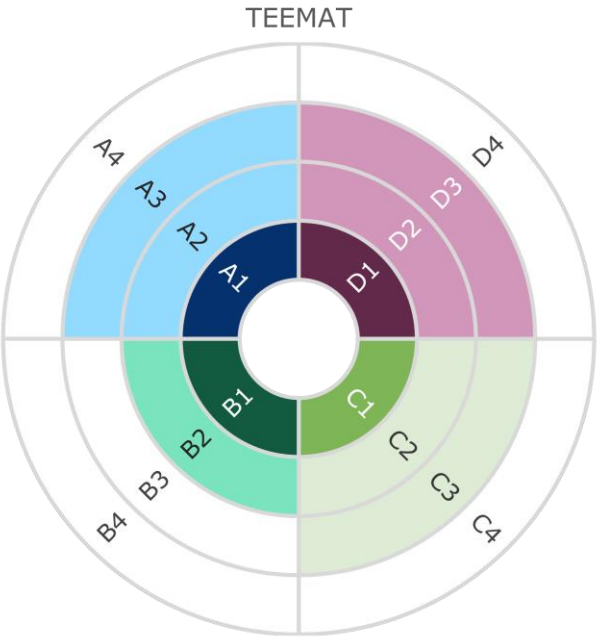
- Pysäkkiympäristö on liikenteen solmukohta, jossa yhdistyvät ratikkalinja, joukkoliikenteen runkoyhteys sekä monipuoliset kävely- ja pyöräreitit (baana).

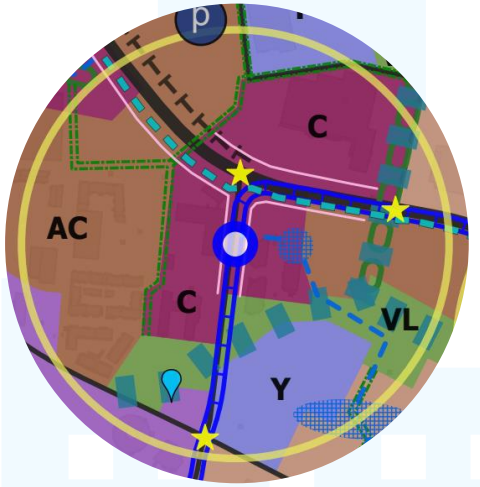
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön keskeiset risteysalueet tulevat kehittymään maamerkkeinä alueella. Pysäkkiseudun eteläosassa sijaitsee puroalue ja lähivirkistysalue sekä julkisten palveluiden rakennuksia ja nämä yhdessä voivat muodostaa yhden Annefredin maamerkeistä.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristön pohjoisosa tulee kehittymään vetovoimaiseksi asuin- ja työpaikkojen alueeksi. Eteläosaan sijoittuvalle julkisten palveluiden alueelle sijoittuu oppilaitos- ja päiväkotirakentamista.
- Alueen kehittyvä rakennuskanta yhdistyy viheralueeseen, jonka muodostavat Rälssipuisto ja Annefredin puisto. Uusi rakennuskanta yhdessä viheralueen sekä pysäkkiympäristöön sijoittuvien viherkatujen kanssa mahdollistaa vehreän asuinympäristön ja viihtyisän kävely-ympäristöjen kehittymisen alueella.
- Pysäkkiympäristön liikennejärjestelyissä ja katutiloissa tulee kiinnittää erityistä huomiota oppilaitoksen ja päiväkodin käyttäjiin, jotta katutilat muodostavat turvallisia reittejä.





Kuva 15: Ote Annefredin pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Koivuhaka

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti muutos on nykyisellään erillisiksi miellettyjen alueiden muodostumisesta lähikeskustan alueeksi. Alue ei tällä hetkellä muodosta selkeää kaupunkikuvallista kokonaisuutta.
- Alueen kadut muodostavat selkeän hierarkkisuuden, Tikkurilantien ollessa selkeästi alueen pääkatu.
- Lähikeskuksen muodostuminen Koivuhaan alueelle jäsentää Tikkurilantien vartta luoden alueelle selkeitä alueellisia maamerkkejä.

B. Liikenteellinen solmukohta

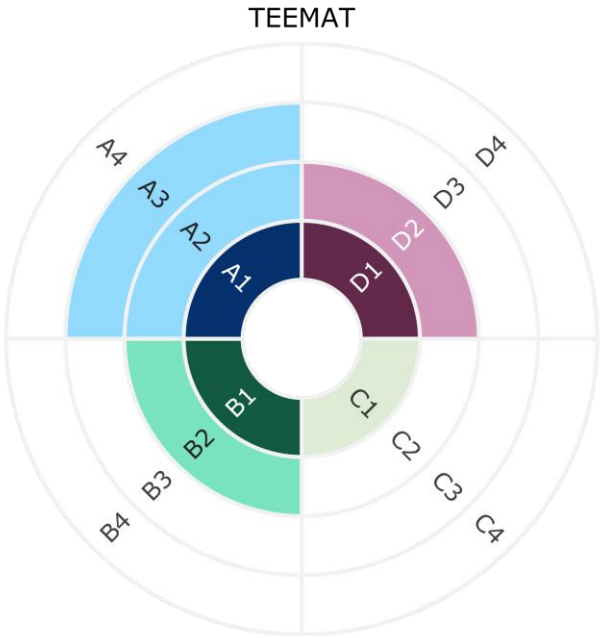
- Pysäkkiympäristö sijoittuu Tikkurilantien varteen, eikä alueelle muodostu poikittaisten yhteyksien solmukohtaa.
- Muodostuva pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana, kun ympäröiviltä asuinalueilta siirrytään pysäkin suuntaan.

C. Maamerkki

- Alueelle ei sijoitu tällä hetkellä tunnistettavia maamerkkejä, eikä kaavarunko myöskään osoita niitä alueelle.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Koivuhaan alue hahmottuu tällä hetkellä hieman epämääräisenä, eikä alueella ole selkää käyttötarkoitusta asumisen ja pienteollisuusalueiden vaihettuessa. Kaavarunko mahdollistaa selkeän lähikeskuksen muodostumisen ja alueen houkuttelevuuden paranemisen kaupunkikuvan selkeytyessä.



Kuva 16: Ote Koivuhaan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Tikkuraitti

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti pysäkkiseutu kehittyy edelleen urbaanina rakennettuna keskusta-alueena. Kaupunkikuvalliset muutokset merkittävien täydennysrakentamishankkeiden myötä tulevat olemaan suuria.
- Katutilaa rajataan entistä yhtenäisemmin rakennuksilla, jolloin syntyy selkeää hahmotettavaa katutilan verkostoa laajasti koko pysäkkiseudulle.
- Katutilaa varataan enemmän kävelijöiden käyttöön. Tikkuraitin kävelykatu laajenee Tikkurilan asemalle. Pysäkkiympäristön läpi kulkeva kävelykatu rajautuu selkeästi rakennuksiin ja kaupunkikuvallisesti merkittäviin aukioihin. Kävelykadun laajeneminen lisää alueen kävely-ympäristön viihtyisyyttä ja toimii vetovoimatekijänä alueella. Katutasossa sijaitsee monipuolisesti palveluita ja liiketiloja, jotka tekevät alueen katutilasta elävän.

B. Liikenteellinen solmukohta

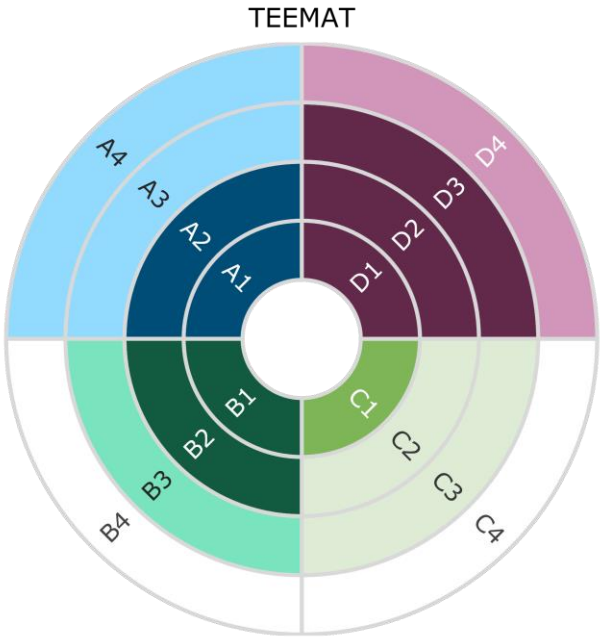
- Pysäkkiseutu kytkeytyy Tikkurilan aseman ja Silkkitehtaan pysäkkien vaikutusalueisiin muodostaen Tikkurilan keskustasta seudullisesti entistä yhtenäisemmän ja saavutettavamman alueen kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.
- Pysäkki edistää alueen merkitystä liikenteellisenä solmukohtana erityisesti kävellen ja kestävin liikkumismuodoin.

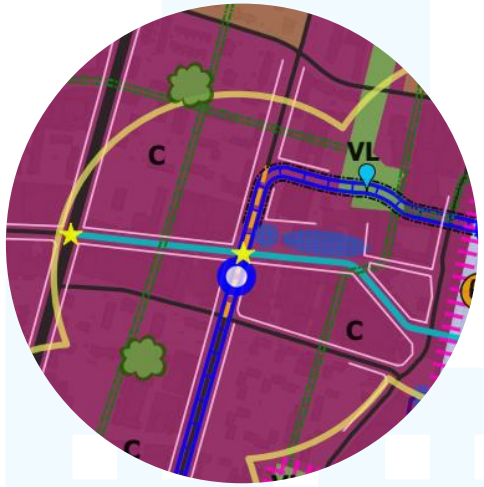
C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee vanhaa rakennuskantaa, josta osa uusiutuu uuden rakentamisen myötä ja osa säilytetään arvokkaina rakennuskohteina ja maamerkkeinä. Ajallisen rakennuskerrostuman säilyttäminen monipuolistaa ja vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta.
- Alueelta on nostettu kaksi maamerkkiä Tikkuraitin varressa. Alueen merkkirakennuksia ei kuitenkaan ole nostettu maamerkeiksi.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiseudun toiminnot monipuolistuvat uusien täydentävien keskustakorttelien myötä, jotka pitävät sisällään mm. asumista, liiketiloja, palveluita sekä hallinnollisia toimitiloja. Keskustarakenne tiivistyy, täydentyy ja monipuolistuu merkittävästi.
- Pysäkkiympäristössä risteää useita viherkatuja, jotka lisäävät urbaanin rakennetun ympäristön viihtyisyyttä.





Kuva 17: Ote Tikkuraitin pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Tikkurilan asema

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallisesti aseman pysäkkiseutu tulee täydentymään rakentamisella ja muodostamaan entistä urbaanimpaa kaupunkiympäristöä, jossa katutilat rajautuvat selkeästi ja muodostavat korkeatasoista kävely-ympäristöä.
- Alueen katukuvassa näkyvät laajat yhtenäiset kaupalliset julkisivut, jotka rajaavat katutiloja. Alue kehittyy edelleen, pääasiassa kaupallisten palveluiden, julkisten palveluiden ja työpaikkojen osalta, mikä yhdessä kävelyolosuhteiden kehittämisen myötä synnyttää entistä eläväisempiä katutiloja.
- Junaraiteet muodostavat kävelyn ja pyöräilyn reiteille estevaikutuksen. Raiteiden ylityksiä ja alituksia tulisi olla riittävästi. Kaupunkikuvallisesti raiteiden reunat rakentuvat selkeästi erottuvana rakennettuna reunana. Korkea rakentaminen raiteiden läheisyydessä voisi vahvistaa Tikkurilan asemanseudun identiteettiä.
- Tiivis kaupunkirakenne laajenee Jokiniemen kampuksen ja toimistorakentamisen myötä raiteiden itäpuolelle, alueelle, joka nykyisellään on osittain rakentamatonta tai pysäköinnille varattuna. Rakennuskannan lomaan sijoittuu kaupunkikuvallisesti tärkeitä avoimia tiloja ja niitä yhdistäviä reittejä.

B. Liikenteellinen solmukohta

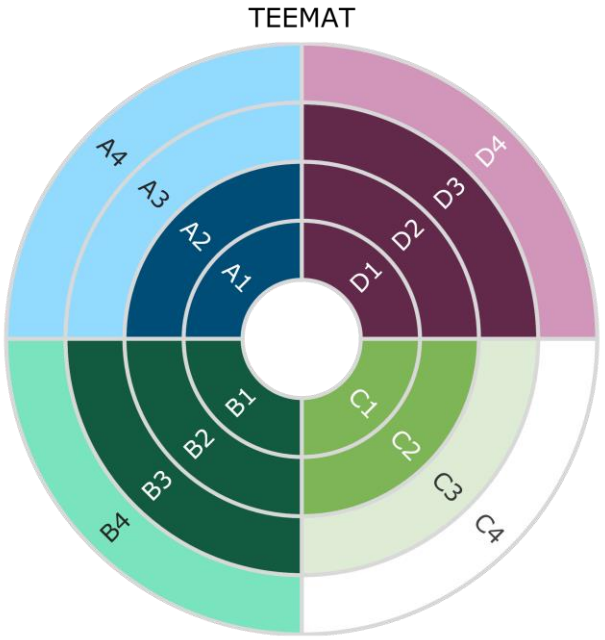
- Ratikkapysäkki sijoittuu maan alle osaksi olemassa olevaa asemanseudun liikenteellistä solmukohtaa. Muutos vahvistaa Tikkurilan asemaa liikenteen valtakunnallisena solmukohtana.

C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee vanhaa rakennuskantaa, josta osa uusiutuu uuden rakentamisen myötä ja osa säilytetään arvokkaina rakennuskohteina ja maamerkkeinä. Ajallisen rakennuskerrostuman säilyttäminen monipuolistaa ja vahvistaa sekoittunutta kaupunkirakennetta.
- Alueelta on nostettu kaksi maamerkkiä Tikkuraitin varressa. Alueen merkkirakennuksia ei kuitenkaan ole nostettu maamerkeiksi.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Maanalaiselle pysäkille johtavat kulkureitit sijaitsevat keskusta-alueella jo valmiiksi hyvien palveluiden äärellä. Uusia keskustarakentamisen paikkoja syntyy täydennysrakentamisen myötä lisää, mikä parantaa alueen houkuttelevuutta.



Kuva 18: Ote Tikkurilan aseman pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Jokiniemi

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Alueen kaupunkikuvallinen muutos väljästä (avoimesta) hallintopalveluiden ja teollisuustoimintojen alueesta täydentyväksi asunto- ja työpaikka-alueeksi tulee olemaan suurehko.
- Kaupunkikuvallisesti pysäkkiympäristö rajautuu väljästi. Rakentaminen raitiotien pohjoispuolella, joka painottuu hallintorakennuksiin, sijoittuu katutilan yhteyteen pysäkin läheisyyteen. Eteläpuolella rakentamisen välissä kulkeva Keravanjoki tekee pysäkkiympäristöstä avaran.

B. Liikenteellinen solmukohta

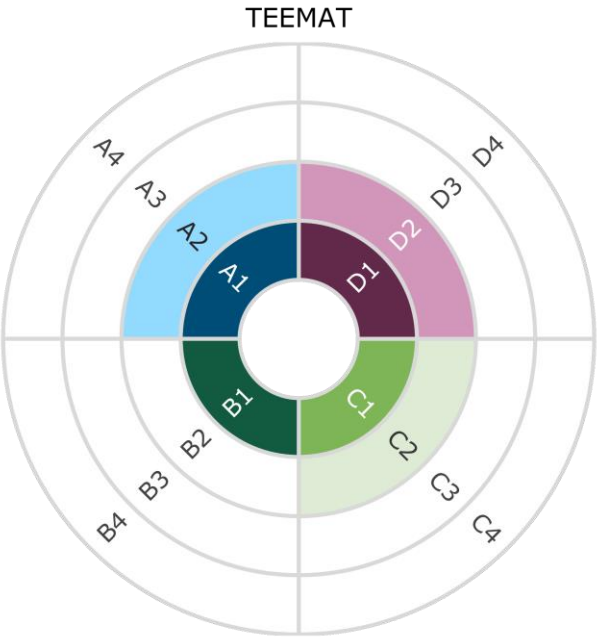
- Alue ei ole tällä hetkellä eikä siitä muodostu merkittävää liikenteen solmukohtaa, vaan se tulee kaavanrungonkin myötä olemaan paikallinen solmukohta.

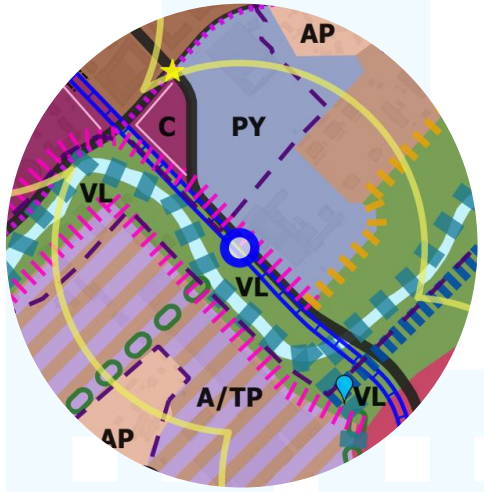
C. Maamerkki

- Keravanjoki korostuu maamerkkinä ja sen merkitystä yhteisenä kaupunkitilana voidaan vahvistaa, mikäli yhteys Jokiniemenkadulta radan yli jokivarteen on mahdollista järjestää.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Pysäkkiympäristö sijoittuu Keravanjoen ja sitä reunustavien virkistysalueiden välittömään läheisyyteen. Pysäkki edistää virkistysalueiden seudullista saavutettavuutta. Tikkurilan Väritehtaan alue tulee pitkällä aikavälillä kehittymään asuin- ja työpaikka-alueeksi ja kytkeytymään tiiviimmin osaksi Tikkurilan asemanseutua. Keravanjoki virkistysalueineen kuitenkin jäsentää pysäkkiympäristön asumisen ja työpaikat omaksi kokonaisuudekseen irti keskustan palveluista.
- Pysäkkiympäristö pitää sisällään vesistön, virkistysalueiden ja raiteiden (oleva Santarata ja suunniteltu raitiotie) lisäksi mm. osan Jokiniemen Koelaitoksen RKY-alueesta sekä lukuisia suojeltuja rakennuksia.





Kuva 19: Ote Jokiniemen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Kaskela

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Liikennepainotteisen ympäristön muuttuminen keskustatoiminnoille ja asumiselle. Keskusta-alueen jatkuminen yhtenäisenä idästä Kaskelaan.
- Nykytilassa Kaskelan pysäkin ympäristö Kyytitien varrella on vahvasti liikenneympäristöä. Pysäkin eteläpuolella sijaitsee bussivarikko. Kyytitien ja Lahdentien eritasoristeys muodostaa väylämäistä liikenteelle priorisoitua ympäristöä, mikä muodostaa kaupunkirakenteen jatkuvuudelle estevaikutuksen.
- Muutos Vanhan Lahdentien risteyksen ympäristössä tulee olemaan merkittävä, jos Vanha Lahdentie pystytään linjaamaan uudelleen ja muuttamaan tasoristeykseksi. Tällöin lähtökohdat miellyttävälle käveltävälle ympäristölle ovat olemassa. Liikenteeltä vapautuu merkittävä aluekokonaisuus kaupunkikehittämiselle erityisesti bussivarikon alueella.

B. Liikenteellinen solmukohta

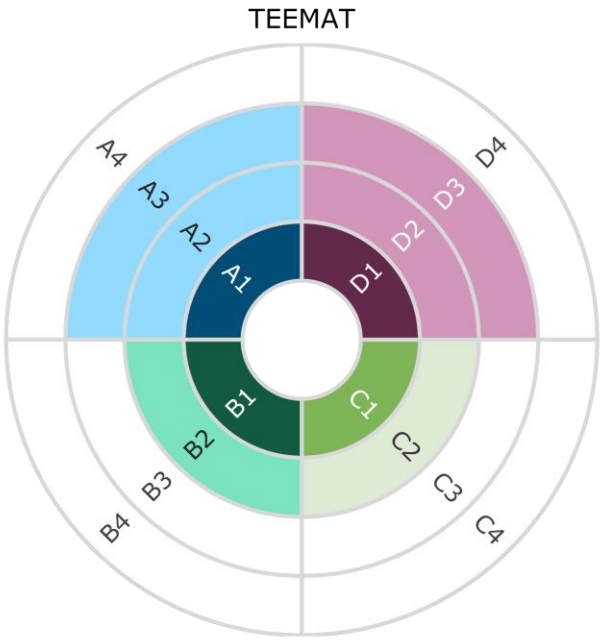
- Alueelle muodostuu voimakas liikenteellinen solmukohta ratikan ja pohjois-eteläsuuntaisten yhteyksien risteyskohtaan.

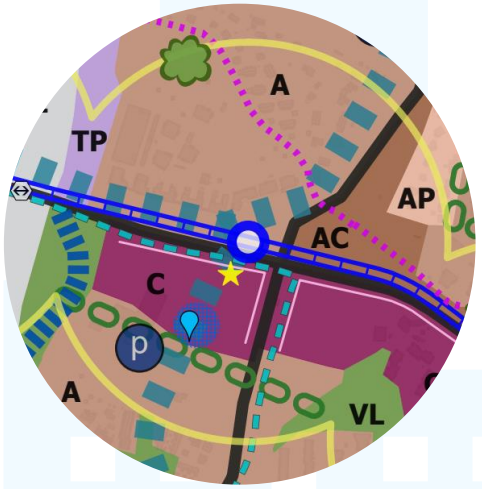
C. Maamerkki

- Nykyisiä maamerkkejä alueelle ei ole. Uuden rakentamisen yhteyteen sijoittuva maamerkki luo alueelle tunnistettavuutta.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Hakunilan keskustan laajenemissuunta länteen Kaskelaan (painotus Kyytitien eteläpuolella) mahdollistaa laajan yhteneväisen kaupunkitilan jatkumisen ratikan reitin varrella. Katutasoon on mahdollisuus sijoittaa liiketiloja ja muita palveluita. Kaupunkikuvan muutos laajalla alueella on merkittävä.
- Kaskelan pientaloalueet säilyvät ja muodostavat luontevan ja omanlaisen alueen osana kehittyvää Kaskelaa.





Kuva 20: Ote Kaskelan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Hakunila

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Kaupunkikuvallinen muutos selkeämmin Hakunilan ydinkeskusta-alueeksi. Rooli alueellisena kaupallisten ja julkisten rakennusten keskuksena tulee olemaan vahva. Asukasmäärän kasvu tulee olemaan suuri tontti- ja aluekohtaisella rakentamisella.
- Nykyisin avoin ja osittain jäsentymätön katutila tulee muuttumaan rakennetummaksi kaupunkitilaksi: katuja rajaavat pysäköintialueet vaihtuvat täydennysrakentamisen myötä rakennuksin rajatuksi katutilaksi.
- Ratikkakadun reunoja rajataan laajalti uudella rakentamisella selkeämmin hahmotettavaksi katutilaksi, jossa palveluita on maantasossa helposti saatavilla. Kivijalkakaupoilla, kahviloilla ja suuremmillakin myymälöillä luodaan Hakunilantielle ja Kyytitielle elävämpi ja kantakaupunkimaisempi ilme.
- Hakunilan pysäkkiseutu kytkeytyy Kaskelan ja Hepokujan pysäkkiseutujen vaikutuspiiriin. Kaavarunkoluonnoksessa pysäkkien lähiympäristössä on esitetty toiminnoiltaan monipuolisen keskusta-aleen toimintoja ja pitkiä vahvan kaupallisen julkisivun jaksoja. Kaupunkikuvallisesti pysäkkiseudut hahmottuvat yhtenäisenä kokonaisuutena, jossa Hakunilan pysäkin lähiympäristö nousee aluekeskuksen asemaan.

B. Liikenteellinen solmukohta

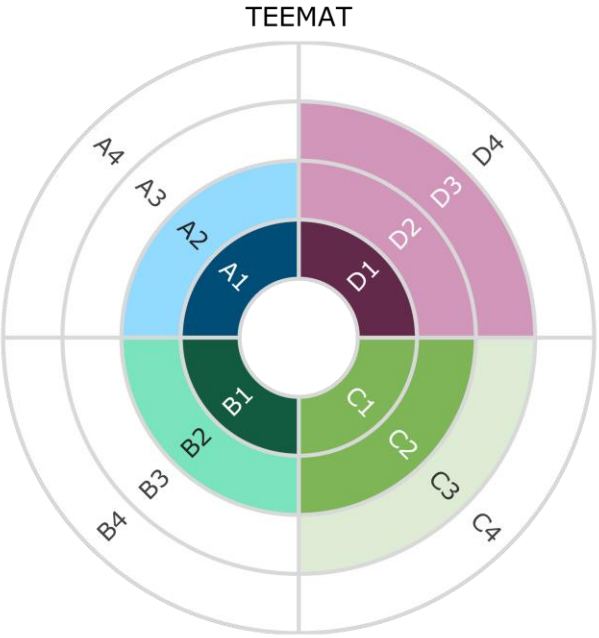
- Alueella on suuri merkitys paikallisena liikenteen solmukohtana.

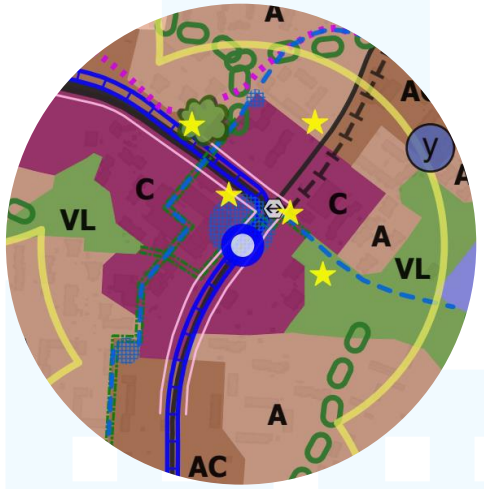
C. Maamerkki

- Uusilla rakennuksilla on mahdollista luoda näkyviä ja tunnistettavia maamerkkejä. Alueelle on myös tunnistettu useita olevia maamerkkejä ja maamerkkien paikkoja.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Kaupallisen keskuksen uudistuminen ratikkapysäkin lähiympäristössä kohentaa merkittävästi ympäristöä ja lisää alueen vetovoimaa. Kaupunkiaukion sijoittaminen ratikkapysäkin vierelle näkyvämmälle paikalle liikenteelliseen solmukohtaan korostaa julkista kaupunkitilaa Hakunilantien ja Kyytitien risteysalueella.
- Katutilassa näkyvät jalankulun ylikulkusillat tullaan purkamaan tai uudistamaan.





Kuva 21: Ote Hakunilan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Kuussilta

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Asumisen ja teollisuustoimintojen alue muuttuu ja täydentyy monipuolisemmaksi alueeksi ympäristön mittakaava huomioiden. Pysäkin välittömään läheisyyteen ja teiden risteysalueelle keskitetään lähipalveluita.
- Kuussillan pysäkkiympäristön muutos alueen palvelujen keskukseksi. Tällä hetkellä vahvasti teollisuuden ja pientaloasumisen alue muuttuu asumisen ja arjen palvelujen sekoittuneemmaksi alueeksi.
- Käveltävyys lähikeskustan alueella paranee uuden rakentamisen myötä, katutilasta tulee rakentamisen osalta kokonaisuudeltaan selkeämpi ja palvelutilojen myötä kiinnostavampi. Kuussillantien historiallista tieympäristöä kehitetään ja kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia parannetaan.

B. Liikenteellinen solmukohta

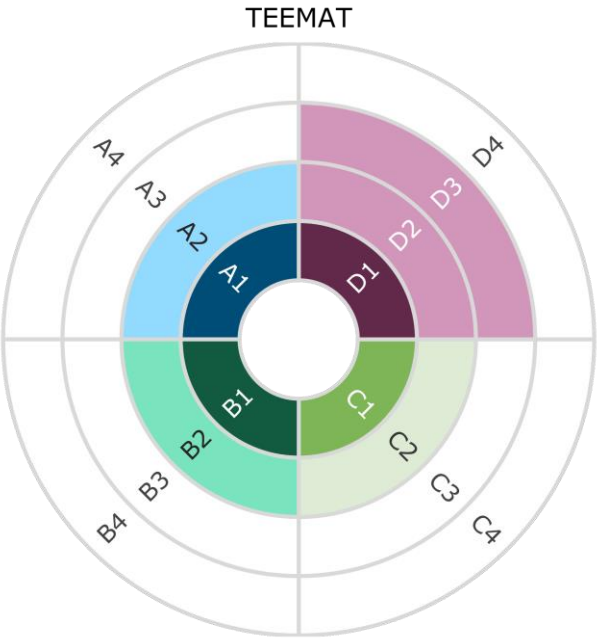
- Teiden risteysalueelle ja ratikkapysäkin läheisyydessä uusi täydentävä keskustarakentaminen syntyy teiden reunoja myötäilevillä rakennuksilla, missä maantasoon rakennetaan liike- ja palvelutiloja arjen lähipalvelutasoa parantamaan.
- Raideliikenteen solmukohdassa kestävä liikkuminen ja vaihdot liikennevälineestä toiseen ovat helppoja. Palveluita syntyy vahvistamaan solmukohtaa.

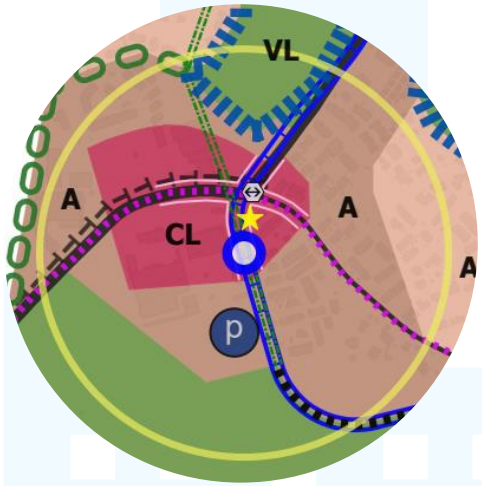
C. Maamerkki

- Alueelle jäsentyy yksi maamerkki Kuussillantien, Hakunilantien ja Tilustien risteykseen.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Uusi rakentaminen luo alueelle identiteettiä mittakaavaltaan hyvin ympäristöön sovitetulla keskustamaisella rakentamisella. Alueelle syntyy uudenlainen rakentamisen kerrostuma, joka toimii myös lähikeskustan maamerkkinä.





Kuva 22: Ote Kuussillan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Fazerila

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Muutos teollisuusalueesta monipuolisen asumisen ja tuotantolaitosten alueeksi. Pysäkkiseudun kaupunkikuvallinen muutos tulee olemaan suurehko Fazerintien pohjoispuolella, jossa myös luontoarvot ovat vahvoja.
- Fazerintie on merkitty historialliseksi tieympäristöksi ja sitä kehitetään myös kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia parantaen.

B. Liikenteellinen solmukohta

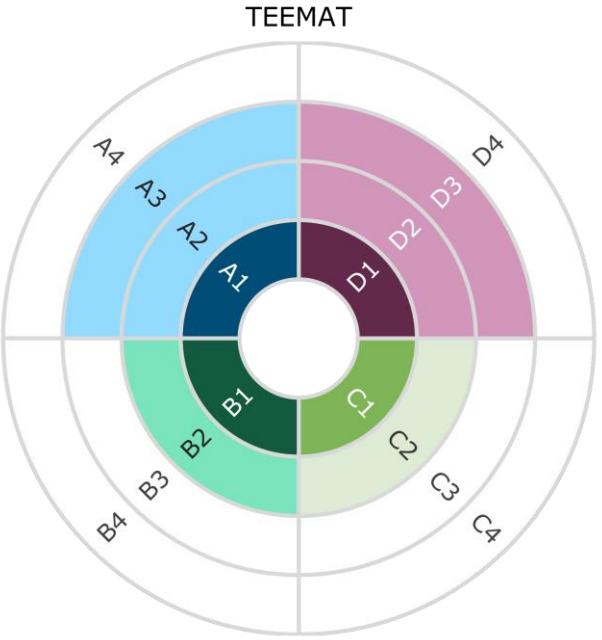
- Alueelle ei muodostu selkeää liikenteellistä solmukohtaa.

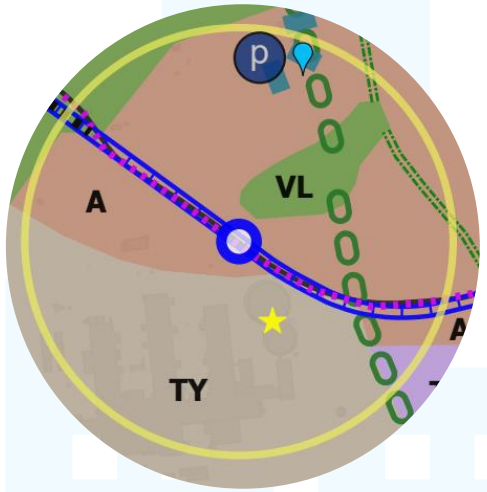
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön maamerkkinä on Fazerin vierailukeskus ja Fazerin tuotantolaitokset.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Monipuolinen asuminen levittäytyy Fazerintien molemmin puolin painottuen Fazerintien pohjoispuolelle. Katutila muuttuu rakennetummaksi, kun metsäisiä alueita ja tien vieressä oleva pysäköintialue muutetaan rakennetuksi ympäristöksi.
- Katutason elävöittäminen Fazerin vierailukeskustoimintojen lisäksi tulee riippumaan uusien asuinrakennusten sijoittumisesta maastoon ja pysäkin läheisyyteen. Rakennusten katutasoon voi mahdollisuuksien mukaan sijoittua asumista palvelevia toimintoja. Ratikkapysäkin välittömässä läheisyydessä katutason tilojen palvelut olisivat hyvin saavutettavissa.





Kuva 23: Ote Fazerilan pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Rajakylä

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Rajakylässä kaupunkikuva kehittyy ja täydentyy olevia asuinalueita täydentäen ja vahvistaen. Länsimäentien rakennettua reunaa vahvistetaan. Rajakylän liikunta- ja virkistyspalvelut ovat alueella tärkeässä roolissa.
- Alueen kaupunkikuvan muutos voi kestää ajallisesti pitkäänkin. Osa täydennysrakentamisesta vaatii voimalinjan siirtoa toteutuakseen.
- Ratikkakatujen rakentamisen yhteydessä jalankulun ja pyöräilyn ympäristö uusiutuu ja paranee nykyisestä.

B. Liikenteellinen solmukohta

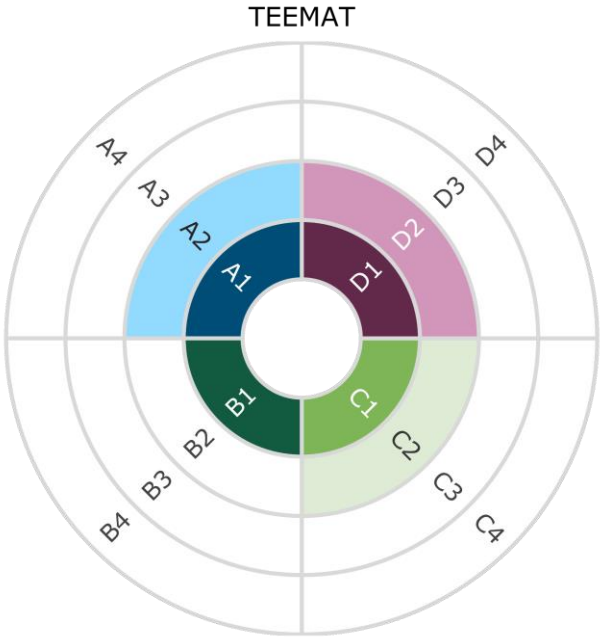
- Alueella risteää Porvoonväylä pohjois-eteläsuuntaisen yhteyden kanssa.

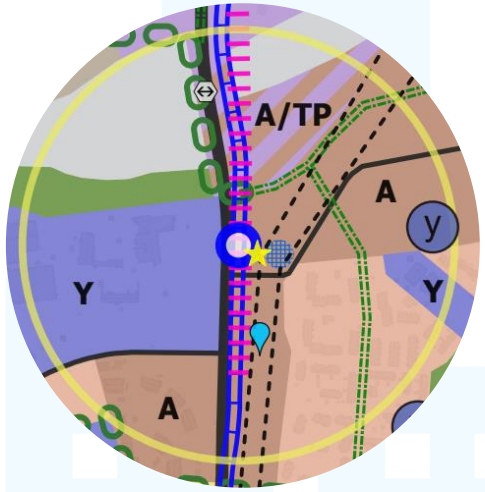
C. Maamerkki

- Pysäkkiympäristön läheisyydessä sijaitsee yksi maamerkki.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Rajakylässä Länsimäentien reunan kaupunkikuva on rakentamaton ja pääosin hyvinkin vehreä. Pohjoisessa vahvan kaupunkirakenteen reunan muodostaa Porvoonväylä.
- Länsimäentien reunaan rakennettua kaupunkikuvaa voi syntyä tien itäpuolella, jos voimajohtolinja saadaan siirrettyä maan alle. Tämä jatkaa hyvin Länsimäen suunniteltua ratikkakadun rakennuksilla rajattua kaupunkitilaa.
- Uuden asuinalueen rakentuminen pohjoisemmaksi on mahdollista.
- Pysäkin välittömässä läheisyydessä on koulu ja liikuntahalleja. Saavutettavuus kestävin liikkumismuodoin on hyvä. Arjen julkiset palvelut ovat hyvällä tasolla. Päiväkodit ovat myös ratikkapysäkin läheisyydessä.





Kuva 24: Ote Rajakylän pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Länsimäki

A. Kaupunkikuvan jäsentyminen ja kehitys

- Länsimäen keskustan kaupunkikuvallisen ilmeen muutos painottuu Länsimäentien läheisyyteen monipuolisella täydennysrakentamisella. Alueen kävely- ja virkistysreitit säilyvät ja niitä kehitetään osana aukioiden sarjaa.
- Länsimäentien avoin katutila muuttuu täydennysrakentamisen myötä vahvemmin rakennusten rajaamaksi katutilaksi ja mahdollistaa pysäkin läheisyyteen ratikkakadulle uuden selkeän julkisivulinjan, joka voi toimia uutena alueen maamerkkinä. Muutos voi toteutuessaan olla suuri.
- Laajat kävelyreitistöt yhdistävät avoimia kaupunkitiloja. Lähivirkistysalueet huomioidaan tärkeänä asukkaiden hyvinvoinnin mahdollistajana.
- Länsimäentien molemmat puolet suunnitellaan kytkeytymään entistä paremmin toisiinsa sekä kaupunkikuvallisesti että toiminnallisesti.

B. Liikenteellinen solmukohta

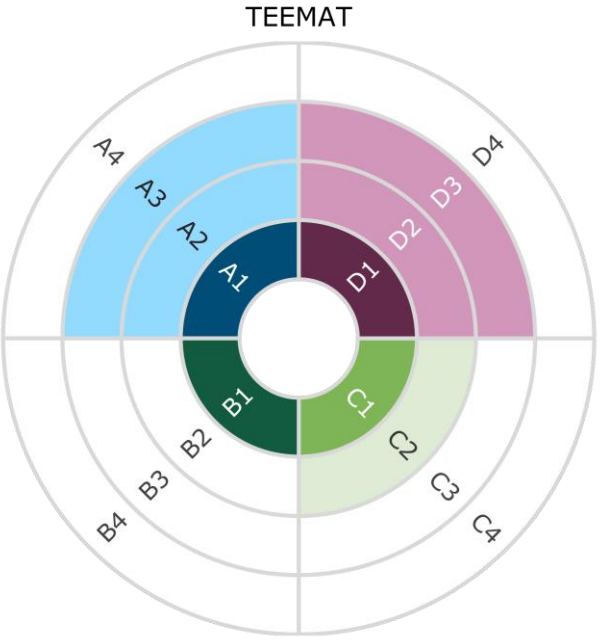
- Useita eri yhteyksiä yhdistävää liikenteellisestä solmukohtaa ei synny vaan pysäkkiympäristö toimii paikallisena solmukohtana.

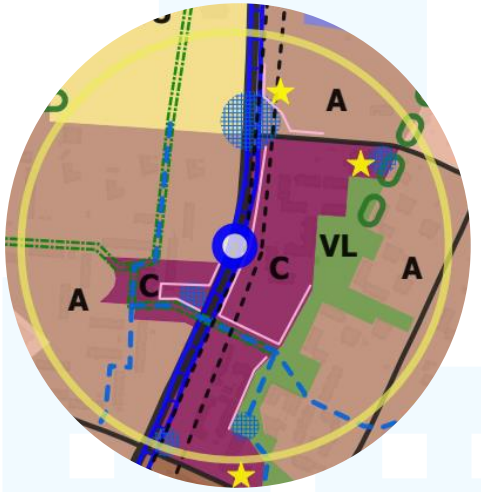
C. Maamerkki

- Alueella sijaitsee kolme maamerkki- merkintää.

D. Mielikuva / Alueen houkuttelevuus

- Nykyisin näkyviä elementtejä Länsimäentien ympäristössä ovat tien reunaan sijoittuvat avoimet pysäköintialueet ja tien suuntainen voimajohtolinja.
- Katutilaa jäsennetään avoimilla kaupunkitiloilla, jotka korostavat tärkeitä aukioita, liike- ja palvelutilojen edustoja, virkistysalueita tai reittien risteyskohtia. Ne kytkeytyvät olemassa oleviin reitistöihin ja sijoittuvat keskusta-alueelle tai sen reunavyöhykkeille. Täydentävä rakentaminen rajaa ja tukee mm. uusilla kadunvarsiliiketiloilla näiden tilojen sijaintia sekä lisää palveluja alueelle. Viihtymisen paikkoja syntyy lisää.





Kuva 25: Ote Länsimäen pysäkkiympäristöstä kaavarunkoluonnoksesta.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos mahdollistaa uuden kaupunkikuvallisen ja ajallisen kerrostuman, Vantaan ratikan.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos mahdollistaa merkittävät kaupunkikuvalliset muutokset useilla eri pysäkkiympäristöillä. Suurimmat muutokset keskittyvät kaavarungon länsiosaan, missä nykyisiä teollisuus- ja pienteollisuusalueita on osoitettu keskustamaisen ja asumisen merkinnöillä.
- Kaikilla pysäkkiympäristöillä kaavarunkoluonnos kuitenkin mahdollistaa kaupunkikuvallisia muutoksia ratikan luodessa paineita kaupunkirakenteen tiivistymiseen. Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkikuvaa, mutta luo samalla mahdollisuuksia kaupunkikuvan kehittämiseen ja jäsentämiseen.
- Suuria kaupunkikuvallisia muutoksia ovat myös voimajohtolinjojen poistuminen esimerkiksi Länsimäessä.
- Kaavassa kaupunkitilan käsittelyyn valittu Kevin Lynchin analyysiin perustuva näkökulma on mielenkiintoinen. Kaavarunkoluonnokseen on onnistuneesti sijoitettu kaupunkikuvallisen hahmottamisen elementtejä tukemaan kaupunkikuvan kehitystä.
- Kokonaisuutena tarkastelleen kaupunkikuvan näkökulmasta kaavarunkoluonnos antaa erittäin hyvät mahdollisuudet elävän ja kiinnostavan sekä jäsentyneen kaupunkikuvan muodostumiseen.

Merkittävimmät kaupunkikuvalliset vaikutukset

- Ratikka muovaa kaupunkikuvaa sekä pysäkkiympäristöillä ja ratikkalinjalla
- Kaavarunkoluonnoksessa on useita uusia keskusta ja lähikeskusta-alueita jo olemassa olevien keskusta-alueiden lisäksi
- Maamerkkien merkitys kaupunkikuvaa jäsentävänä elementtinä on nostettu esille
- Voimakkaimmat kaupunkikuvalliset muutokset sijoittuvat kaavarungon länsiosaan, mutta myös idässä on huomattavia kaupunkikuvallisia muutoksia.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Kaavarunkoluonnoksen merkinnät ja -määräykset

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty useita kaavamääräyksiä, jotka kohdistuvat suoraan kaupunkikuvaan.
- Maamerkki merkinnän nostaminen on hyvä. Paikoin maamerkit kuitenkin sijoittuivat kaavakartalla kauas pääkulkureiteistä tai keskusta-alueiden laitamille. Niin tunnistettavuutta ja suunnistettavuutta tukeva vaikutus ei kaikkialla ollut täysin selkeä.
- Kaavamääräykset, jotka käsittelevät alueen vahvoja ja tunnistettavia alueiden reunoja tukevat kaavarungon alueen hahmottamista ja kaupunkikuvallista jäsentymistä. Kaupunkikuvallista jäsentymistä tukevat myös vahvan kaupallisen julkisivun merkintä. Reunat sijoittuivat kuitenkin pääsääntöisesti alueille, joissa on jo tälläkin hetkellä merkittävä reunavyöhyke. Kaupunkitilallisen jäsentymisen näkökulmasta reunamerkintää olisi voinut harkita myös voimakkaasti kehittyville alueille, missä nykyisiä reunoja ei vielä ole.
- Tärkeä kaupunkitilojen sarja on ansiokas merkintä uusien kaupunkitilojen kehityksessä.
- Alueen reunojen merkintä sijoittuu pääsääntöisesti alueille missä on jo tälläkin hetkellä reunavyöhyke. Merkintää voisi hyödyntää voimakkaammin myös uusien kaupunkikuvaa jäsentävien reunojen esiin tuomiseen.
- Maamerkkien määrä ja niiden kaupunkikuvallinen sijainti vaihtelevat runsaasti eri suuralueiden välillä. Nämä olisi hyvä vielä tarkistaa ja tarvittaessa tasapainottaa alueiden hierarkian suhteessa.

Maamerkki

Vahva ja tunnistettava alueen maisemallinen reuna

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu ja maisemallinen reuna

Vahva ja tunnistettava alueen rakennettu reuna

Vahva kaupallinen julkisivu

Tärkeä kaupunkitilojen sarja

Tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila

Kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila

Huomioita jatkosuunnitteluun

Yhteenveto kaavioista

Aviapolis eteläinen

Muura

Jumbo

Annefred

Koivuhaka

Tikkuraitti

Tikkurilan asema

Jokiniemi

Kaskela

Hakunila

Kuussilta

Fazerila

Rajakylä

Länsimäki

Huomioita jatkosuunnitteluun

Aviapoliksen suuralue

- Kaavarunko tukee laajamittaista muutosta ja hyödyntää uuden alueen tavoitteet, niiden tarkempi toteutuminen jää kuitenkin myöhempien suunnitteluvaiheiden vastuulle.
- Tiiviiseen kaupunkirakenteeseen merkitty viheryhteyksien luonne jää kaupunkikuvan kannalta hieman avoimeksi. Niiden merkintää voisi täydentää myös kaupunkikuvaa jäsentävänä ja muovaavana elementtinä.
- Tikkurilantien ja Lentoasemantien risteysalueen reunavyöhykkeiden rakentaminen tiealueen molemmin puolin yhtenäistää ja eheyttää risteysalueen kaupunkikuvaa. Kaavarunkoluonnoksesta ei kuitenkaan täysin selviä miten nykyiset heikosti rajautuvat katutilat kehittyvät keskustamaisiksi selkeästi rajautuviksi, kävelijän mittakaavaan soveltuviksi, viihtyisiksi katutiloiksi? Näitä on Aviapoliksen alueella useita ja esimerkiksi Tikkurilantien rajaava luonne ei korostu. Olisiko reunavyöhykkeen paikka joissain kohdin?
- Kaupunkikuvan muodostumisen vaiheisuus on jatkosuunnittelun haaste, johon tosin ei voi pelkällä kaavarungolla vaikuttaa, ellei siihen liitetä erillistä vaiheistuksen tarkastelua, jossa tarkasteltaisiin alueen suunnittelun ja toteuttamisen vaiheistamista.
- Väinö Tannerin tien ja Tasetien eteläpuolella sijaitsee voimajohtolinja: voiko linja estää kaupunkirakenteen kehitysmahdollisuuksia, jos voimalinjaa ei saada siirrettyä. Keskusta-alue ei tällöin pääse levittäytymään tien molemmin puolin.
- Jumbon C-alueen luonne ja sopivat keskustatoiminnot tulisi analysoida tarkoin. Kuinka paljon on luontevaa sijoittaa asumista kaavarunkoluonnoksen keskustatoimintojen alueelle, kun pysäkkiseudun pohjoisreuna rajautuu Kehä III:een.
- Jumbon pysäkki on sijoitettu liikenteelliseen solmukohtaan risteysalueelle, jolloin tiestö synnyttää estevaikutusta olevaan kauppakeskukseen saavuttaessa.
- Taskupuistoja ja aukioita olisi hyvä lisätä Väinö Tannerin tien ja Tasetien varrelle. Nyt alue jää Aviapoliksen muita alueita vähemmän vihreäksi. Alueen sisältä ei ole myöskään esitetty erillisiä aukiotiloja tai niitä yhdistäviä reittejä.
- Alueella on useita kehittyviä keskustatoimintojen alueita. Voiko kaikkiin syntyä houkuttelevaa asumista?

Tikkurilan suuralue

- Miten lähikeskusten alueet muotoutuvat kaupunkikuvallisesti, kun ovat pitkänomaisia ja jäsentyvät keskeisen tien varteen. Käveltävyyden kannalta pitkänomaisuus ei välttämättä ole houkutteleva rakenne.
- Lähikeskuksen jäsentyminen erityisesti Koivuhaassa vilkkaan liikenneväylän ja aluetta voimakkaasti halkaisevan ratikan ympärille voi olla haastava. Alueen imagon muuttuminen teollisuusvaltaisesta alueesta houkuttelevaksi aluekeskustaksi vaatii huomiota alueen jatkosuunnittelussa.
- Tikkurilassa maan alle johtavat tunnelien suuaukot ja niiden kaupunkikuvallinen merkitys ei korostu kaavarungossa. Raitiotien rakenteet ovat kokonaisuutena osana koko katutilan viihtyisyyttä.
- Kielotien ympäristön toiminnoiltaan sekoittuneen kaupunkiympäristön toteutuminen tulee varmistaa kaikin mahdollisin keinoin. Kielotien rooli Tikkurilan keskustan alueella kasvaa ratikan myötä. Liike-, toimisto- ja palvelutilojen rakentuminen katutasoon nauhamaisena vyöhykkeenä on lähtökohtana elävän katutilan syntymiselle.
- Hybridirakennusten suosiminen Tikkurilan keskusta-alueen täydennysrakentamisessa tulisi olla tärkeä periaate. Näin varmistetaan monipuolisen keskusta-aleen syntyminen.
- Pysäkkiseutu kestää useiden identiteetiltään vahvan rakennuksen syntymisen. Näin Tikkurilan imago vahvistuu edelleen. Maamerkkeinä ei ole kuitenkaan nostettu alueen nykyisiä maamerkkejä.
- Santaradan säilyminen voi vaikuttaa ympäristön viihtyisyyteen sekä siihen, voiko CL-alue toteutua. Kaupunkitilaa on jakamassa kaksi raidetta sekä kaasu- ja sähkölinjoja, jotka synnyttävät fyysistä ja kaupunkikuvallista estevaikutusta.
- Jokimaisema ja uusi Tikkurilan väritehtaan alueen kehittyvä kaupunkikuva tulisi nostaa maamerkeiksi.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Hakunilan suuralue

- Kävelyreittien jatkuvuus ja mahdollisuus vaihtoehtoisiin kävelyreitteihin erityisesti C-korttelialueiden läpi tulee mahdollistaa osana keskustamaisen alueen kehittymistä. Nyt yhteys on esitetty pohjois-eteläsuuntaisesti. Itä-Länsisuuntaisesti voisi pohtia myös alueen kokoavaa yhteyttä.
- Kaupunkivihreä tulisi huomioida osana Hakunilan ratikkakatuja. Hakunilan keskustan C-alueen kohdalla viheryhteydet katkeavat. Ne voisi nostaa vahvemmin myös osaksi kaupunkikuvaa, koska alueelta vähentyy ratikan seurauksena runsaasti katuvihreää.
- Kuussillan / Vaaralan alueella Vaaralanmäen ja Kelokallion kaupunkikuvallinen ja maamerkkimäinen luonne ja merkitys ei kaavarungosta hahmotu.
- Onko kaavarunkoluonnoksessa huomioitu Viikki-Malmi-ratikan liittyminen Kuussillan ratikkapysäkkiin?
- Kaavarunkoluonnokseen on merkitty maakunnallinen ekologinen yhteys, jonka vaikutus kaupunkikuvan jäsentymiseen tulee huomioida. Viheralueen reunan merkitystä kaupunkikuvallisena elementtinä ei ole korostettu, vaikka siihen olisi potentiaalia.
- Riskinä Rajakylän ja Länsimäen alueen kehittymiselle on voimajohtolinjan maakaapeloinnin toteutumatta jättäminen, mikä vaikuttaa niin asuinrakentamishankkeisiin kuin yhtenäisemmän kaupunkikuvan syntyyn.
- Porvoonväylän risteysalue ja Länsimäentien siltarakenteet ja rampit luovat kaupunkirakenteen jatkuvuudelle estevaikutuksen. Pienelle alueelle on sijoitettu runsaasti eri tavoitteita. Onko kaikki tavoitteet mahdollista yhdistää?
- Länsimäen Ratikkapysäkin välittömään läheisyyteen tulisi keskittää hyvin palveluita sekä varmistua siitä, että palvelut eivät jää liian hajautetusti alueelle. Nyt C-alue on pitkittäisenä Länsimäentien varressa, pääosin vain toisella puolen mikä haastavoittaa kaupunkikuvallista jäsentymistä. Kaupunkikuvallisesti ja toiminnallisesti kaupunkiaukio-merkintä ja ratikkapysäkki ovat melkoisen kaukana toisistaan.

Maisema ja kulttuuriympäristö

Vaikutukset maisemaan ja kulttuuriympäristöön

Rakenne ja arviointikehikko

Maiseman ja kulttuuriympäristön vaikutusten arvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota alueen kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristön säilymis- ja kehittämisedellytyksiin kaavarungon alueella. Arvioinnissa on keskitytty suurimman muutospaineen alueeseen, eli ratikan linjauksen ja pysäkkien välittömään lähiympäristöön.

Arvioinnin aluksi on käsitelty kaavarungon yleisiä maisemaan kohdistuvia vaikutuksia, jonka jälkeen vaikutusten arviointi on esitetty suuralueittain. Työn tueksi on muodostettu kriteeristö, jonka avulla on tunnistettu kohteita tai alueita, joihin kohdistuu kaavarungon toteuttamisen seurauksena suuria tai kohtalaisia vaikutuksia. Kriteeristön pohjalta ja arvioinnin tueksi on suoritettu karttatarkastelu sekä kriteeristön mukaisten vaikutusalueiden sisälle jäävät kohteet on käyty läpi taulukkomaisena tarkasteluna. Kriteeristöjen metrimäärät ovat määrittyneet sen perusteella mille etäisyydelle vaikutukset maisemaan voivat kohdentua.

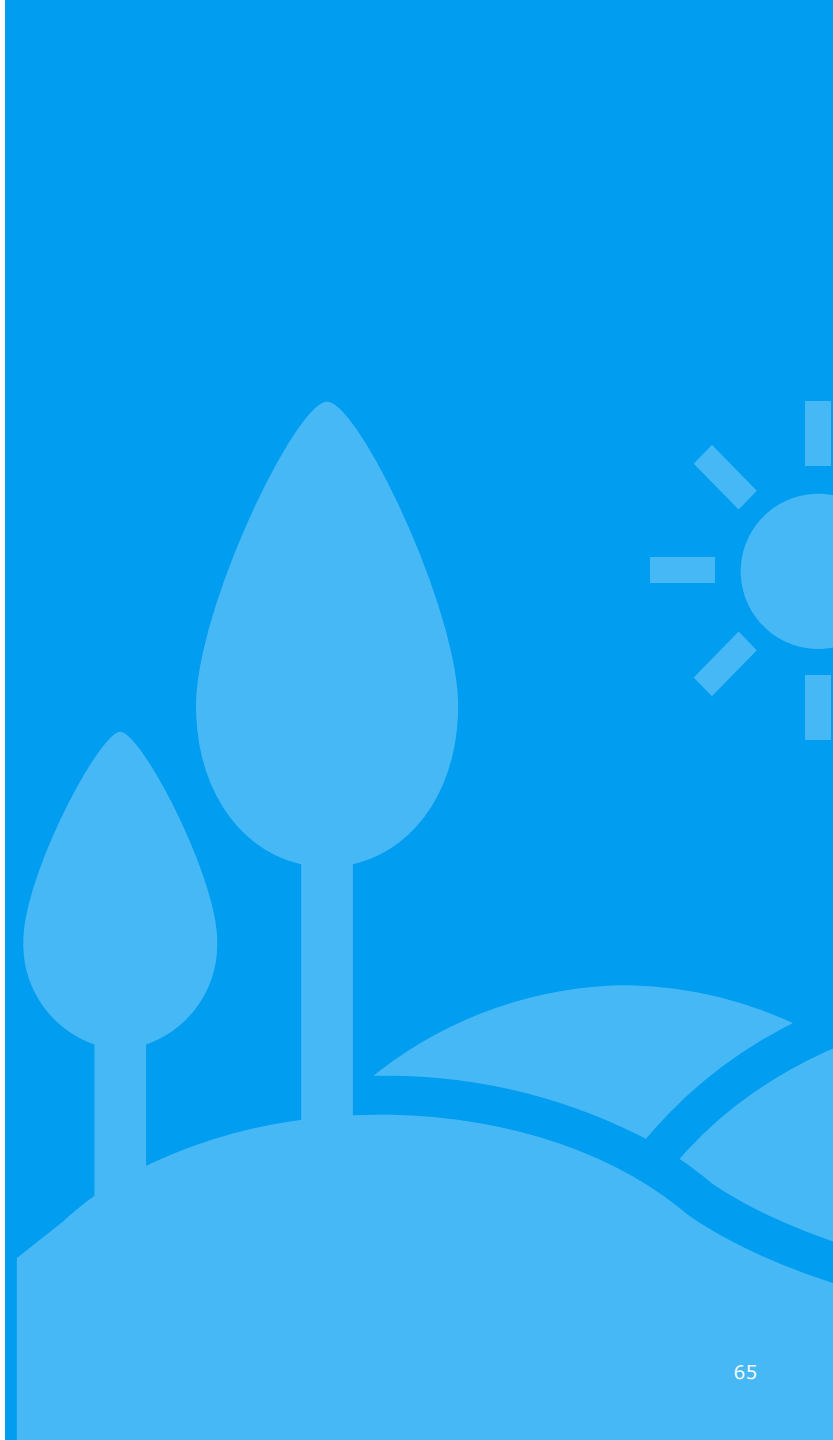
Vaikutusten arvioinnin tarkastelun kriteeristö

Kaavan toteuttamisella suuri vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu alle 300 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos ratikkalinja sijoittuu arvokohteelle tai alle 50 m etäisyydelle siitä.

Kaavan toteuttamisella on kohtalainen vaikutus:

- jos arvokohde sijoittuu 300-500 m etäisyydelle ratikan pysäkistä tai
- jos arvokohde sijoittuu 50-100 m etäisyydelle ratikkalinjasta.



Maisemavaikutukset yleisesti

Merkittävin kaavarungon vaikutus alueen maisemaan on itse ratikan ja sen pysäkkiympäristöjen rakentuminen. Ratikkalinja ja siten kaavarunkoluonnos sijoittuu useassa kohdin kuitenkin jo nykyisellääänkin rakennettuun tai voimassa olevassa yleiskaavassa rakentamiselle kaavoitettuun ympäristöön. Rakennettuun ympäristöön sijoittuessaan ratikan aiheuttama maisemallinen muutos ei ole niin merkittävä kuin sijoittuessaan aiemmin rakentamattomaan ympäristöön. Ratikka tuo kuitenkin ympäristöön uuden liikkuvan elementin ja ratasähkörakenteet, joita ei aiemmin kaupunkikuvassa ole ollut.

Kaavarunko mahdollistaa ja luo paineen kaupunkirakenteen tiivistymiselle erityisesti pysäkkiympäristöjen läheisyydessä, mikä osaltaan aiheuttaa painetta alueella sijaitseville kulttuurimaiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille. Rakentaminen aiheuttaa aina maiseman muutoksen, mikä osaltaan vaikuttaa myös kohteiden luonteeseen ja asemaan kaupunkirakenteessa.

Ratikan ympäristön kaupunkirakenteen kehitys luo myös kehitysmahdollisuuksia maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteille tuodessaan ne saavutettavammiksi ja näkyvämmiksi kaupunkirakenteessa. Kaupunkirakenteen tiivistyessä ratikan pysäkkiympäristöjen läheisyydessä kontrasti maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteiden välillä myös kasvaa.

Suuri maisemavaikutus muodostuu ratikkalinjan kulkiessa aiemmin rakentamattomassa ympäristössä. Tällaisia alueita sijaitsee Aviapoliksessa Plootukallion laidalla, Tikkurilassa Keravanjoen läheisyydessä ja Hakunilassa Kuussillanniityn alueella. Merkittävä maisemakuvallinen muutos kohdistuu myös voimajohtojen mahdollisesta siirtymisestä maan alle. Voimajohtojen poistuminen maisemasta voidaan kuitenkin nähdä positiivisena maisemaa eheyttävänä muutoksena.

Kaavarungossa on nostettu esille kehitettävät historialliset tieympäristöt, jotka sijoittuvat monin paikoin samaan kaupunkikäytävään myös ratikkalinjan kanssa. Tämän seurauksena historiallisten tieympäristöjen nykytilaan kohdistuu vaikutuksia, mutta niiden kehittäminen on mahdollista linjauksen kokonaiskehityksen yhteydessä.

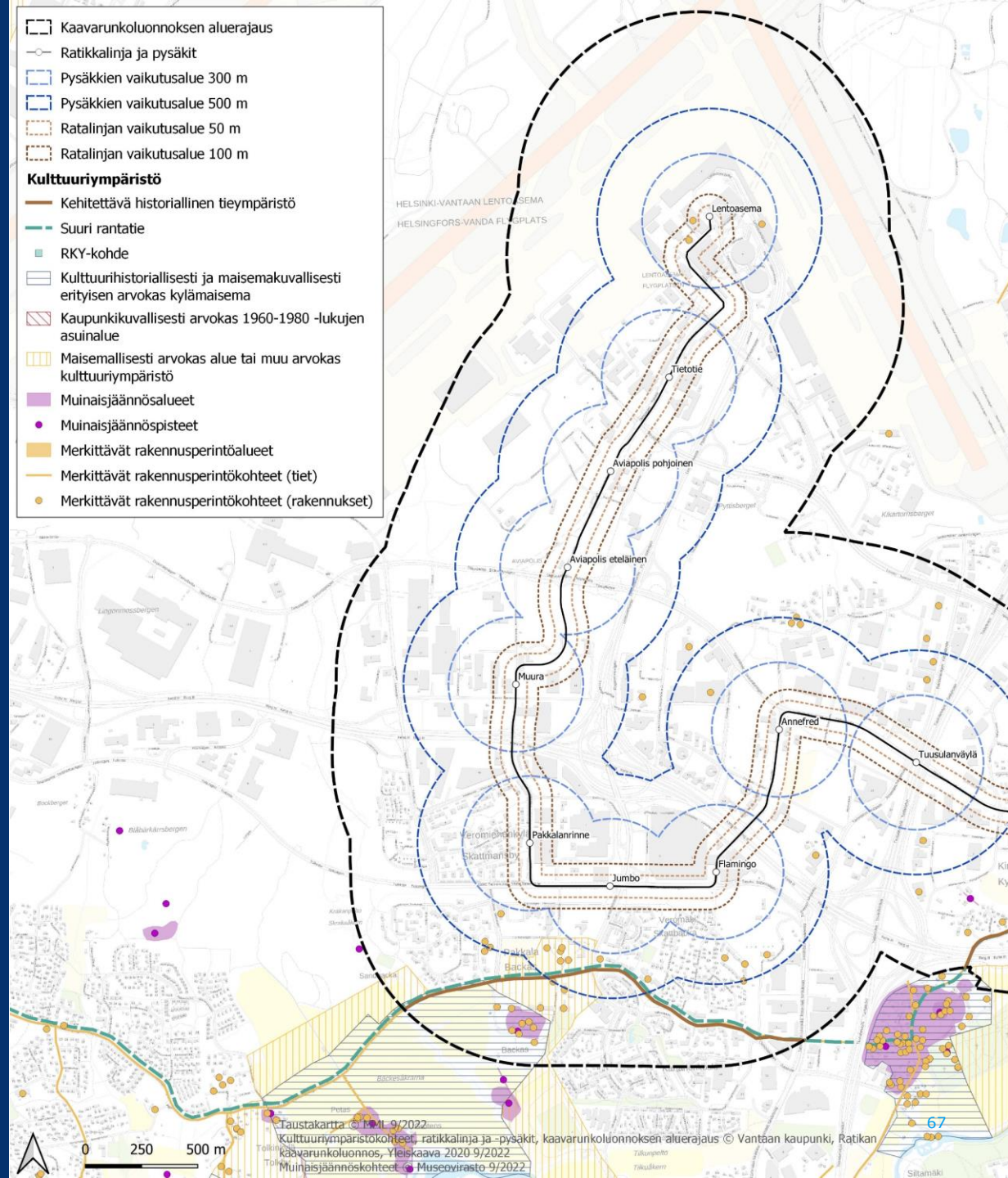
Aviapoliksen suuralue

Aviapoliksen suuralueella kaavarunkoluonnoksen maisemaa ja kaupunkitilaa leimaava piirre on aiempi teollisuushistoria, joka vaihettuu Vantaanjoenlaakson maisemallisesti arvokkaisiin viljelyalueisiin. Alue on ollut voimakkaan kaupunkikuvallisen murroksen aluetta jo jonkin aikaa ja kaavarunkoluonnos tukee tämän muutoksen jatkumista.

Yksittäisiä rakennusperintökohteita lukuun ottamatta kaavarunkoluonnoksen alueella maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteista nousee esille nousee Backaksen kartanoympäristö ja Vantaanjoen kulttuurimaisema sekä näihin liittyvät kohteet ja alueet. Tämä on ainoa kulttuuriympäristön arvokohteista, joka sijoittuu suuren vaikuttavuuden alueelle (alle 300 m etäisyydelle pysäkkiympäristöstä) lukuun ottamatta lentoasemaan liittyvää rakennusperintöä.

Kohtalaisen vaikutuksen alueelle sijoittuu useita rakennusperintökohteita, jotka ovat pääsääntöisesti yksittäisiä rakennuksia. Näiden sijoittumiseen tai rooliin kaupunkirakenteessa ei kuitenkaan kaavarunkoluonnos yleisesti tuo merkittävää muutosta.

Kuva 26: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Aviapoliksen suuralueella.



Aviapoliksen suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Lentoaseman ympäristössä sijaitsee kolme lentoaseman kiinteistöihin liittyvää rakennusperintökohdetta. Näitä ei ole kuitenkaan esitetty Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen selostuksessa esitetyssä kartassa.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Vähäinen

Rakennukset sijaitsevat jo nyt lentoasemaympäristössä, joka on hyvin rakennettu, tekninen ja teollinen. Ratikan tuoma muutos ympäristön nykytilaan verrattuna ei ole uhka rakennuksille, jotka on alun perinkin rakennettu tukemaan liikkumista ja matkustamista.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Kohtalaisella vaikutusalueella sijaitsee useita rakennusperintökohteita, jotka ovat pääsääntöisesti yksittäisiä rakennuksia. Merkittävin keskittymä alueella on Lustikullan kartanoalueen rakennukset. Kartanokokonaisuus on myös herkkä muutoksille ollessaan mittakaavaltaan ympäröiviä alueita pienipiirteisempää.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen / Kohtalainen

Rakennusten sijoittumiseen tai rooliin kaupunkirakenteessa ei kaavarunkoluonnos yleisesti tuo merkittävää muutosta. Poikkeuksena Lustikullan kartanoalue, jonka läheisyyteen on odotettavissa muutospaineita, ja siten sen visuaalinen ympäristö muuttuu.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE TAI MUU ARVOKAS KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Jumbon pysäkistä alle 300 m päähän sijoittuva arvoalue käsittää Lustikullan ja Backaksen kartanoympäristöt ympäröivine alueineen. Alue vaihettuu osaksi Vantaanjoen laaksoa ja sen arvokasta kulttuurimaisemaa.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Kohtalainen

Arvoalueen ja ratikan välittömän pysäkkiympäristön väliin sijoittuu jo nykyisellään rakennettua ympäristöä eikö välitöntä muutosta alueen ympäristöön ole odotettavissa. Avointa maisemaa rajaavan ympäristön muutos voi kuitenkin vaikuttaa myös koko alueen luonteeseen, jos rakentaminen nousee merkittävästi metsärajan yläpuolelle. Muutoksia alueeseen tuo myös sen saavutettavuuden paraneminen.

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ, SUURI RANTATIE

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie, kulkee kaavarunkoluonnoksen etelälaidassa, Backaksen ja Lustikullan kartanoalueiden välistä kohti Helsingin pitäjän kirkonkylää. Tieympäristön historialliset ominaispiirteet ovat havaittavissa, vaikka yhteys on osa modernia tieverkkoa.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Suuren rantatien luonne ja merkitys osana kaupunkirakennetta on vuosisatojen aikana muuttunut. Ratikan rakentaminen ei sijoitu aivan linjauksen läheisyyteen, mutta pysäkkiympäristöjen läheisyyteen sijoittuva rakentamispaine ja siten välillisesti myös tieverkon parantamisen paine aiheuttavat myös rantatien linjaukselle muutospaineita. Toisaalta joukkoliikenteen kehittäminen mahdollistaa Suuren rantatien linjauksen kehittämisen kevyen liikenteen ehdoilla autoliikenteen tarpeiden vähentyessä.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Tikkurilan suuralue

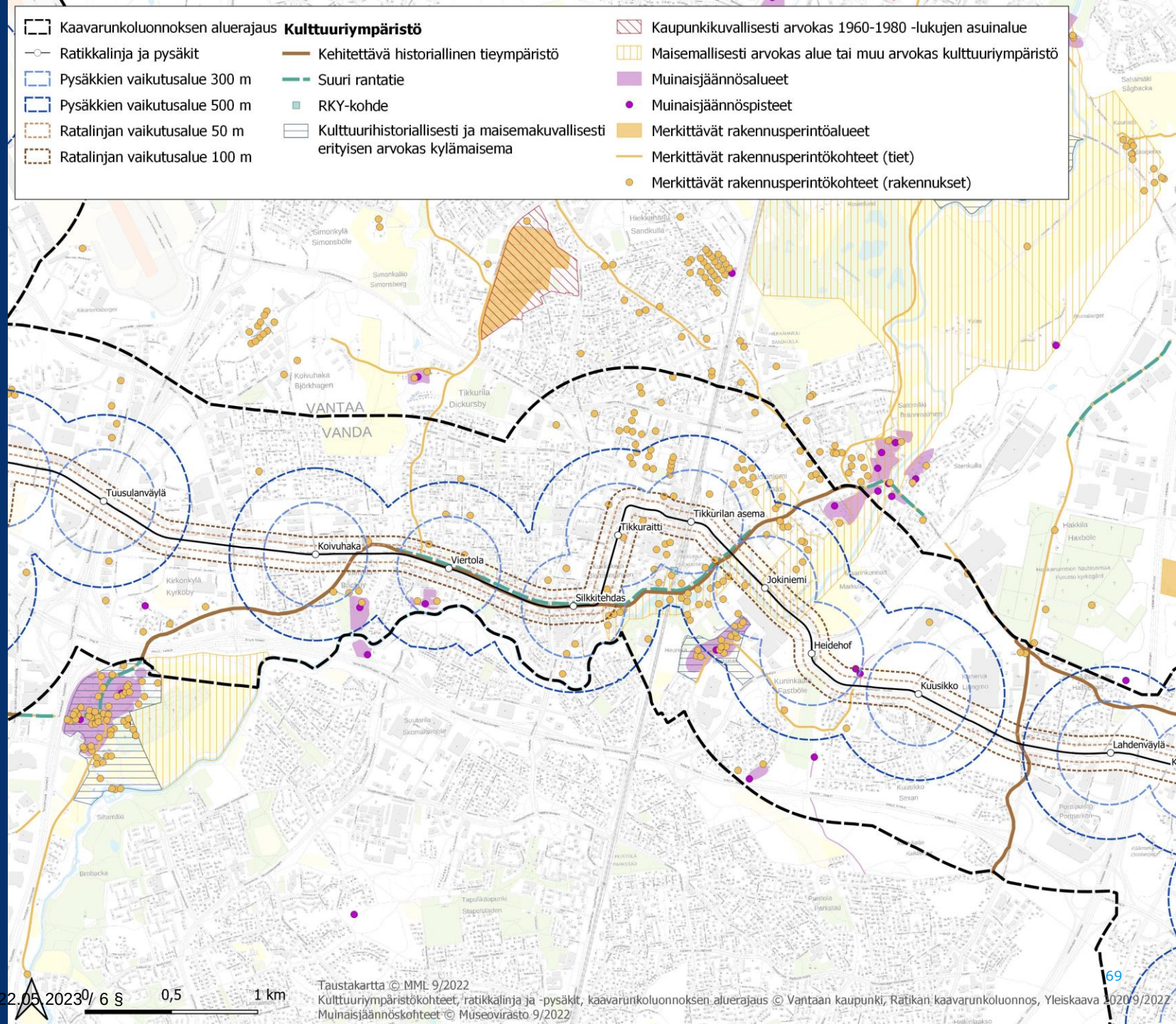
Tikkurilassa kaavarunkoluonnoksen alueella on runsaasti ajallisia kerrostumia sekä maiseman ja kulttuuriympäristön arvokohteita. Esiin nousee erityisesti alueen runsaat rakennusperintökohteet, Suuren rantatien yhdistämät Helsingin pitäjän kirkonkylä sekä Satomäenranta/Muinaispuisto ja Keravanjoen kulttuurimaisema ja teollisine rakennusperintöineen. Kaavarunkoluonnoksen myötä alueelle syntyy täydennysrakentamispainetta, mikä heijastuu muutospaineena arvokohteiden ympäristöihin sekä itse arvokohteisiin.

Arvokohteet keskittyvät Keravanjoen läheisyyteen ja Tikkurilan keskustan alueelle, missä on erityisen runsaasti rakennusperintökohteita. Ratikan linjaus kulkee maisemallisesti arvokkaan alueen läpi ja myös Jokiniemen pysäkki sijoittuu maisemallisesti arvokkaalle alueelle.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö, Suuri rantatie kulkee Koivuhaan kohdilta idän suuntaan Tikkurilantien kohdalla samassa kohdin missä myös ratikan linjaus kulkee. Junaradan itäpuolella ratikan linjaus myös risteää Suuren rantatien linjauksen kanssa.

Ratikan vaikutusalueella sijaitsee myös useita muinaisjäännösalueita ja yksittäisiä muinaisjäännöksiä.

Kuva 27: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Tikkurilan suuralueella.



Tikkurilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ, SUURI RANTATIE

Suuri rantatie kulkee Helsingin pitäjän kirkon suunnasta ja kääntyy Tikkurilantien linjauksen mukaiseksi Koivuhaan länsipuolella. Suuren rantatien linjaus kulkee Tikkurintietä aina Vanhalle Porvoontielle. Tieympäristön historialliset ominaispiirteet ovat osittain havaittavissa, vaikka yhteys on osa modernia tiestöä.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Osuudella, jossa ratikan linjaus kulkee samassa kohdin historiallisen tielinjauksen kanssa tulee kohteen kehittämismahdollisuuksiin kiinnittää erityistä huomiota. Alueen muutospaineet ovat suuret ja ratikan luonne modernina liikkumisvälineenä on hyvin erilainen kuin Suuren rantatien alkuperäinen luonne. Samaan katukäytävään kohdistuu erilaisia tavoitteita, joista tieympäristön linjaus on yksi.

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Tikkurilan suuralueella suuren vaikutuksen alueelle sijoittuu runsaasti arvokasta rakennusperintöä. Merkittävimmät näistä ovat Tikkurilan keskustan raiteen välittömässä läheisyydessä sijaitsevat rakennukset ja Keravanjoen rannan teollisuushistoriaan liittyvät rakennukset.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri / Kohtalainen

Arvokkaat rakennukset sijoittuvat paikoin alle 50 m etäisyydelle ratikkalinjasta, jolloin niihin kohdistuu mahdollisesti rakentamisaikaisia vaikutuksia. Tikkurilan alueen kehittämispaine on myös suuri, jolloin yksittäisiin rakennuksiin ja niiden ympäristöihin kohdistuu vaikutuksia. Keravanjoen ympäristön arvokohteisiin ei kohdistu merkittäviä vaikutuksia. Kaavarunkoluonnoksessa ei ole kaavamääräyksin tai -merkinnöin nostettu esille rakennusperintöä huomioivia ohjaavia merkintöjä.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Tikkurilan suuralueella sijaitsee myös runsaasti rakennusperintöä kohtalaisen vaikutuksen alueella. Merkittävin keskittymä on Keravanjoen ympäristössä ja Tikkurilan aseman koillis- ja luoteispuolilla.

Herkkyys: Vähäinen
Vaikutus: Vähäinen

Tikkurilan alueella kaavarunkoluonnos tukee alueen tiivistymistä ja siten muutospainetta kohdistuu voimakkaasti myös rakennusperinnön kohteille. Kohteiden runsaudesta johtuen voi olla, että vaikutukset kohdistuvat epätasaisesti eri kohteiden välillä. Kaavarunkoluonnoksessa ei ole kaavamääräyksin tai -merkinnöin nostettu esille rakennusperintöä huomioivia ohjaavia merkintöjä.

RAKENNUSPERINTÖ, VIIVAMAINEN KOHDE

Viivamaiset kohteet ovat historiallisia tielinjauksia, joita ei kuitenkaan ole nostettu kaavarungossa kehitettäviin historiallisiin tielinjauksiin. Nämä tielinjaukset eivät sijoitu ratikkalinjan välittömään lähiympäristöön.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Viivamaisten kohteiden linjaukset kulkevat kohtisuoraan ratikkalinjaan nähden, jolloin niihin kohdistuvat vaikutukset jäävät vähäisiksi. Merkittäviä vaikutuksia voi kohdistua kohteiden ratikan linjauksen puoleisiin päihin.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Tikkurilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RKY-KOHTEET
Kaavarungon alueella sijaitsee yksi RKY-kohde, Tikkurilan vanhan asemarakennus.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Kaavarungolla ei nähdä olevan negatiivisia vaikutuksia kohteeseen, koska rakennus on vakiinnuttanut asemansa kaupunkirakenteessa. Positiivia vaikutuksia voi syntyä alueen ympäristön kehittyessä ja saavutettavuuden parantuessa.

MUINAISJÄÄNNÖSALUE JA MUINAISJÄÄNNÖSPISTEET
Vaikutusalueella sijaitsee kolme muinaisjäännösaluetta sekä niiden ympäristössä sijaitsevat pistemäiset kohteet. Nämä ovat kaikki vanhoja kylänpaikkoja.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Suuren vaikuttavuuden alueelle sijoittuvat Viertolan ja Kuninkaalan pysäkkien läheisyydessä sijaitsevat kylänpaikat. Muinaisjäännösalueet voivat olla maisemassa heikosti havaittavissa, jolloin ne ovat alttiita ympäristön muutoksille, vaikka itse kohteen alueelle ei kohdistuisi muutoksia.

KULTTUURIHISTORIALLISESTI JA MAISEMAKUVALLISESTI ERITYISEN ARVOKAS KYLÄMAISEMA
Ratikan suuren vaikutuksen alueelle sijoittuu Kuninkaalan (Fastbölen) arvokas kylämaisema. Alue sijoittuu rataan nähden rakennusmassojen taakse ja lähin Jokiniemen asema sijoittuu Keravanjoen toiselle puolen.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Arvokas kylämaisema sijoittuu Jokiniemen pysäkkiympäristön läheisyyteen, mutta yhteys joen toiselle puolen on kohdalla huono. Kohteen merkitystä voi kehittää parantamalla yhteyksiä ratikalle. Toisaalta yhteyksien parantuessa, myös muutospaine alueen ympäristössä voinee kasvaa.

KULTTUURIYMPÄRISTÖ
Keravanjoen ympäristöön sijoittuu maisemallisesti arvokas alue, jonka läpi ratikkalinja kulkee.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Ratikka kulkee maisemakuvallisesti arvokkaassa alueessa. Visuaaliset vaikutukset ovat merkittävät ratikan ja sen rakenteiden sijoittuessa avoimeen maisemaan ja paikoin osaksi tunnistettua reunavyöhykettä. Kohdan ympäristösuunnittelussa tulee huomioida maisematilan jatkuminen Keravanjoen varressa.

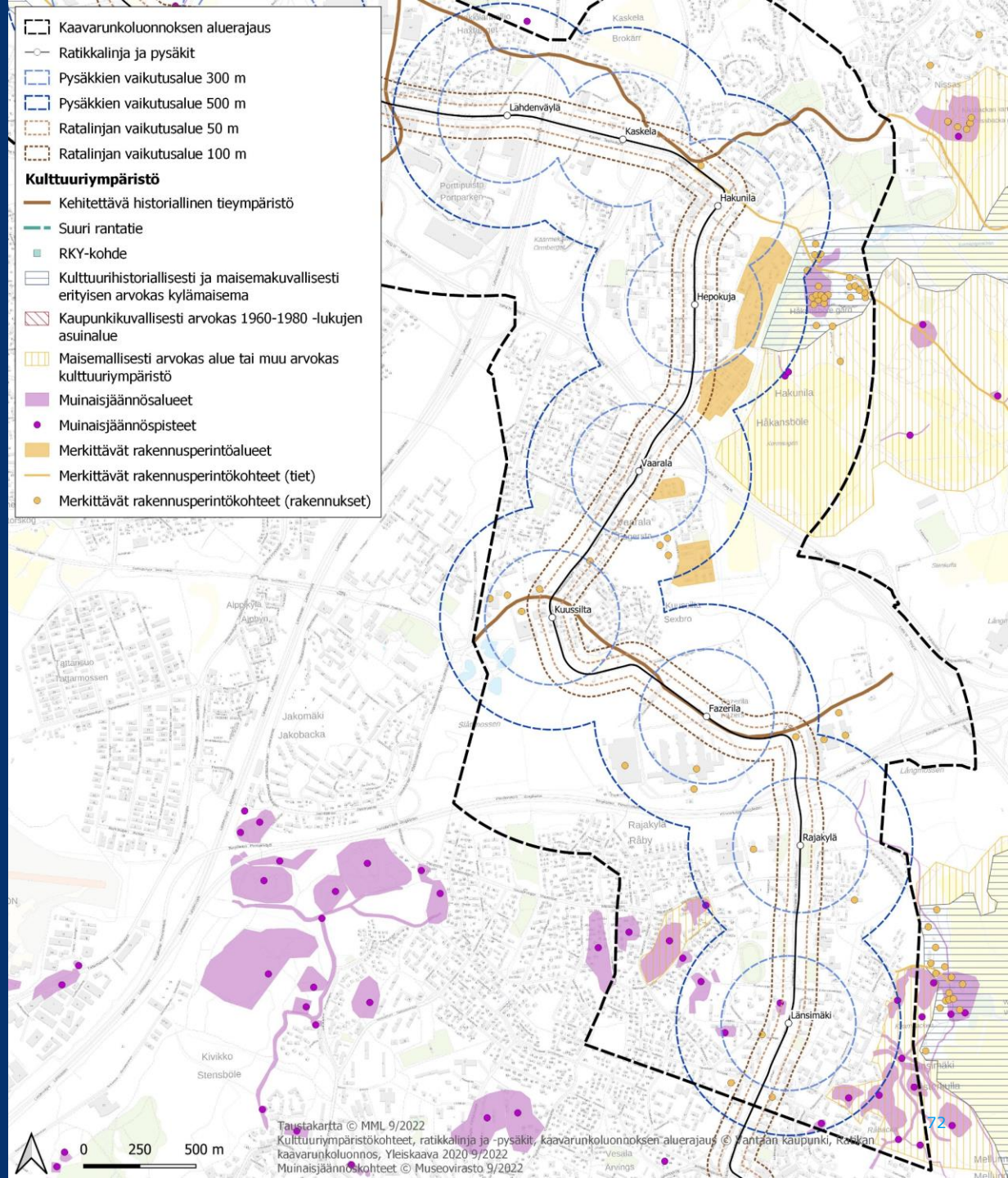
Hakunilan suuralue

Hakunilan suuralueella kaavarunkoluonnoksen alueella on eri alueilla hyvin erilaiset leimalliset piirteensä ja arvokohteensa. Hakunilan ja Hepokujan pysäkkien läheisyydessä on laajoja rakennusperintöalueita sekä Håkansbölen kartanoalue laajoine kulttuurimaisemineen. Etelässä Länsimäen aluetta leimaavat sotahistorialliset muinaisjäännösalueet linnoituslaitteineen.

Alueella on myös muutospainetta ja alueiden kehittämispotentiaalia runsaasti, vaikkakin muutospaine ei ole ihan niin voimakas kuin muilla ratikan kaavarunkoluonnoksen suuralueilla. Länsimäen alueella kaavarunkoluonnoksessa on esitetty myös voimalinjan poistamista mitä on suuri positiivinen maisemallinen muutos.

Arvokohteista alueella sijaitsevat pohjoisosassa Suuri rantatie/kehitettävä historiallinen tieympäristö, joka kulkee ratikkalinjan pohjoispuolella. Hakunilan alueella sijaitsee Håkansbölen kartanoalue liittyvine arvokohteineen sekä Hakunilan rakennusperintöalueet. Kuussillan kohdalla Kuussillantiellä ja Fazerilantiellä kulkee kehitettävä historiallinen tieympäristö. Etelässä Länsimäen alueella ympäristön ominaispiirteisiin kuuluvat muinaisjäännösalueet ja linnoituslaitteiden jäänteet. Merkittävä osa kaavarungon alueen arvokohteista jää Hakunilan suuralueella yli 500 m etäisyydelle ratikkalinjan pysäkkiympäristöistä.

Kuva 28: Kulttuuriympäristön ja maiseman arvokohteet kaavarungon alueella Hakunilan suuralueella.



Hakunilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

RAKENNUSPERINTÖ VIIVAMAINEN KOHDE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kaksi eri kehitettävää historiallista tieympäristöä. Pohjoisempi kulkee ratikan linjauksen ja Kyytitien pohjoispuolelle. Linjaus kulkee hyvin lähellä ratikkalinjaa Skomarsin torpan läheisyydessä. Eteläisempi kehitettävä historiallinen tielinjaus kulkee Kuussillantietä ja Fazerilantietä noudatellen.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen

Lähimmillään ratikan rakentaminen ulottuu pohjoisemman tielinjauksen välittömään lähiympäristöön, varsinkin Skomarsin torpan kohdalla. Historiallinen tielinjaus ei kuitenkaan ole nykyisellään kovin selkeästi hahmotettavissa, joten sen esille nostamisessa alueella on potentiaalia. Eteläisempi tieympäristö on nykyisellään osana tieverkkoa. Tielinjaus sijoittuu osittain ratikan kanssa samalle katualueelle, mikä vaatii tavoitteiden yhteensovittamista.

RAKENNUSPERINTÖ, SUURI VAIKUTUSALUE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu kolme rakennusperintökohdetta aivan radan välittömään läheisyyteen.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Aivan ratalinjauksen välittömään läheisyyteen sijoittuvien rakennusten sijainti kaupunkirakenteessa ja ympäristö muuttuu ympäristön muutoksen myötä. Kohteita ei ole nostettu kaavarunkoluonnoksessa ohjaavin kaavamerkinnöin.

RAKENNUSPERINTÖ, KOHTALAINEN VAIKUTUSALUE

Hakunilan suuralueelle sijoittuu vähäisessä määrin kohtalaisen vaikutusalueen rakennusperintöä. Ainoa keskittymä on Håkansbölen kartanon alueella, joka kuitenkin rajautuu suurimmaksi osaksi yli 500 m etäisyydelle Hakunilan pysäkistä.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen / Vähäinen

Hakunilan suuralueella kaavarunkoluonnos tukee alueen tiivistymistä ja siten muutospainetta kohdistuu myös rakennusperinnön kohteille. Kohteiden määrästä johtuen niiden huomioiminen alueen kehittyessä on kuitenkin mahdollista.

RAKENNUSPERINTÖALUE

Vaikutusalueelle sijoittuu neljä aluemaista rakennusperintökohdetta. Nämä ovat asuinalueita Vaaralassa ja Hakunilassa. Lähimmillään alueet sijoittuvat alle 50 m etäisyydelle ratikkalinjasta.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Rakennusperintöalueet ovat yhtenäisiä asuinalueita. Ratikkalinja ei sijoitu alueille ja vaikka rakentaminen sijoittuu paikoin välittömään lähiympäristöön ei ratikan nähdä vaarantavan alueiden arvoa.

Hakunilan suuralueen arvokohteet vaikutusalueella, herkkyydet ja vaikutukset

KEHITETTÄVÄ HISTORIALLINEN TIEYMPÄRISTÖ

Viivamainen rakennusperintökohde on Skomarsin torpalta Håkansbölen kartanoon kulkeva tie. Yhteys on nykyään suurimmalta osin kevyen liikenteen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Tie kulkee pääosin poispäin ratikkalinjasta. Ainoastaan yhteyden läntisin pääty sijoittuu alueelle, jossa on odotettavissa muutoksia.

MUINAISJÄÄNNÖSALUE, MUINAISJÄÄNNÖSPISTEET

Muinaisjäännösalueita ja muinaisjäännöspisteitä sijaitsee ratikan vaikutusalueella Länsimäessä, missä sijaitsee runsaasti 1700-luvun linnoituslaitteita.

Herkkyys: Vähäinen

Vaikutus: Kohtalainen / Vähäinen

Suurin osa muinaisjäännösalueista sijaitsee kohtalaisen vaikutuksen alueella, jolloin niihin kohdistunee muutospaineita alueen tiivistymisen myötä. Aivan Länsimäen pysäkin läheisyydessä sijaitseva muinaisjäännösalue tulee huomioida alueen kehittyessä ja sen asema kaupunkirakenteessa saattaa vaarantua.

KULTTUURIHISTORIALLISESTI JA MAISEMAKUVALLISESTI ERITYISEN ARVOKAS KYLÄMAISEMA

Håkansbölen kartano ympäröivine alueineen sijoittuu noin 350 m Hepokujan pysäkistä länteen. Alue sijoittuu maisemallisesti merkittävästi avointen alueiden keskelle.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Håkansbölen kartanoalue sijoittuu linjauksen lähelle, mutta yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen ratkaisujen takia välitöntä maisemavaikutusta ei synny. Alueen saavutettavuus kuitenkin paranee ja siten alueelle syntyy kehittämismahdollisuuksia.

MAISEMALLISESTI ARVOKAS ALUE TAI MUU KULTTUURIYMPÄRISTÖ

Maisemallisesti arvokkaita alueita sijoittuu kolmessa kohdin ratikan vaikutusalueelle. Håkansbölen kartanon ympäröivät alueet, Länsimäen linnoituslaitteiden ympäristö sekä Maratonpuisto.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Håkansbölen kartanoalue sijoittuu linjauksen lähelle, mutta yleiskaavan ja kaavarunkoluonnoksen ratkaisujen takia välitöntä maisemavaikutusta ei synny. Länsimäen arvoalueille ei myöskään synny välitöntä maisemavaikusta.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vaikutusten arvioinnin yhteenveto

Yleistä

- Kokonaisuutena Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos ei suoraan vaaranna alueen maiseman ja kulttuuriperinnön arvokohteita, mutta useissa kohdin niiden läheisyydessä on painetta kaupunkirakenteen laajenemiseen ja tiivistymiseen, mikä muuttaa kohteiden ympäristöä ja saattaa vaikuttaa niiden asemaan kaupunkirakenteessa. Muutamassa kohdin tarkka yhteensovittaminen on tarpeen, kun ratikka tulee todella lähelle.
- Ratikka on maisemassa ja kaupunkikuvassa uusi ajallinen kerrostuma.
- Tiivistyvä kaupunkirakenne muuttaa kaupunkimaisemaa ja sen näkymiä sekä luo painetta muutokseen kulttuurimaiseman ja kulttuurihistorian arvokohteille.
- Voimajohtolinjojen muuttaminen maanalaisiksi tuo alueelle positiivisen muutoksen.
- Historiallisten tieympäristöjen huomioiminen kaavarunkoluonnoksessa on kiinnostava nosto liikkumisen kulttuurihistorian saralla ja se nivoo kulttuurihistorian osaksi tulevaa liikkumista.

Merkittävimmät vaikutukset arvoalueille

- Historialliset tielinjaukset sijoittuvat useissa kohdin samalle katualueelle ratikan linjauksen kanssa, mikä aiheuttanee yhteensovittamisen tarvetta.
- Tikkurilan alueella on runsaasti arvokasta rakennusperintöä, joiden lähiympäristössä on merkittävä muutospaine.
- Keravanjoen ympäristöön kohdistuu merkittävä muutos ratikan linjauksen sijoittuessa sen keskelle katkaisten näkymälinjoja.
- Backaksen kartanoalueeseen sekä Vantaanjoen laaksoon ei kohdistu välittömiä visuaalisia muutospaineita, mutta niiden saavutettavuus paranee huomattavasti.
- Håkansbölen kartanoalueeseen ympäröivine arvokohteineen ei kohdistu välittömiä visuaalisia muutospaineita, mutta alueen saavutettavuus paranee huomattavasti.
- Länsimäen muinaisjäänteiden arvokeskittymän lähiympäristöön kohdistuu muutospaineita, jotka voivat välillisesti heijastua myös muinaisjäännösalueisiin.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Historiallisten tieympäristöjen nosto on erittäin hyvä ja se on syytä säilyttää.

Kaavarunkoluonnoksessa on tarkennettu yleiskaavaa onnistuneesti, mutta kulttuuriympäristön osalta paikallisten arvokohteiden huomioimista tulisi tarkistaa. Kulttuuriympäristö on kokonaisuutena jäänyt vähemmälle huomioille ja sen säilymis- ja kehittämisedellytyksissä on pitkälti tukeuduttu yleiskaavan kaavamerkintöihin ja -määräyksiin. Kaavarunkoluonnoksella voisi kuitenkin olla merkittävämpi ohjausvaikutus paikallisesti arvokkaiden kulttuuriperintökohteiden huomioimisessa alueen tulevassa kehityksessä. Tämän voisi toteuttaa esimerkiksi alueellisella merkinnällä merkittävimpien arvotihentymien läheisyydessä.

Kaavamääräykset ovat kulttuuriympäristön osalta vähäiset, paikalliselta tasolta kaavassa on tuotu kohteita esille vain vähäisesti. Esimerkiksi Tikkurilan alueen rakennusperintöä voisi huomioida kaavassa jollain tasolla. Tällä hetkellä kaavarunko ei juurikaan tue useiden paikallisten rakennusperintökohteiden säilymismahdollisuuksia niiden sijaitessa ilman erillistä kaavamerkintää C-alueella.

Arvokohteiden kehittämispotentiaalin varmistamiseksi yhteyksiä pysäkeiltä myös arvokohteiden suuntaan voisi tuoda esille. Esimerkiksi Håkansbölen kartanoalueelle kulkevaa historiallista tielinjaa ei ole nostettu kehitettäväksi tieympäristöksi.

Kaavarunkoluonnoksen kaavamerkinnät ja -määräykset

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaksi kaavamääräystä, jotka suoraan kohdistuvat maiseman ja kulttuuriympäristön kohteisiin. Lisäksi on määritelty useita kaupunkikuvaa määrittäviä kaavamerkintöjä.
- Arvokkaan kulttuuriympäristömerkinnän ulkopuolelle jää merkittävä osa paikallisesti arvokkaasta rakennusperinnöstä ja kulttuuriympäristön huomioiminen tukeutuu voimakkaasti yleiskaavaan sekä valtakunnallisten ja maakunnallisten arvojen huomioimiseen.
- Kehitettävä historiallinen tieympäristö -kaavamerkintä on uusi nosto kaavarunkoon verrattuna yleiskaavaan. Kaavamerkintä sopii luontevasti kaavarunkoon, jossa ratikka on merkittävä linja kaupungin halki, kuten aikoinaan myös historialliset tielinjauksetkin.

Arvokas kulttuuriympäristö

Valtakunnallisesti, maankunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen kaavarungossa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisesti maankäytön kanssa.

Kehitettävää historiallinen tieympäristö

Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä. Tieosuus voi olla moottoriajoneuvoliikenteen käytössä oleva tie, pyörätie tai kävelytie. Tarvittaessa yhdistetään erilleen joutuneita tieosuuksia uusilla tieosuuksille siten, että tie on kuljettavissa jalkaisin tai pyörällä.

Tieympäristön luonnetta kehitetään liittyen paikkoihin, joiden läpi tie kulkee. Säilytetään ja istutetaan puita, kuten jaloja lehtipuilta. Vanhojen pihapiirien kohdalle istutetaan perinteistä puutarhakasvillisuutta. Avoimessa maisemassa kehitetään kukkivia piennamiittyjä. Kadun leveitä osuuksia jäsennellään pinnoilla ja istutuksilla. Käytetään ympäristöön sopeutuvia materiaaleja.

Luonto

Vaikutukset luontoon

Rakenne ja arviointikehikko

Luontoon kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdistettu kaavarunkoluonnoksen alueen viherympäristön määrään, laatuun, monipuolisuuteen ja kytkeytyneisyyteen sekä ekologisiin verkostoihin. Lisäksi on tarkasteltu vaikutuksia ekosysteemipalveluihin sekä uhanalaisiin, erityisesti suojeltaviin ja EU:n luonto- ja lintudirektiivin suojelemiin lajeihin ja muihin luontoarvoja ilmentäviin lajeihin.

Vaikutusten tason määrittämiseksi tiedossa olevien luontokohteiden herkkyyttä ja vaikutusten merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijatyönä, jonka tueksi on määritelty arviointikehikko. Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa on tarkasteltu kohteiden merkittävyyden ja herkkyyden kautta.

Kohteet on luokiteltu käytettyjen aineistojen perusteella seuraavasti:

Luokka 1: Lain suojaamat luontokohteet ja luontokohteet, joiden säilyminen on edellytys muiden kohteiden toiminnan ja ominaisuuksien säilyvyyden kannalta

- vesilain suojelemat vesiluontokohteet
- luonnonsuojelulain suojelemat luontotyypit
- erityisesti suojeltavien lajien esiintymät
- EU:n luontodirektiivin IV-liitteen lajien esiintymät
- ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset)
- luonnonsuojelualueet ja -aluevaraukset

Luokka 2: Huomionarvoiset ja maankäytössä suositellusti huomioitavat luontokohteet

- II- ja III-luokan lepakkoalueet
- II- ja III-luokan luontotyyppialueet
- merkittävät linnustoalueet
- lahokaviosammalen esiintymisalueet
- huomionarvoisten lajien esiintymät
- arvokkaat elinympäristökohteet

Kummallekin luokalle on paikkatietotarkastelussa määritelty 0-100 m puskurialueet, joiden sisällä kohteisiin kohdistuvat vaikutukset ovat joko ilmeisiä tai mahdollisia. Vaikutusten tarkempaa merkittävyyttä on arvioitu asiantuntijatyönä ja merkittävimmät kohteet on taulukoitu.

Maakunnallisille ekologisille yhteyksille on lisäksi määritelty 0-300 m puskurialueet, sillä taajama-alueilla se on maakuntatason ekologiselle yhteydelle vähimmäissuositusleveys. Paikallisten ekologisten yhteyksien vähimmäissuositusleveys on 100 m (Ojala 2018: Vantaan ekologiset yhteydet).

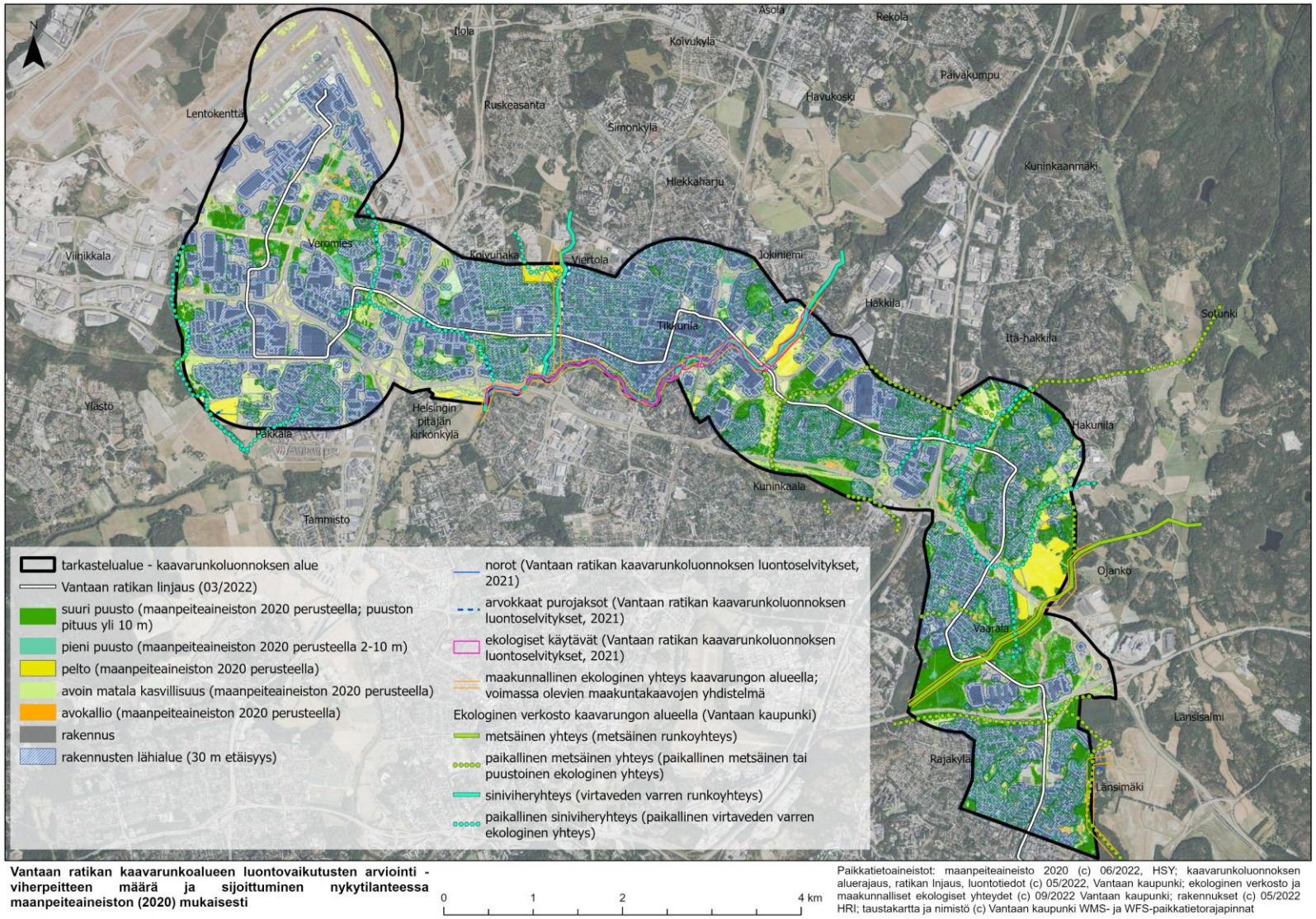
Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa

Viherpeitteen määrää ja sijoittumista nykytilanteessa tarkasteltiin HSY:n maanpeiteaineiston (2020) viherympäristöä kuvaavien aineistojen avulla (puusto, matala viherpeite, avokalliot, pellot).

Rakennuksiin liittyväksi viherpeitteeksi tulkittiin tässä tarkastelussa rakennusten lähialueen viherpeite 30 m etäisyydellä rakennuksista. Tämä jaottelu antaa peruskuvan yhtenäisempien luontoalueiden määrästä ja sijoittumisesta kaavarunkoalueelle.

Puustoisimmat alueet sijoittuvat nykytilanteessa kaavarunkoalueen luoteisosaan Veromiehen alueelle sekä kaakkoisosaan Vaaralan alueelle. Kaavarunkoalueen keskiosassa laajoja viherpeitteisiä alueita ei ole ja viherpeite muodostuu piha-alueista ja pienistä viheralueista. Hakunilan ja Kuninkaalan alueella rakennettuja alueita ympäröi laajempia, mutta osin muodoltaan pirstaleisia pelto-, niitty- ja metsäalueita.

Nykytilanteessa maanpeiteaineiston (HSY 2020) perusteella viherpeitteinen pinta-ala (sisältäen avokalliot, avoimet matalat kasvillisuusalueet sekä eri tavoin puustoiset alueet) koko tarkastelualueella on 1197 ha. Muualla kuin rakennusten lähialueella (30 m etäisyys rakennuksista) olevan viherpeitteen määrä on 825 ha. Tästä puustoisia (puuston korkeus yli 10 m) on n. 325 ha.



Kuva 29: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa.

Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa:

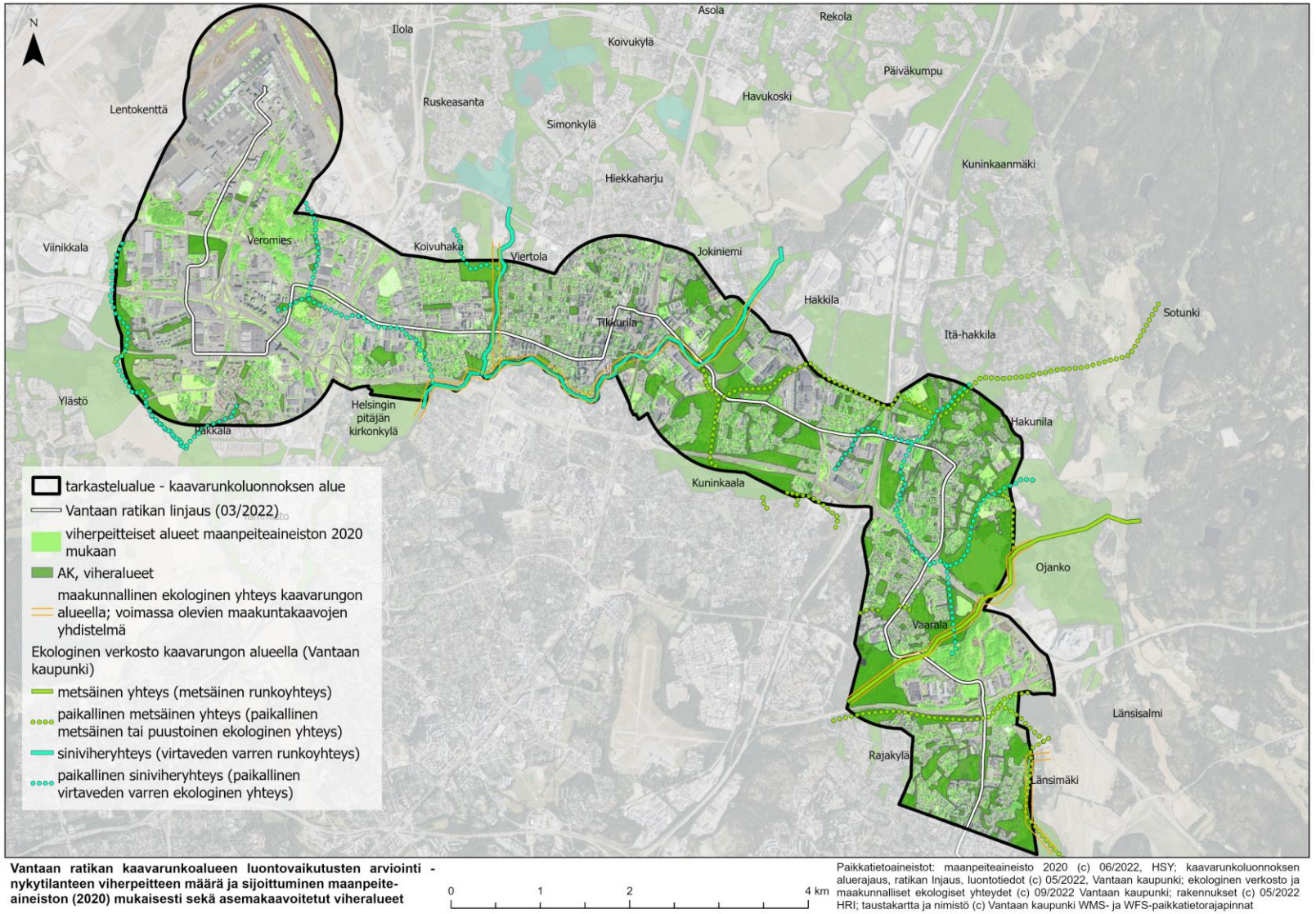
Asemakaavojen viheralueet

Viherpeitteen määrää ja sijoittumista nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin tarkasteltiin HSY:n maanpeiteaineiston (2020) viherympäristöä kuvaavien aineistojen avulla (puusto, matala viherpeite, avokalliot, pellot).

Voimassa olevien asemakaavojen viheralueet sijoittuvat pääasiassa ekologisen verkoston alueelle, turvaten niin metsäisiä kuin virtavesien ekologisia yhteyksiä.

Joitakin viheralueita on myös kaupunkirakenteen keskellä ilman selkeitä yhteyksiä muille viheralueille.

Nykytilanteessa viherpeitteisiä alueita sijaitsee paikoittain reilusti laajemmalla kuin missä voimassa olevien asemakaavojen viheralueet sijaitsevat.



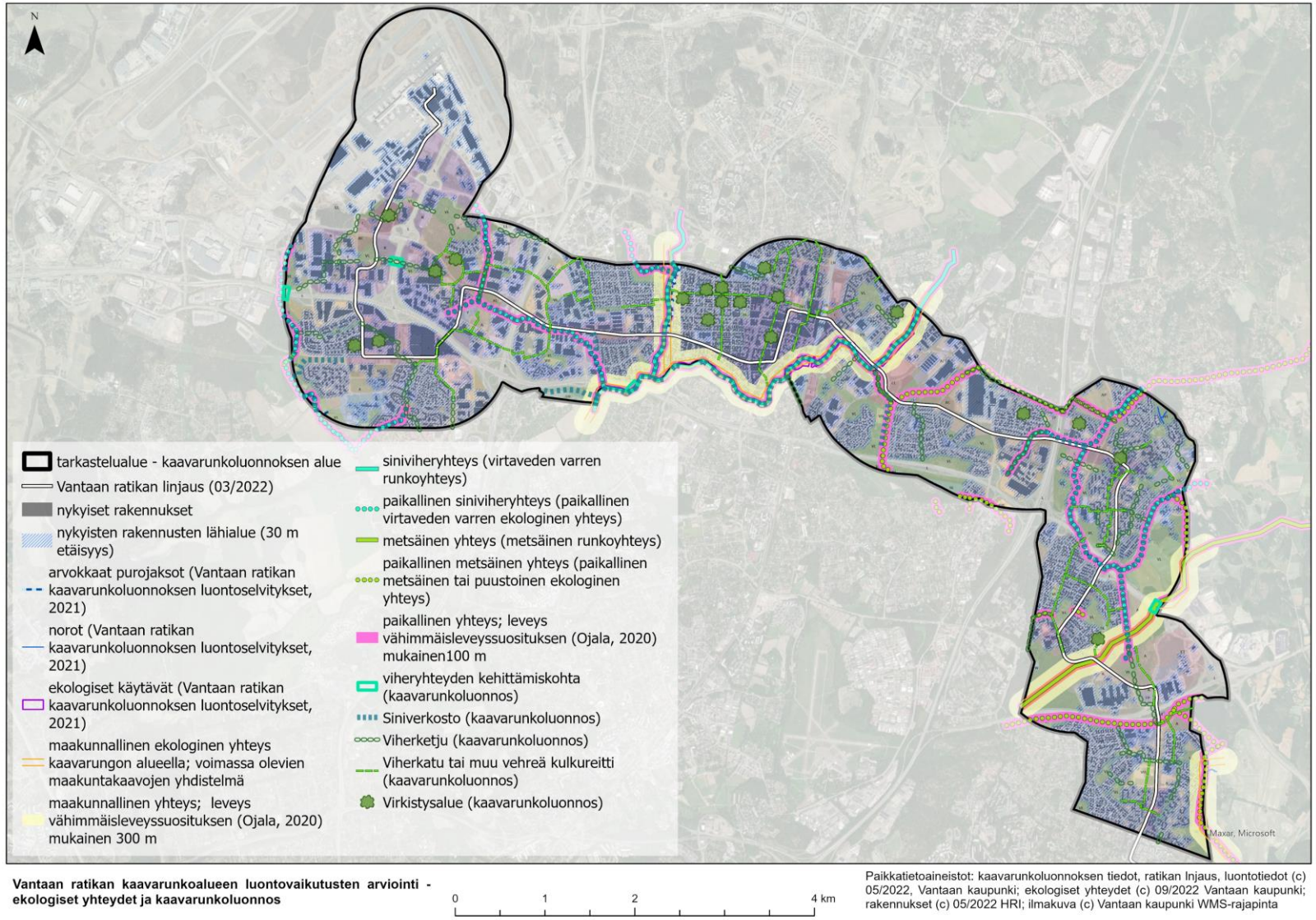
Kuva 30: Viherpeitteen määrä ja sijoittuminen nykytilanteessa suhteessa voimassa olevien asemakaavojen viheralueisiin.

Ekologiset yhteydet maankäytön muutoksessa

Viereisessä kartassa on havainnollistettu kaavarunkoluonnoksen alueen ekologisia yhteyksiä nykyisessä kaupunkirakenteessa ja kaavarunkoluonnoksen mukaisilla maankäyttöalueilla.

Alueen keskiosan ekologiset yhteydet tukeutuvat vesireitteihin, jotka kulkevat pääosin jo nykyisin tiiviisti rakennetulla alueella. Alueen kaakkoisosan maaelinympäristöissä kulkevat ekologiset yhteydet ovat pääosin metsäisiä yhteyksiä.

Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 31: Ekologiset yhteydet.

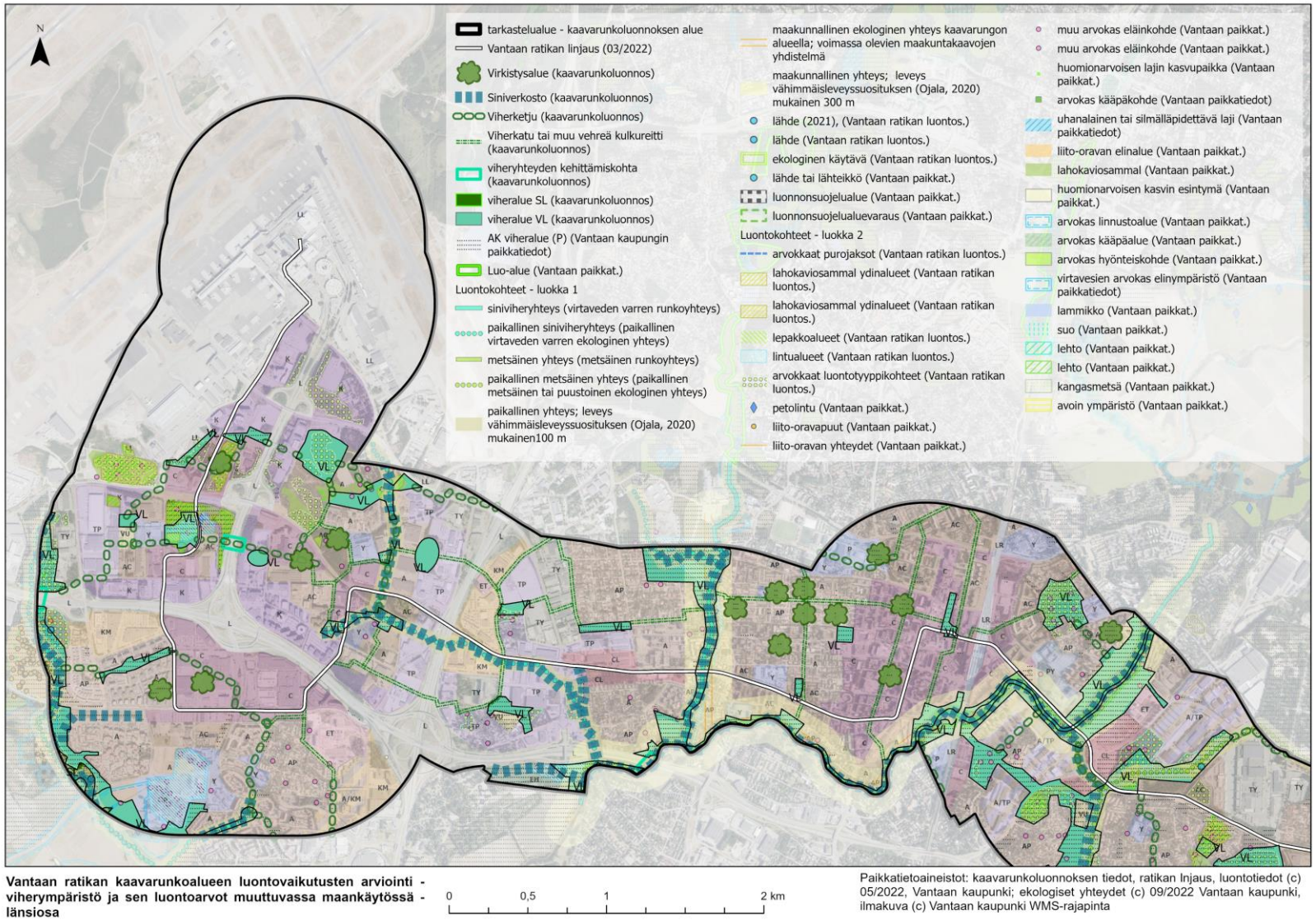
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 1/2

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden sijoittumista kaavarunkoluonnoksen länsiosassa. Kartassa on esitetty tunnistettujen luontoarvokohteiden lisäksi kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet ja kaavarunkoluonnoksen sisältämät viher- ja virkistysalueet sekä erilaiset viherrakenteet.

Luontokohteet ovat peräisin Vantaan luontotietojärjestelmästä sekä alueella tehdyistä luontoselvityksistä.

Arvokkaita luontokohteiden keskittymiä on kaavarunkoluonnoksen länsiosassa tunnistettu Veromiehen alueella ja vesiuomien varsilla.

Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 32: Luontoarvoiltaan merkittävät kohteet kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

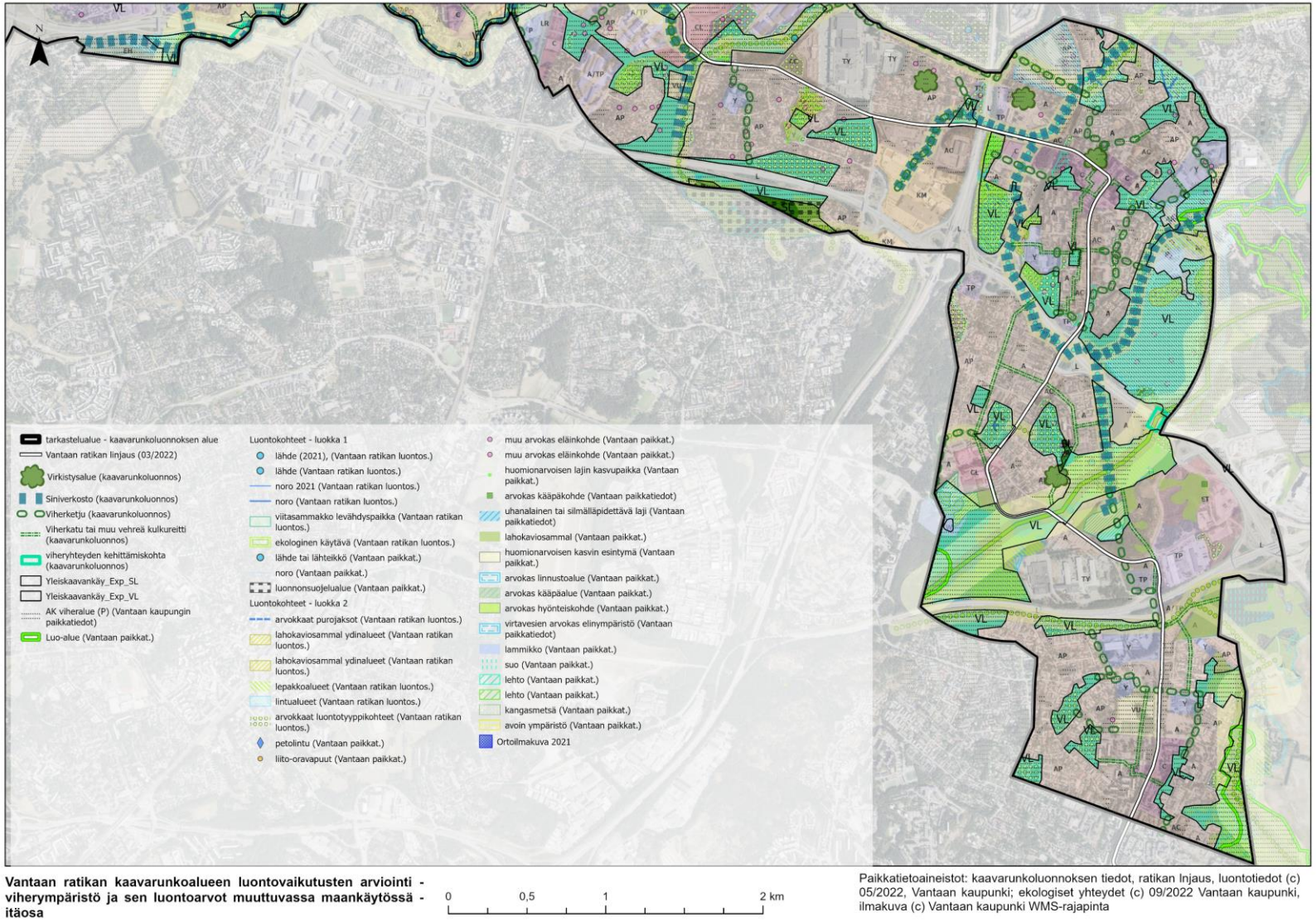
Luontokohteiden sijoittuminen maankäytön muutoksessa 2/2

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luontoarvoiltaan merkittävien kohteiden sijoittumista kaavarunkoluonnoksen itäosassa. Kartassa on esitetty tunnistettujen luontoarvokohteiden lisäksi kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet ja kaavarunkoluonnoksen sisältämät viher- ja virkistysalueet sekä erilaiset viherrakenteet.

Luontokohteet ovat peräisin Vantaan luontotietojärjestelmästä sekä alueella tehdyistä luontoselvityksistä.

Arvokkaita luontokohteiden keskittymiä on kaavarunkoluonnoksen itäosassa tunnistettu erityisesti Vaaralan ja Kuussillan alueilla sekä paikoin Kuninkaalan ympäristössä.

Luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia on tarkasteltu käsiteltäessä luokan 1 ja luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvia vaikutuksia tulevissa dioissa.



Kuva 33: Luontoarvoiltaan merkittävät kohteet kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Vaikutukset viherympäristön määrään, kytkeytyneisyyteen, monipuolisuuteen ja laatuun

Nykyisellään kaavarunkoluonnoksen alue on hyvin tiiviisti rakennettua ja viherympäristön määrä alueella on melko vähäinen. Viherympäristön laatunäkökulmasta laadukkaimmat ja laajimmat viherympäristöalueet sijoittuvat Vantaan kaupungin alueella tarkastellun kaavarunkoluonnosalueen ulkopuolelle.

Kaavarunkoluonnoksen alueella viherpeitteen määrä tulee ratikkalinjauksen sekä kaavarunkoluonnoksen mukaisten maankäyttöalueiden myötä vähenemään yleiskaavan 2020 mukaisesti. Viherpeitteellä tarkoitetaan tässä yhteydessä HSY:n maanpeiteaineiston (2020) mukaisia kaikkia puustoisia sekä avoimen kasvillisuuden alueita. Määrällisesti kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden aiheuttamaa vähenemistä tapahtuu laskennallisesti enimmillään noin 290 hehtaarin verran, kun viherpeitteistä aluetta kaavarunkoluonnoksen alueella on yhteensä noin 825 hehtaaria. Määrä on kuitenkin jonkin verran pienempi, sillä osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua (huom. maanpeiteaineiston ajankohta vuodelta 2020) ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät lopulta kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle. On hyvä ottaa huomioon, että viherpeitteeseen lasketaan tässä arviossa mukaan monia rakennetun viherpeitteen alueita, kuten teiden pientareita, jotka eivät ole varsinaisia luonnonympäristöjä.

Lisäksi on syytä ottaa huomioon kaavarunkoluonnoksen yleismääräys, jonka mukaan ”kaikki rakennettavat alueet toteutetaan vihertehokkaasti”. Tällöin yleismääräyksen vaikutuksesta viherpeitteen määrän vähenemistä voidaan pienentää ja vaikutuksia lieventää, eli kompensoida, rakentuvilla alueilla.

Suhteellisesti viherpeitteen vähenemistä tapahtuu aineiston perusteella kaavarunkoluonnoksen alueella laskennallisesti enimmillään 35 %, mikäli otetaan huomioon kaikki rakentamisen mahdollistavat alueet, ja tästä reilu kolmasosa koskee korkeakasvuista puustoa (puuston korkeus yli 10 m). Suhteellinen viherpeitteen vähenemisen määrä on kuitenkin jonkin verran pienempi, koska osa viherpeitteisestä alueesta voi olla jo rakennettua ja koska kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäytön muutokset eivät lopulta kohdistu kaikelle viherpeitettä sisältävälle pinta-alalle. Vähenemistä tapahtuu arvion mukaan niin puustoisilla kuin avoimillakin alueilla, jolloin viherympäristöjen monipuolisuuden voi katsoa vähenevän kaavarunkoluonnoksen alueella tasaisesti, eikä väheneminen kohdistu vain tiettyyn viherympäristötyyppiin.

Pienessä mittakaavassa tarkasteltuna viherpeitteen määrän väheneminen on suhteellisen huomattavaa erityisesti Veromiehen ja Pakkalan alueella sekä osittain Kuninkaalassa ja Maarinkunnaan välisellä alueella. Veromiehessä viherpeitteet ovat metsäisiä ja Pakkalassa sekä Kuninkaalassa ja Maarinkunnaalla avoimen kasvillisuuden alueita. Näillä alueilla jäljelle jäävät viherympäristöt pirstoutuvat ja tulevat sijaitsemaan etäämmällä toisistaan kuin aiemmin, jolloin niiden kytkeytyvyys heikkenee. Pirstoutumisen ja pinta-alan vähenemisen myötä viherympäristön laatu voi usein myös heiketä tai vähintään muuttua ajan kuluessa olosuhteita muuttavan reunavaikutuksen ja lisääntyvän virkistyskäytön takia.

Viherympäristön näkökulmasta kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueilla voi olla paikoittain mahdollisuus jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi. Uusilla rakentamisalueilla on kaavarungon yleismääräyksellä ohjattu siihen, että rakennettuun ympäristöön jää riittävästi tilaa viherrakenteille sekä ekosysteemipalveluita tuottaville luonnonprosesseille, ja myös mahdollisuuksia tilaa vaativalle puustolle. Uusilla rakentamisalueilla on syytä kiinnittää erityistä huomiota ekologisten yhteyksien turvaamiseen ja sijoittaa rakentuvan alueen viheralueet yhteyksien kannalta mahdollisimman tarkoituksenmukaisesti.

Vaikutukset luontoarvokohteisiin

Valtaosasta kaavarunkoluonnoksen aluetta luontoarvokohteita ei löydy, sillä kaavarunkoluonnoksen alue on voimakkaasti rakennettua kaupunkiympäristöä. Arvokkaita luontokohteita sijaitsee tarkastelualueella kuitenkin paikoittain rakennetun ympäristön väleissä sekä viherympäristöalueilla. Luontokohteita sijaitsee runsaasti Veromiehen, Kuninkaalan, Vaaralan ja Kuussillan alueilla sekä vesiuomien varsilla. Lisäksi kaavarunkoluonnosalueen sisällä ja läpi kulkee useita paikallisia ja maakunnallisia ekologisia yhteyksiä.

Kaavarunkoluonnoksessa luontokohteita on otettu huomioon siniverkosto-, VL- ja luo-aluemerkinnöillä. Erityisesti vesiluontokohteita on korostettu ja turvattu uusilla siniverkostomerkinnöillä kattavasti. Luontokohteita ympäröiviä VL-alueita on paikoittain kuitenkin rajattu melko kapeasti luontokohteiden mukaisesti, jolloin arvokohteita turvaavaa puskurivyöhykettä on melko vähän.

Viherketjuilla ja viherkaduilla on pyritty yhdistämään toisiinsa kaavarunkoluonnoksessa maankäytön muutosalueiksi osoitettuja viheralueita, joilla on luontokohteita. Monin paikoin jäljelle jäävät luontokohteita sisältävät VL-alueet eristyvät kuitenkin aiempaa enemmän muusta viherympäristöstä, mikä on luontokohteiden säilyvyyden ja eliölajien liikkuvuuden kannalta haitallinen vaikutus. Viherkatu- ja viherketjuratkaisujen toimivuus ekologisesta näkökulmasta on epävarmaa ilman tarkentavia määräyksiä. Näille kaavamerkinnöille olisi hyvä tuottaa selkeä kaavamääräys, jossa ekologinen toimivuus otetaan huomioon.

Joitakin luontoarvokohteita jää huomioinnista huolimatta osittain tai kokonaan kaavarunkoluonnoksen mahdollistaman rakentamisen ja paikoittain myös ratikkalinjan alle.

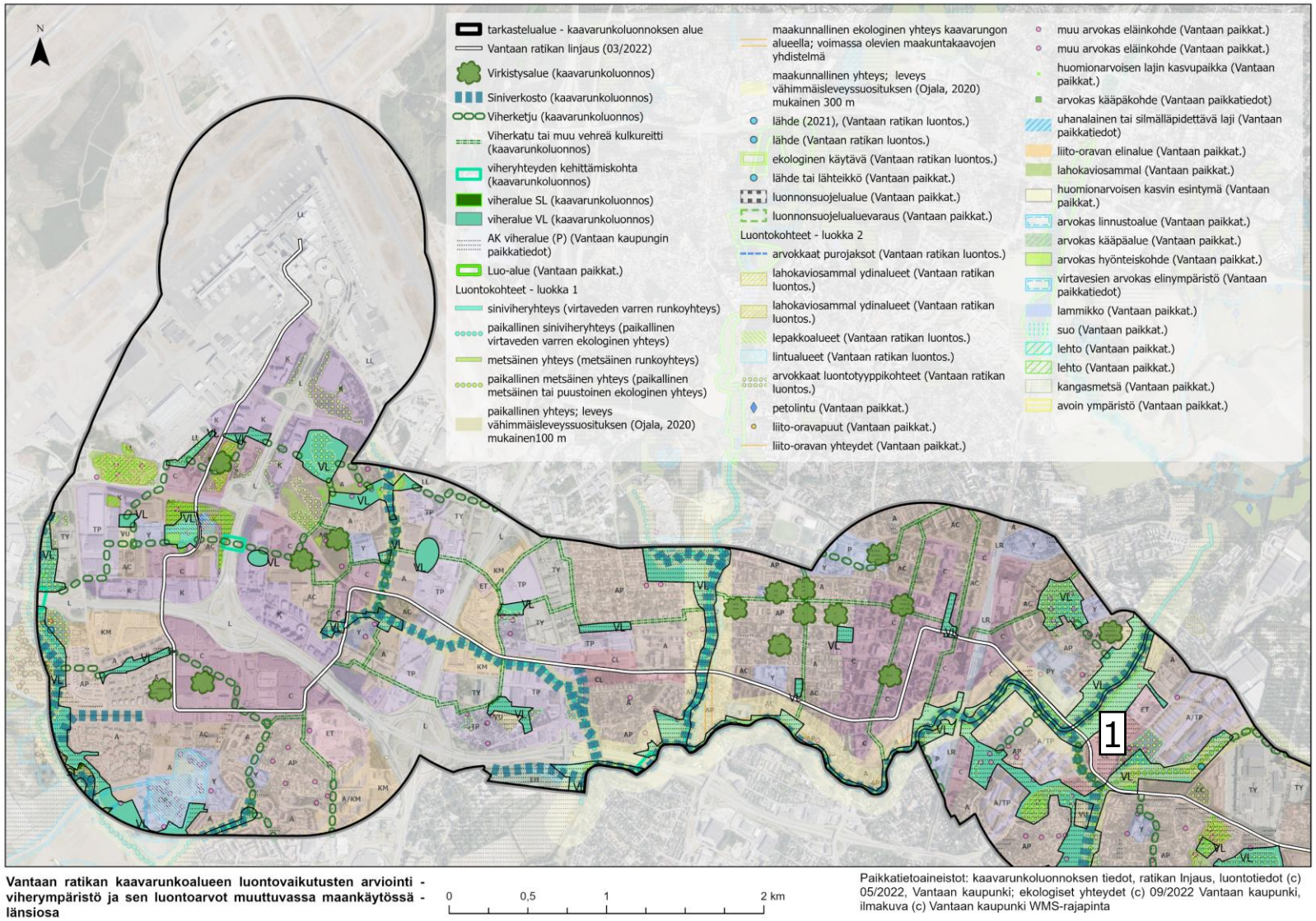
Seuraavilla dioilla on esitetty tarkemmin luontokohteisiin (alue- ja viivamuotoisiin) kohdistuvia vaikutuksia ja vaikutusten tasoa arviointikehikossa esitellyn luokkajaottelun avulla.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 1/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 1 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Merkittävimmät luokan 1 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 88.

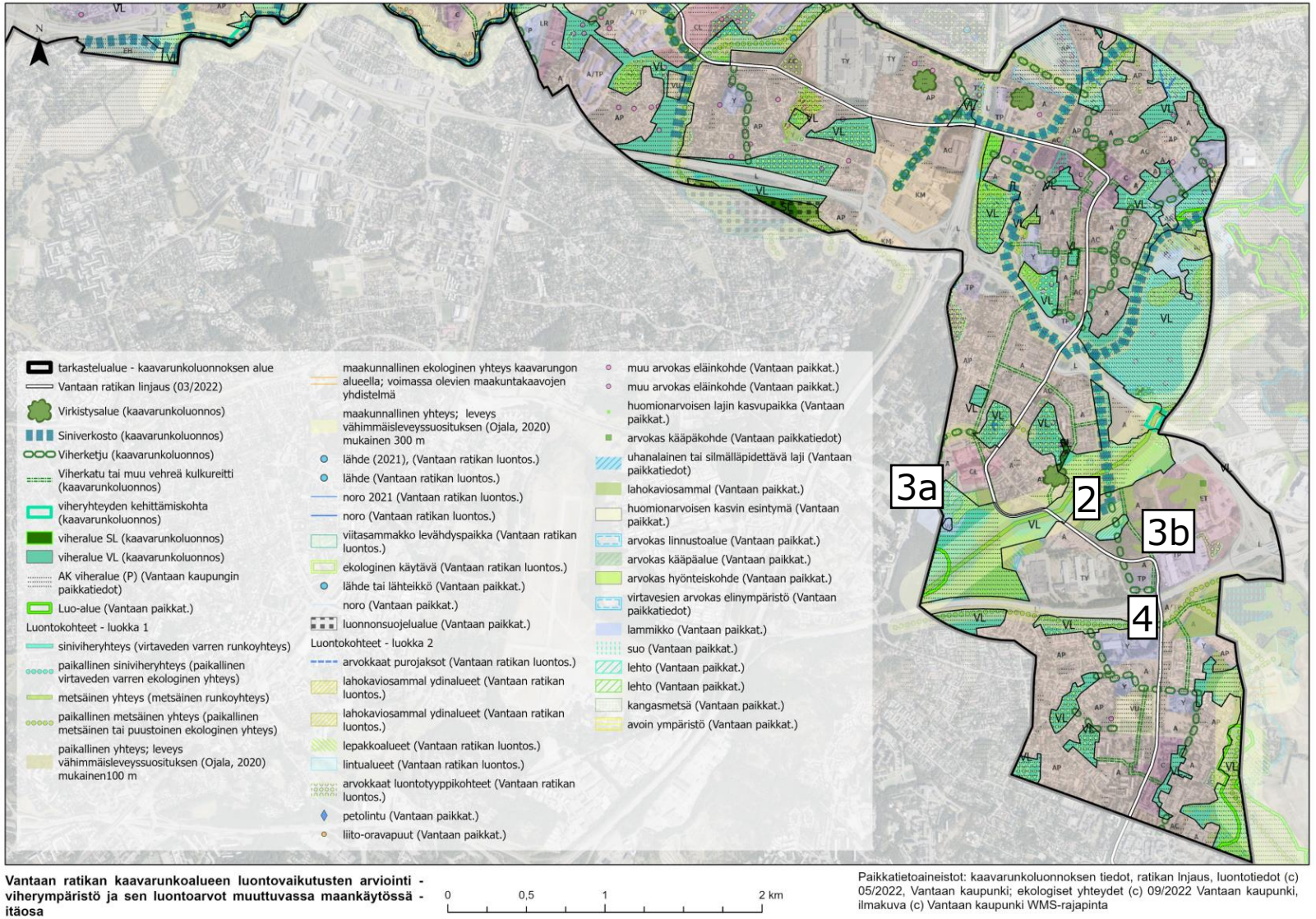


Kuva 34: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 2/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 1 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 1 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 88.



Kuva 35: Luokan 1 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 1 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 3/3

1. PAIKALLINEN JA MAAKUNNALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Keravanjokivarren ja Heidehofinojan vesireittien ekologiset yhteydet. Keravanjoki on taimenen lisääntymisaluetta.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat yleiskaavan 2020 mukaisesti viherpeitteiselle alueelle ekologisten yhteyksien varrelle, niiden läheisyyteen ja ratikkalinja läpäisee maakunnallista yhteyttä ja ohittaa paikallisen yhteyden hyvin läheltä. Kumpikin yhteys säilyy, mutta vaikutuksia syntyy yhteysalueiden kaventumisesta ja haitalliset vaikutukset ovat erityisesti mahdollisia rakentamisen aikana.

2. PAIKALLINEN JA MAAKUNNALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Slåtmossenin ja Sipoonkorven yhdistävä maakunnallinen ja paikallinen metsäinen ekologinen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle yleiskaavan 2020 mukaisesti. Yhteysalue kapenee ja ratikkalinja halkoo yhteysaluetta. Haitallisia vaikutuksia syntyy yhteysalueen kaventumisesta ja sen läpäisystä uudella ratikkalinjalla. Yhteysalue jää alle maakunnallisen yhteyden vähimmäissuositusleveyden (300 m), jota se nykytilassaankin jo on. Yhteydestä muodostuu muodoltaan pullonkaulamaisempi uusien rakentamisalueiden myötä.

3a ja b. VIITASAMMAKON LISÄÄNTYMIS- JA LEVÄHDYSPAIKKA

Fazerilan ja Vaaralan lammissa sijaitsevat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikat.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Suuri

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen läheisyyteen. Alueet on huomioitu VL/luo-merkinnöillä, mutta rajaukset on tehty luontoselvitysten suositusta kapeampina. Lampien läheisyyteen suunniteltu rakentaminen voi muuttaa elinympäristöjen kosteusolosuhteita epäsuotuisammiksi. Fazerilassa lisääntymis- ja levähdyspaikka jää eristyksiin rakentamisalueen keskelle.

4. PAIKALLINEN EKOLOGINEN YHTEYS

Porvoonväylän eteläpuolta kulkeva paikallinen metsäinen ja osin avoimien alueiden ekologinen yhteys.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Suuri

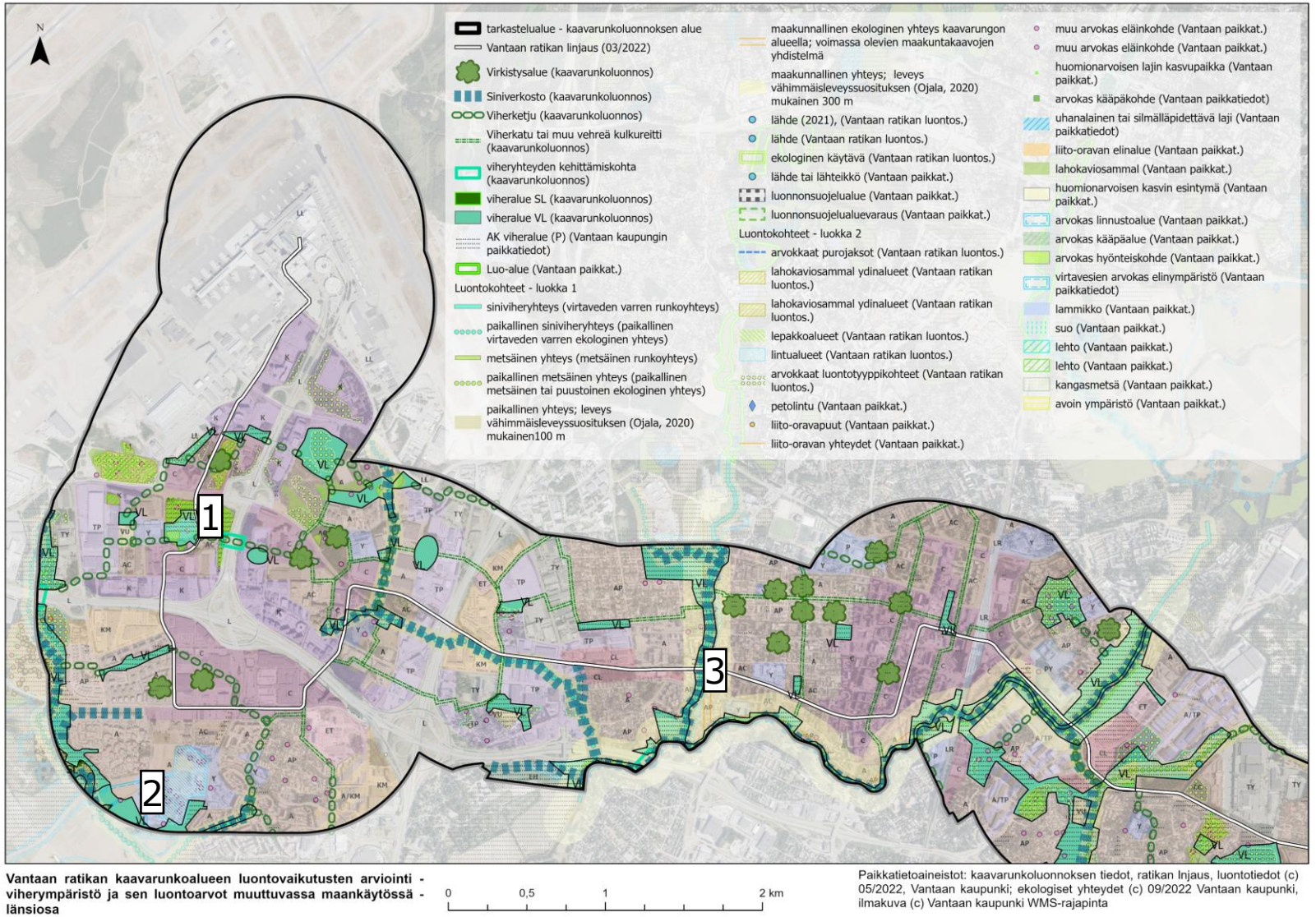
Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat ekologisen yhteyden alueelle. Rakentamisalueet katkaisevat paikallisen ekologisen yhteyden.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 1/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 2 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Merkittävimmät luokan 2 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 91.

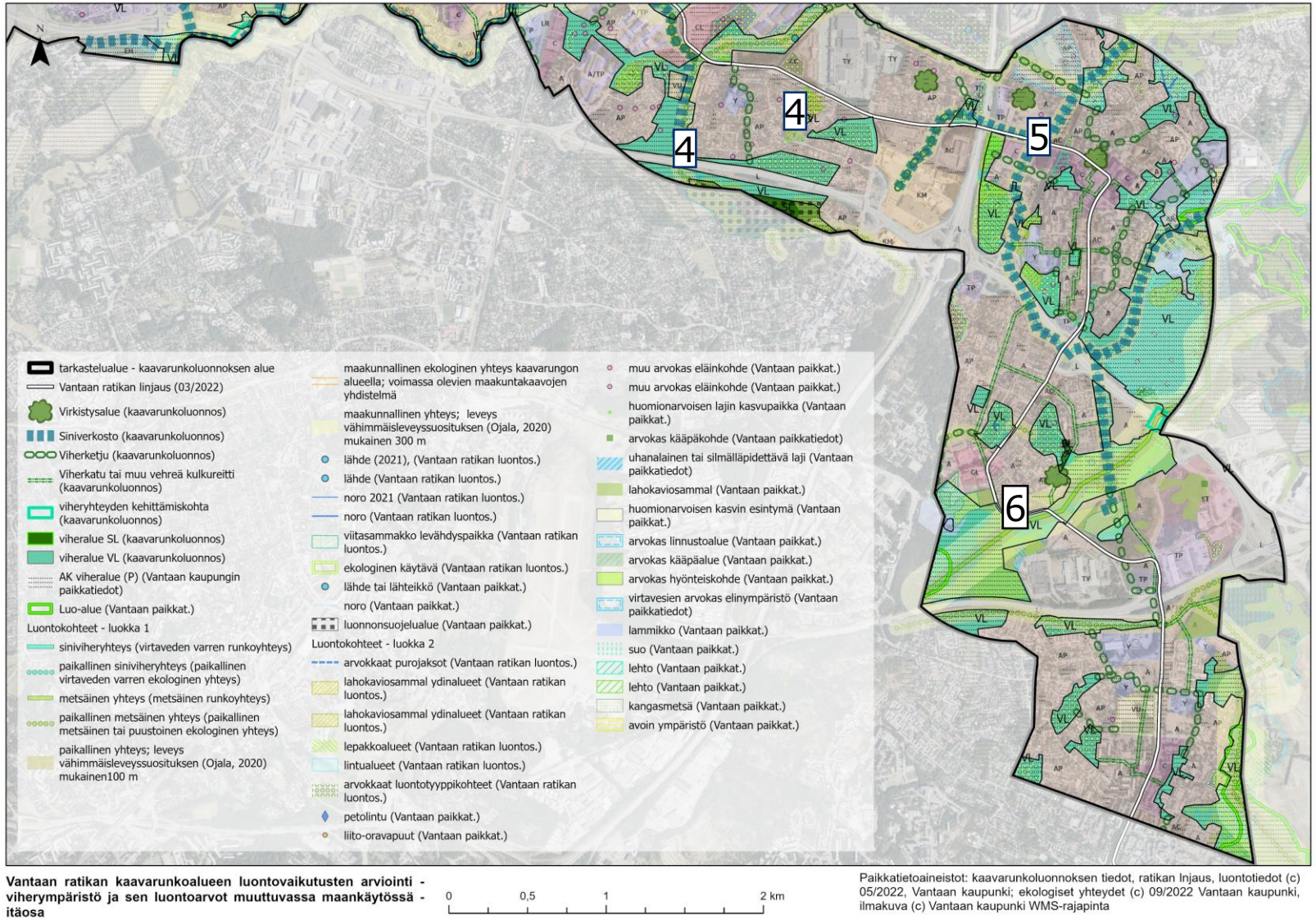


Kuva 36: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen länsiosassa.

Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 2/3

Viereisessä kartassa on havainnollistettu luokan 2 (ks. arviointikehikko) luontokohteiden sijoittumista suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 2 kohteisiin kohdistuvat vaikutukset on numeroitu karttaan ja esitelty sivulla 91.



Kuva 37: Luokan 2 luontokohteiden sijoittuminen suhteessa kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueisiin ja ratikkalinjaan kaavarunkoluonnoksen itäosassa.

Merkittävimmät luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset 3/3

1. VEROMIEHEN ALUE
Lahokaviosammalen ydinalueita, merkittävä linnustoalue, arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (kangasmetsä, neva, avokallio).

Herkkyys: Kohtalainen / suuri

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat useiden alueella esiintyvien luontoarvokohteiden päälle kokonaan tai osittain. Osa lahokaviosammalalueesta, jotkin uhanalaiset luontotyypit ja merkittävä lintualue on huomioitu VL-aluemerkinnöillä, mutta ratikkalinja sekä rakentaminen halkaisevat, vähentävät ja kaventavat luontokohteita alueella merkittävästi.

2. PAKKALAN ALUE
Merkittävä avoimen ympäristön linnustoalue.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat osin merkittävän linnustoalueen päälle. Lintujen elinympäristöalue pienenee.

3. VIERTOLAN ALUE
Merkittävä linnustoalue ja III-luokan lepakkoalue Kylmäjoen varrella.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Vähäinen

Ratikkalinja kulkee alueiden läpi, mutta linjaus kulkee olemassa olevan tiestön alueella, jolloin vaikutukset jäävät vähäisiksi tai niitä ei välttämättä muodostu lainkaan.

4. KUNINKAALAN ALUE
Arvokkaita III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä).

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja joidenkin päälle. Arvokkaat elinympäristöt vähenevät.

5. LAHDENVÄYLÄN YMPÄRISTÖ HAKUNILAN ALUEELLA
Arvokkaita II- ja III-luokan luontotyyppejä (lehto, kangasmetsä), merkittävä linnustoalue, arvokas purojakso.

Herkkyys: Kohtalainen

Vaikutus: Kohtalainen

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja osittain joidenkin päälle. Arvokkaat elinympäristöt vähenevät ja linnustoalue pienenee selvästi.

6. VAARALAN JA KUUSSILLAN ALUE
II-luokan lepakkoalue, merkittäviä lahokaviosammalen ydinalueita.

Herkkyys: Suuri

Vaikutus: Suuri

Sekä ratikkalinja että kaavarunkoluonnoksen mukaiset rakentamisalueet sijoittuvat luontoarvokohteiden läheisyyteen ja rakentamisalueet paikoin suuresti niiden päälle. Lepakkoalue pienenee ja lahokaviosammalen elinympäristöä häviää huomattavasti. Lepakkoalueelle kohdistuvia haitallisia vaikutuksia voi syntyä myös läheisen maankäyttöalueen valaistuksesta ja reunavaikutuksen lisääntymisestä. Lahokaviosammalalueelle haitallisia vaikutuksia syntyy myös pienilmaston muutoksista.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Yhteenvetoa vaikutuksista luokan 1 ja 2 luontokohteisiin

Luokan 1 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella melko vähän. Luokan 1 luontokohteisiin kohdistuu kuitenkin jonkin verran haitallisia vaikutuksia, mutta ne ovat tasoltaan pääasiassa vain kohtalaisia. Merkittävimmät vaikutukset kohdistuvat yleiskaavan 2020 ja kaavarunkoluonnoksen mukaisesti maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen, joka kulkee Vaaralan ja Kuussillan läpi, sekä samalla alueella sijaitseviin viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkoihin. Lisäksi Porvoonväylän eteläpuolella kulkevaan paikalliseen ekologiseen yhteyteen kohdistuu merkittäviä vaikutuksia.

Luokan 2 luontokohteita on kaavarunkoluonnoksen alueella suhteellisen paljon. Moniin niistä kohdistuu haitallisia vaikutuksia niiden jäädessä kokonaan tai osittain kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden alle. Luokan 2 luontokohteisiin kohdistuvat vaikutukset ovat tasoltaan sekä kohtalaisia että suuria. Vaikutukset ovat suuria erityisesti silloin, kun kyseessä on luontoselvitysten mukaisesti merkittäviä uhanalaisten lajien elinympäristöjä ja kun alueella esiintyy paljon arvokkaita luontotyyppejä. Toisaalta luokka 2 sisältää kaavarunkoalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisia uhanalaisia luontotyyppejä ja METSO-ohjelman mukaisia metsäalueita, joista mikään ei ole selvitysten perusteella edustavuudeltaan tai luonnontilaisuudeltaan parasta luokkaa. Edustavuutta ja luonnontilaisuutta ovat laskeneet metsänkäsittely sekä virkistyskäyttö. Luontoselvitysten mukaan monilla kaavarunkoluonnosalueen arvokkailla luontotyypeillä on kuitenkin potentiaalia kehittyä edustavammaksi.

Sekä luokan 1 että luokan 2 luontokohteisiin voi kohdistua suorien (kohteen häviäminen, pinta-alan väheneminen jne.) vaikutusten lisäksi epäsuoria vaikutuksia esimerkiksi ratikkalinjan rakentamisen tai kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueiden rakennustöiden takia. Nämä epäsuorat vaikutukset ovat todennäköisiä erityisesti vesiluontokohteilla, jotka ovat luonteeltaan usein herkkiä erilaisille ympäristövaikutuksille. Metsäisillä luontokohteilla reunavaikutuksen lisääntyminen kohteen pienentyessä tai kaventuessa on usein merkittävä epäsuora vaikutus, joka voi heikentää kohteen arvoja.

Ekosysteemipalvelut

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet vähentävät tarkastelualueen viherpeitteen ja siten viherympäristön määrää. Viherympäristön vähentyessä ekosysteemipalvelut heikkenevät väistämättä, sillä elävä luonto tarjoaa ekosysteemipalveluita. Kaavarungon yleismääräyksellä on kuitenkin tarkoitus tukea ekosysteemipalveluita, sillä määräysten mukaan ”kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja”.

Erityisesti Veromiehen alueella on huomattava muutos kaavarunkoluonnoksessa viherympäristön määrässä suhteessa nykytilanteeseen. Tämän johdosta säätelypalvelut, kuten hule- ja tulvavesien sekä pienilmaston hallintaan ja säätelyyn liittyvät, ja lähiluonnon tarjoamat kulttuuripalvelut, kuten virkistys- ja oppimispalvelut, vähenevät alueella, jonne on kaavoitettu lisää asuinrakentamista.

Ekosysteemipalveluita on otettu kaavarunkoluonnoksessa huomioon useilla VL-merkinnöillä sekä mainitulla yleismääräyksellä; jokien, purojen ja ojien siniverkosto-merkinnöillä ja lisäämällä viherketjuja ja viherkatuja sekä muita vihreitä kulkureittejä. Kaikenlainen viherpinta-alan ja -rakenteiden lisääminen on aina mahdollisuus edistää ekosysteemipalveluita. Alueilla, joilla maankäyttö muuttuu esim. teollisuusalueesta asuinalueeksi, voidaan edesauttaa ja tukea kaavarunkoluonnoksen mukaisesti ekosysteemipalvelujen toimivuutta esimerkiksi katuympäristöjen viherrakenteilla ja luonnonmukaisilla hulevesiratkaisuilla.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Erityisesti suojeltavat ja direktiivilajit

Luontodirektiivin IV-liitteen lajit, joiden lisääntymis- ja levähdyspaikkojen heikentäminen ja hävittäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 49 §:n mukaisesti:

- Vantaan länsi- ja keskiosissa yleistä liito-oravaa ei tällä hetkellä esiinny kaavarunkoluonnoksen alueella, joten lajiin ei kohdistu suoria vaikutuksia. Kaavarunkoluonnoksen mukaista rakentamista kohdistuu yhdelle viheralueelle Veromiehen alueella, joka on Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelmassa määritelty paikkatietotarkastelujen perusteella liito-oravalle soveltuvaksi elinympäristöksi. Soveltuva elinympäristö häviää rakentamisen myötä, mutta vaikutukset liito-oravan kannalta ovat olemattomia, sillä alue sijaitsee kaukana nykyisestä liito-oravaverkostosta ja alueelle on huonot liito-oravalle soveltuvat kulkuyhteydet. Muut liito-oravalle soveltuvat elinympäristöt sijoittuvat kaavarunkoluonnoksen VL-alueille.
- Kaavarunkoluonnoksen alueelta on luontoselvityksissä tehty runsaasti havaintoja lepakoista, joiden perusteella on määritelty II- ja III-luokan lepakkoalueita, joiden huomioon ottaminen maankäytön suunnittelussa on suositeltua EUROBATS-sopimuksen mukaisesti. Suositus koskee erityisesti II-luokan saalistus- ja siirtymäreittejä. Lepakoiden kannalta ratikkalinja kulkee tärkeän II-lepakkoalueen läpi Viertolan alueella, mutta ratikkalinja kulkiessaan olemassa olevan tiestön päällä ei todennäköisesti aiheuta vaikutuksia lepakoille. Muut kaavarunkoluonnoksen alueelta havaitut lepakkoalueet (III-luokan) jäävät ratikkalinjan ja pääasiassa myös kaavarunkoluonnoksen mukaisten rakentamisalueiden ulkopuolelle VL-alueiden sisään. Lepakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja kaavarunkoluonnoksen alueelta ei tunneta.
- Viitasammakkoa esiintyy kaavarunkoalueen kaakkoisosan lampialueilla. Lajin lisääntymis- ja levähdyspaikat Fazerilan ja Kuussillan alueella sijoittuvat ratikkalinjan läheisyyteen ja kaavarunkoluonnoksen rakentamisalueet niiden ympärille ja osittain, erityisesti Fazerilan alueella, myös luontoselvityksessä rajattujen lisääntymis- ja levähdyspaikkojen päälle. Alueet on huomioitu VL- ja luo-merkinnöillä, mutta lampien läheisyyteen suunniteltu rakentaminen, erityisesti Fazerilassa, voi muuttaa elinympäristöjen kosteusolosuhteita epäsuotuisammiksi ja siten jopa heikentää lisääntymis- ja levähdyspaikkaa. Rakentamisen aikaiset vaikutukset lampien läheisyydessä voivat vaikuttaa myös negatiivisesti lampien vedenlaatuun. Fazerilassa lisääntymis- ja levähdyspaikka jää myös eristyksiin rakentamisalueen keskelle, jolloin mahdollinen yksilöiden liikehdintä alueelta muualle estyy. Eristymistä on pyritty ehkäisemään viherketju-merkinnällä, mutta sen riittävyys on kyseenalainen.

Luontodirektiivin II-liitteen lajit, joiden Natura 2000-alueiden ulkopuolisten merkittävien esiintymispaikkojen hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 47 §:n mukaisesti:

- Lahokaviosammalen esiintymiä ja ydinalueita jää ratikkalinjan ja kaavarunkoluonnoksen maankäyttöalueiden alle erityisesti Veromiehen, Vaaralan ja Kuussillan alueella. Lahokaviosammalen osalta häviävät elinympäristöalueet eivät ole luontoselvitysten perusteella lajin suotuisan suojelun tason kannalta merkittäviä.

Erityisesti suojeltavat lajit, joiden säilymiselle tärkeän esiintymispaikan hävittäminen tai heikentäminen on kiellettyä luonnonsuojelulain 47 §:n mukaisesti:

- Kaavarunkoluonnoksen alueelta ei ole havaintoja erityisesti suojeltavista lajeista.

Huomioita jatkosuunnitteluun 1/2

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet noudattavat yleiskaavan mukaisia aluejakoja.

Kaavarunkoluonnoksen mukaista rakentamista sijoittuu nykyisille viherympäristöalueille, jolloin väistämättä menetetään luontoarvoja ja paikallista luonnon monimuotoisuutta. Kaavarunkoluonnoksen alueella viherpeitteen määrä vähenee laskennallisesti enimmillään noin kolmanneksen nykytilanteeseen verrattuna. Viherympäristö pirstaloituu, erityisesti Veromiehen alueella, ja viherympäristöalueet pienenevät, mikä on perusbiologisesta näkökulmasta luonnon kannalta aina haitallista. Pirstaloitumista on pyritty ehkäisemään esimerkiksi rakennettujen alueiden läpi kulkevilla viherketju-merkinnöillä, mutta paikoittain VL-alueiden välimaastoja olisi hyvä jättää luonnontilaan, esimerkiksi Veromiehen alueella, jolloin luontaiset yhteydet säilyisivät.

Kaavarunkoluonnoksen mukaiset maankäyttöalueet vähentävät luontoarvokohteita. Maankäyttöalueiden alle jää esimerkiksi arvokkaita luontotyyppejä ja osia merkittävistä lintualueista, mutta monia tällaisia alueita on toisaalta otettu huomioon kaavarunkoluonnoksen VL-aluemerkinnöillä. Valtaosa kaavarunkoluonnosalueella tehtyjen luontoselvitysten mukaisista II-luokan arvokkaista luontotyypeistä, joita luontoselvityksissä suositellaan ensisijaisesti säästettäväksi, säästyy maankäytön muutoksilta VL-alueilla. Joitakin luontoselvitysten mukaisia III-luokan arvokkaita luontotyyppejä jää rakentamisalueiden alle.

Ratikkalinja ja suunnitellut pysäkit sijoittuvat suurimmaksi osaksi olemassa olevaan rakennettuun ympäristöön, jolloin haitalliset luontovaikutukset jäävät vähäisiksi. Ratikkalinjan alueella, sen välittömässä läheisyydessä tai maankäyttöalueiden läheisyydessä ei sijaitse luonnonsuojelualueita tai suojelualuevarauksia, joihin voisi kohdistua haitallisia vaikutuksia.

Ratikkalinja ja kaavarunkoluonnoksen mukainen rakentaminen kaventaa paikallisia ja maakunnallisia ekologisia yhteyksiä niin maa- kuin vesielinympäristöissä lisäämällä rakennettua ympäristöä ekologisten yhteyksien alueille ja ratikkalinja paikoittain myös halkomalla yhteysalueita. Ekologisiin yhteyksiin kohdistuvat vaikutukset ovat kaavarunkoluonnoksen kannalta merkittävimpiä luontovaikutuksia. Erityisesti Vaaralan ja Kuussillan alueen läpi kulkevaan maakunnalliseen ekologiseen yhteyteen kohdistuu haitallisia vaikutuksia yhteysalueen kaventuessa ja ratikkalinjan kulkiessa yhteysalueen läpi. Yhteysalueen leventäminen luonnokseen verrattuna erityisesti Fazerilan kohdalla olisi suositeltavaa. Porvoonväylän eteläpuolisen paikallisen ekologisen yhteyden osalta olisi suositeltavaa säästää edes kapea luonnontilainen viherympäristökaistale A/TP- ja A-alueen läpi ja ottaa ekologinen yhteys huomioon tarkemmassa asemakaavassa. Vesireittien varsilla kulkevien ekologisten yhteyksien osalta on tärkeää huomioida ja ennaltaehkäistä kaavarunkoluonnoksen muutosalueiden rakentamisen aiheuttamat mahdolliset herkkään vesiluontoon kohdistuvat haittavaikutukset. Vesiin liittyvien ekologisten yhteyksien osalta on erityisen tärkeää huolehtia mahdollisimman laajoista, pysyvistä puustoisista puskurivyöhykkeistä yhteysalueen ja rakentamisalueiden välillä.

Huomioita jatkosuunnitteluun 2/2

Erityisesti suojeltavien tai direktiivilajien kannalta kaavarunkoluonnos aiheuttaa yleisesti ottaen vähäisiä vaikutuksia. Suurimmat vaikutukset kohdistuvat viitasammakoiden elinympäristöihin. Viitasammakoiden lisääntymis- ja levähdyspaikkoja on kaavarunkoluonnoksen kaavamerkinnöillä pyritty huomioimaan, mutta huomioiminen on tehty melko tiukkapiirteisesti. Fazerilan lammen lisääntymis- ja levähdyspaikan osalta ekologinen toimivuus saattaa kaavarunkoluonnoksen myötä heikentyä, mikäli paikan olosuhteet muuttuvat. Viitasammakon lisääntymis- ja levähdyspaikkojen osalta kaavarunkoluonnoksessa olisi suositeltavaa käyttää luontoselvitysten mukaisia suosituksia lisääntymis- ja levähdyspaikkojen rajauksia kyseisillä VL- ja luo-alueilla ja huomioida ekologiset yhteydet lisääntymis- ja levähdyspaikoilta muille viherympäristöalueille.

Kaavarunkoluonnoksessa on paikoin osoitettu yleiskaavaa enemmän VL-alueita (AP- ja A-alueiden sisälle), mikä on luonnon ja ekosysteemipalveluiden kannalta positiivinen asia. Kasvava asukasmäärä tulee toisaalta todennäköisesti esimerkiksi Veromiehen alueella lisäämään jäljelle jäävien viheralueiden virkistyskäyttöpainetta, joka osaltaan voi heikentää luonto- ja virkistysarvoja, ja siten viheralueiden tarjoamia ekosysteemipalveluita. Yleisesti ottaen olisi tärkeää, että virkistysalueiksi jäisi myös tavanomaista luontoa, jolloin arvokohteisiin kohdistuvat muutospaineet vähenisivät. Virkistyskäyttöä on luontoarvokohteilla myös syytä tapauskohtaisesti ohjata, jotta luontoarvot saadaan säilymään.

Kaavarunkoluonnoksen yleismääräys rakennettavien alueiden vihertehokkuudesta sekä ekosysteemipalveluiden huomioimisesta on luonnon ja ekosysteemipalveluiden kannalta erittäin hyvä asia.

Kaavarunkoluonnoksen kaavamääräyksiin ja -merkintöihin olisi hyvä lisätä siniverkoston lisäksi muut ekologiset yhteydet (paikalliset ja maakunnalliset), sillä kaavarunkoluonnoksessa ne tulevat esiin vain lähivirkistysaluemerkinnän ja -määräyksen alla. Erillinen maininta korostaisi ekologisten yhteyksien huomiointitarvetta asemakaavatasolla. Viherketju-määräykseen olisi hyvä lisätä maininta luontoarvojen ja ekologisen toimivuuden huomioimisesta viherketjun varrella ja sen suunnittelussa.

Ilmasto

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset ilmastoon

Rakenne ja arviointikehikko 1/2

Arviointikehikkoon on valittu ne ilmastovaikutusten kannalta keskeiset teemat ja kriteerit, jotka ovat kaavarungon tarkkuus ja ohjausvaikutus huomioiden oleellisia, ja joihin kaavarungolla voidaan vaikuttaa. Arviointimenetelmänä käytettiin Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -oppaan (YM 2015) pohjalta jalostettua arviointikehikkoa.

Arviointikehikon teemat:

- Alue- ja yhdyskuntarakenne
- Liikkuminen
- Energia
- Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne
- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Kaavarungon tavoitteena on, että ratikkakaupungissa:

- toimitaan resurssi- ja ilmastoviisaasti,
- mahdollistetaan kestävä liikkuminen entistä suuremmalle osalle kaupunkilaisista,
- on eläviä ja monipuolisia asumisen, työnteon ja vapaa-ajan kaupunkikeskustoja,
- vaalitaan ja vahvistetaan luonnon monimuotoisuutta ja ekosysteemipalveluja sekä
- liikkujan lähiympäristö paranee.

Nämä tavoitteet tukevat Vantaan kaupungin ilmastotavoitteita sekä vastaavat ilmastovaikutuksen kannalta keskeisiä teemoja.

Kaavarungon ilmastovaikutukset jakautuvat ajallisesti rakentamiseen (ratikka ja siitä seuraava muu rakentaminen) sekä ratikan käytönaikaiseen jaksoon. Ratikan käytönaikaiset ilmastovaikutukset syntyvät ajoneuvokalustosta (vaunujen valmistaminen ja toimitus), käytöstä (ostosähkö) sekä kunnossapidosta ja korjaustoimenpiteistä. Mitä kauemmaksi tulevaisuuteen vaikutus kohdistuu, sitä suurempia epävarmuuksia siihen kohdistuu.

Vaikutukset ilmastoon

Rakenne ja arviointikehikko 2/2

Ilmastotavoitteita edistävä <u>alue- ja yhdyskuntarakenne</u>:

- On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan
- On rakennustavaltaan ilmastoystävällistä
- Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta
- Tuo palvelut kestävällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta

<u>Ilmastonmuutokseen sopeutumista</u> tukeva kaavoitus:

- Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
- Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
- Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Ilmastotavoitteita edistävä <u>luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne</u>:

- Edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja kiertotaloutta
- Turvaa viherrakenteen hiilinieluja
- Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään

Ilmastotavoitteita edistävä <u>liikennejärjestelmä</u>:

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Ilmastotavoitteita edistävät <u>energiaan</u> liittyvät ratkaisut:

- Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut
- Parantaa energiatehokkuutta

Vantaan ratikan kaavarunkoon heijastuvat ilmastositoumukset

Kansainvälinen taso:

Pariisin ilmastosopimus: Pariisin ilmastosopimuksen tavoitteena on pitää maapallon keskilämpötilan nousu selvästi alle kahdessa asteessa suhteessa esiteolliseen aikaan ja pyrkiä toimiin, joilla lämpeneminen saataisiin rajattua alle 1,5 asteen.

EU 2050: Vuoteen 2030 mennessä tavoitteena on vähentää kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 40 prosenttia vuoden 1990 päästötasosta. Tavoitteena kasvihuonekaasupäästöjen leikkaamisesta 80 prosentilla vuoteen 2050 mennessä.

Suomi 2035:

Suomi on hiilineutraali vuonna 2035 ja hiilinegatiivinen nopeasti sen jälkeen. Ilmastolain (423/2022) tavoitteena on mm., että ihmisen toiminnasta aiheutuvat kasvihuonekaasujen päästöt vähentyvät ja nielujen aikaansaamat poistumat kasvavat siten, että kasvihuonekaasujen päästöt ovat enintään yhtä suuret kuin poistumat viimeistään vuonna 2035 ja että poistumat kasvavat ja päästöt vähenevät edelleen myös sen jälkeen sekä kansallisin toimin sopeudutaan ilmastonmuutokseen edistämällä ilmastoriskien hallintaa ja ilmastokestävyyttä.

Uusimaa 2030:

Uusimaa tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Uudenmaan liitto on laatinut yhdessä kuntien kanssa *Hiilineutraali Uusimaa 2035* -tiekartan, jossa määritellään konkreettisia askelmerkkejä tavoitteen saavuttamiseksi (tavoitevuosi päivitetty maakuntavaltuuston päätöksellä 12/2021).

Hinku-verkosto:

Osana Hinku-verkostoa (hiilineutraalit kunnat) Vantaan kaupunki on sitoutunut vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään 80 % vuoden 2007 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Vantaan kaupunki:

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali vuonna 2030. Hiilineutraaliustavoite tarkoittaa ilmastoa lämmittävien päästöjen vähentämistä 80 prosentilla vuoden 1990 tasosta, sillä kaikkia ihmisen toiminnasta aiheutuvia kasvihuonekaasupäästöjä on hyvin vaikeaa poistaa. Loput 20 prosenttia kompensoidaan esimerkiksi rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita.

Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita määrittää koko kaupungin yhteinen resurssiviisauden tiekartta. Resurssiviisauden keskiössä ovat kiertotalous, uusiutuva energia sekä ympäristövastuullisesti toimivat asukkaat ja yritykset. Vantaan resurssiviisauden tiekartassa 2021-2025 on linjattu, että Vantaan ratikan vaikutusalueelle kehitetään kestäviä liikkumismuotoja suosivaa omaleimaista raidekaupunkia.

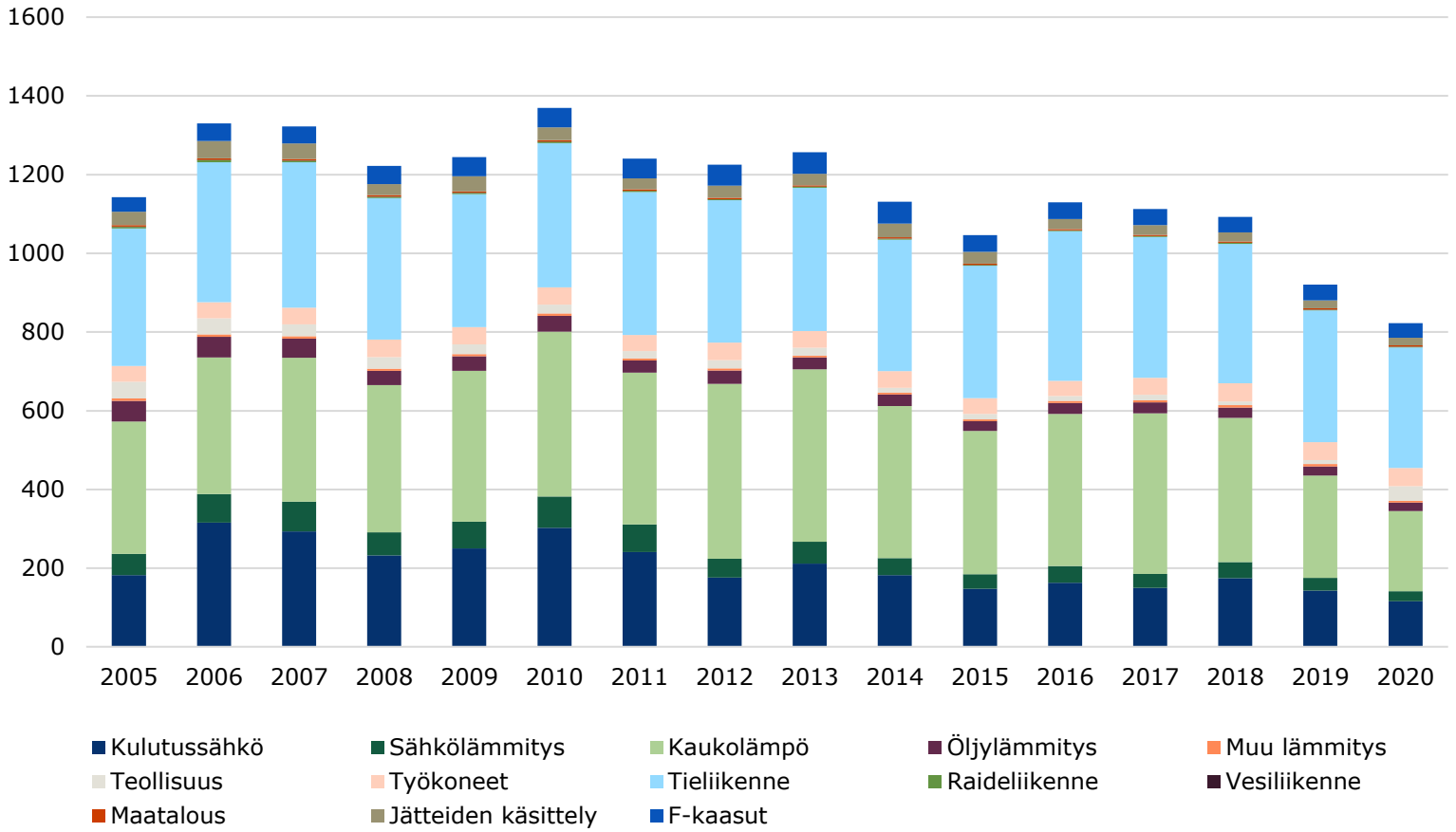
Vantaan tärkeimmät toimenpiteet hiilineutraaliuden saavuttamiseksi ovat

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen,
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen,
- joukkoliikenteen parantaminen,
- kestävien hankintojen tekeminen sekä
- tilojen ja laitteiden käytön energiatehokkuuden huomioiminen.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt

Kuvaaja 6: Vantaan kasvihuonekaasupäästöjen kehitys ns. Hinku-laskentamenetelmällä laskettuna.



Lähde: SYKE: Kuntien ja alueiden khk-päästöt. https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta92

Vantaan kasvihuonekaasupäästöt ovat pienentyneet 28 % vuosien 2005-2020 aikana ns. Hinku-laskentamenetelmällä tarkasteltuna ja asukaskohtaiset päästöt ovat pienentyneet 43 % samalla aikavälillä.

Suurimmat päästölähteet vuonna 2020 olivat tieliikenne (37,2 %), kaukolämpö (24,8 %), sähkö, muut lämmitykset, työkoneet ja teollisuus.

Kaukolämmön päästöt ovat pienentyneet tasaisesti ja Vantaan Energialla on kunnianhimoinen ilmastotavoite:

- Vantaan Energia tekee määrätietoisesti töitä hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi **Hiilinegatiivinen 2030** -hankekokonaisuudellaan, jonka myötä yhtiö sitoo toiminnallaan enemmän hiilidioksidia kuin sen toimesta vapautuu ilmakehään.

Sähköntuotannon vähähiilistyminen on yhteisten sähkömarkkinoiden takia valtakunnallinen sekä eurooppalainen kysymys, ei vain Vantaalla ratkaistava asia. Sähkön päästöt ovat vähentynet merkittävästi viime vuosina. Toisin kuin sähkön päästöt, niin lämmitys on vahvemmin paikallinen kysymys.

Tieliikenteen päästöjen ratkaiseminen on haasteellinen kysymys johon Vantaan ratikka yrittää tuoda vastausta mahdollistamalla tehokasta joukkoliikennettä ja johon ratikan kaavarunko pyrkii vastaamaan tiivistämällä maankäyttöä raideliikenteeseen tukeutuen.

Ilmastotavoitteita tukevat kaavamerkinnät 1/2
YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko: Kaavamerkinnät ja –määräykset. Luonnos 5.4.2022.

Tällä ja seuraavalla dialla on esitetty Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksesta poimittuja ilmastotavoitteita tukevia kaavamerkintöjä sekä korostettu kaavamääräyksistä kohdat, jotka erityisesti tukevat ilmastotavoitteita.

Yleismääräykset: Lähiympäristön suunnittelun lähtökohta on käveltävyys.

Raitiotien pysäkki: Pysäkkien lähiympäristöjä kehitetään eri liikennemuotojen ja –palveluiden solmuina ja vaihtopaikkoina. Kestävien liikkumismuotojen käyttämisestä ja matkustuskokemuksesta pyritään muodostamaan miellyttävä ja vaihtovastuksesta mahdollisimman alhainen. Pysäkin läheisyydessä on varattava tilaa pyöräpysäköintiin sekä jalankulkuun ja pyöräilyyn rinnastettavien liikkumisvälineiden ja -palveluiden turvalliseen pysäköintiin sekä tarjoamiseen.

Pysäkinseutu: Maankäyttöä tehostava rakentaminen on ohjattava ensisijaisesti pysäkkien lähikortteleihin. Ratikan pysäkkien lähiympäristöjä on kehitettävä vetovoimaisina, monitoimintaisina kaupunkiympäristöinä, jotka ovat helposti saavutettavia sekä oleskeluun ja viihtymiseen. Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina.

Keskusta-alue (C): Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Alueella tulee olla riittävästi korkealaatuisesti toteutettuja palveluita, puistoja ja julkisia ulkotiloja. Tarkemman suunnittelun yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Lähikeskustan alue (CL): Lähikeskustan aluetta kehitetään monipuolisena, toiminnoiltaan sekoittuneena kaupunkiympäristönä. Kaupunkiympäristön lähtökohtana tulee olla käveltävyys. Lähikeskusta tulee sitoa ympäröivään maankäyttöön korkealaatuisin kävely- ja pyöräilyreitein.

Asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC): Merkinnällä osoitetaan toiminnoiltaan sekoittuneina asuntovaltaisina, monipuolisina ja kaupunkiympäristönä kehitettäviä alueita. Alueelle tulee sijoittaa myös merkittävä määrä liike-, palvelu- ja toimitilaa esim. hybridirakennuksiin tai kivijalkaan ja toiseen kerrokseen. Lähiympäristön suunnittelun lähtökohtana tulee olla käveltävyys sekä oleskelua ja viihtymistä palveleva toteutus. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Monimuotoinen asuinalue (A)**:** Alueella tulee olla/varata riittävästi viheralueita sekä julkisia palveluita. Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään. Korttelialueiden rakentamisen ulkopuolelle jäävät osat on varattava asukkaiden oleskeluun, viihtymiseen, leikkiin ja pelaamiseen sekä viherympäristön ja ekosysteemipalvelujen vahvistamiseen.

Pientalovaltainen asuinalue (AP): Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Kaupallisten palveluiden alue (KM): Alueen toteutuksessa tulee kiinnittää erityistä huomiota kaupunkitilan viihtyisyyteen sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksiin, erityisesti joukkoliikenteen runkoyhteyksien alueella.

Asumisen ja kaupallisten palveluiden alue (A/KM): Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueella tulee varata riittävästi tilaa julkisille virkistysalueille. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palveluverkon riittävyys ja palveluiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla.

Ilmastotavoitteita tukevat kaavamerkinnät 2/2
YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko: Kaavamerkinnät ja –määräykset. Luonnos 5.4.2022.

Julkisten palveluiden alue (Y): Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Julkisten palveluiden kohde: Lähipalvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen

Julkisten palveluiden kehittämistarve: Palvelun saavutettavuus kestävin kulkumuodoin tulee varmistaa.

Palveluiden alue (P): Palvelurakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään. Palvelut tulee olla saavutettavissa hyvin kävellen ja pyöräillen.

Hallintopalveluiden alue (PY): Alueet tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään kiinnittämällä huomiota kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksien kehittämiseen ja liittymiseen joukkoliikennejärjestelmään.

Tiivis työpaikka-alue (K): Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti. Toimitilarakentaminen tulee kytkeä ratikkakaupungin kestävän liikkumisen järjestelmään parantamalla kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia.

Monipuolinen työpaikka-alue (TP): Uudistumisen yhteydessä tulee parantaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita sekä kaupunkitilan viihtyisyyttä. Alue tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP): Asuntorakentamisen edellytyksenä on, että alueen joukkoliikenneyhteydet ovat hyvät ja lähialueen toiminnot soveltuvat asuinympäristöön. Alueen kehittämisessä tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia. Alueet tulee toteuttaa vihertehokkaasti.

Lähivirkistysalue: Alue varataan virkistyskäyttöön. Lähivirkistysalueet voivat olla luonnonmukaisia tai puistoiksi rakennettuja.

Virkistysalue: Kohdemerkinnällä osoitetaan alle yhden hehtaarin kokoisia virkistysalueita, tai uusia virkistysalueita, joiden koko ja sijainti tarkentuvat jatkosuunnittelussa

Viherkatu tai muu vehreä kulkureitti: Hulevesiä käsitellään luonnonmukaisesti. Hulevesien biosuodatusalueilla käytetään runsaasti vaihtelevaa, kukkivaa kasvillisuutta.

Huleveden hallintarakenne: Huleveden viivytysallas tai muu tilaa vievä maanpäällinen hulevesien hallintarakenne.

Kehitettävä historiallinen tieympäristö: Historiallisessa tieympäristössä kehitetään kävelyn ja pyöräilyn miellyttävyyttä.

Joukkoliikennekatu

Kestävän liikkumisen katu: Kadulla sallitaan kaikki kulkumuodot, mutta kadun mitoitus ja ratkaisut suunnitellaan kestävien kulkumuotojen sekä huoltoliikenteen ehdoilla.

Kävelykatu

Pyöräliikenteen baana/Selvitettävä baanareitti

Raitiotie

Joukkoliikenteen runkoyhteys

Valtakunnallinen joukkoliikenteen vaihtoasema

Rautatieasema

Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka

Seudullisesti merkittävä liityntäpysäköintialue

Ilmastovaikutusten arviointi

Alue- ja yhdyskuntarakenne

Ilmastotavoitteita edistävä alue- ja yhdyskuntarakenne

- On tehokasta maankäytöltään ja infrastruktuuriltaan
- On rakennustavaltaan ilmastoystävällistä
- Edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta
- Tuo palvelut kestävällä tavalla saavutettaviksi ja vähentää liikkumistarvetta

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnos tarkentaa Vantaan yleiskaavaa (ei vielä lainvoimainen), jossa on osoitettu kaavarunkoluonnoksen alueelle merkittävää rakentamista ja yleiskaavan ilmastovaikutusten arvioinnissa todettu, että yhdyskuntarakenne ja liikkuminen suunnitellaan yhdessä niin, että palvelut ja asuminen ovat saavutettavissa kestävästi.
- Kaavarunkoluonnos täydentää ja kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta ratikan tukeutuessa olemassa oleviin keskuksiin.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos perustuu selkeän joukkoliikenteen ympärille kehittyvistä pysäkeistä ja niiden kaupunkirakenteesta tuoden palvelut kestävällä tavalla saavutettavaksi vähentäen liikkumistarvetta.
- Kaavarunkoluonnos edistää maankäytön ja toiminnallisen rakenteen monipuolisuutta. Maankäytön muutokset ovat suurelta osin pitkäikäisiä tai pysyviä, joten niiden vaikutukset ovat merkittäviä.
- Ratikka tehokkaana joukkoliikennevälineenä mahdollistaa tiiviin kaupunkirakenteen ja sitä kautta kasvihuonekaasupäästöjen vähenemisen liikkumistarpeen vähentyessä ja mahdollistaen olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntämisen. Rakentaminen ja kasvu aiheuttavat hiilipiikin sekä kasvava ihmisten määrä lisää mm. liikkumisen tarvetta sekä energiankulutusta aiheuttaen kasvihuonekaasupäästöjä, mutta suuntaamalla kasvun joukkoliikennevyöhykkeelle tavoitellaan käytön aikaisia kasvihuonekaasupäästöjen vähentämistä.
- Ratikka mahdollistaa keskusten ja alueiden paremman kytkeytymisen Vantaalla. Raiteet yhdistävät jo nykyisin Vantaan kolme pääkeskusta. Ratikan myötä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin.
- Suurimmat korttelitehokkuudet sijoittuvat keskusta-alueille sekä asuinvaltaisille sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueille. Tämä mahdollistaa tehokkaan palveluverkon sekä kestäviin liikkumismuotoihin perustuvat liikenneratkaisut. Väestön kasvun ohjaaminen keskusta-alueille lisäksi parantaa kaupan palveluverkon toimintaedellytyksiä.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos lisää rakentamista selkeästi, mikä aiheuttaa selkeän rakentamisesta aiheutuvan hiilipiikin. Kielteisiä vaikutuksia voidaan lieventää jatkosuunnittelussa (esim. asemakaavoituksessa) huomioimalla mm. rakennusmateriaalit sekä materiaalitehokkuus, kiertotalous, muuntojoustavuus sekä massatasapaino.

  Vantaan kaupungin tekemän Keko-laskennan perusteella voidaan arvioida, että 50 vuoden aikana kasvihuonekaasupäästöt alueelta muodostuvat pääosin henkilöliikenteestä sekä rakennusten rakentamisesta ja kunnossapidosta, rakennusten energiankulutuksen ja infrastruktuurin rakentamisen merkityksen ollessa selkeästi vähäisempi. Toisaalta infrastruktuurin huolellisella suunnittelulla ja laadukkaalla toteutuksella voi olla päästöjä vähentävä vaikutus liikenteen puolella. Uudenmaan ja Vantaan väestönkasvun on ennustettu pysyvän suurena, jolloin rakentamisen hiilipiikki kohdistuu jonnekin muualle maakunnan alueella. Kohdistamalla kasvu ratikan alueelle voidaan mahdollistaa tehokas joukkoliikenne sekä sekoittunut palvelurakenne, minkä voidaan arvioida vähentävän liikennesuoritetta verrattuna vastaavan rakentumisen sijoittuessa muualle Vantaalla tai Uudellamaalla.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vaikutukset (myönteiset ja kielteiset) sijoittuvat pitkälle aikavälille, jolloin epävarmuuksien suuruus kasvaa selvästi, esim. energia- ja liikennemurros voivat vaikuttaa selkeästi ratkaisujen ilmastomyönteisyyteen. Kaavarunkoluonnoksessa asumisen tarkka määrä sisältää epävarmuuksia eikä toteutustapaa määritellä (mm. rakentamisesta aiheutuviin päästöihin voidaan vaikuttaa vähähiilisillä materiaalivalinnoilla, mikä ei ole kaavarungon tarkkuustasoa). Seuraavissa kaavoitus- ja suunnitteluvaiheissa tehdään vielä paljon valintoja, joilla voidaan joko pienentää kielteisiä vaikutuksia tai heikentää myönteisiä.

Ilmastovaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmä

Ilmastotavoitteita edistävä liikennejärjestelmä

- On yhteensovitettu maankäyttöratkaisujen kanssa
- Tukeutuu jalankulkuun ja pyöräilyyn
- Tukeutuu joukkoliikenteeseen

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnoksen uuden asuinrakentamisen, maankäytön tiivistymisen ja ratikan rakentamisen myötä matkojen kulkutapajakauma painottuu tulevaisuudessa enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Tärkein vaikuttava taustatekijä muutoksessa on maankäytön painottuminen työpaikoista asumiseen.
- Ratikkakaupunki merkitsee eri liikkumismuotojen parempaa tasapainoa ja suuntausta kohti eri liikkumismuodot yhdistävään liikennejärjestelmään. Matkamäärien kasvu painottuu kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen, kun automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos tukeutuu selkeään ja tehokkaaseen joukkoliikenteeseen kytkien joukkoliikennejärjestelmää vahvemmin myös raideliikenteeseen.

Kaavarunkoluonnoksen liikennejärjestelmän voidaan arvioida kehittyvän tukemaan joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä siten, että eri kulkumuotoja yhdistävät matkaketjut voivat muodostaa tasa-arvoisen vaihtoehdon henkilöautoilulle. Keskusta-alueilla ja ratikkapysäkkien vaikutuspiirissä lähiympäristöä kehitetään käveltävyys edellä. Tämä on alueen ilmastovaikutusten näkökulmasta olennaista vähentäen kokonaispäästöjä ja siten lieventäen rakentamisesta aiheutuvaa hiilipiikkiä mikäli seudullisesti tapahtuu aitoa siirtymää henkilöautoista kestäviin liikennevaihtoehtoihin.

- Ratikka parantaa erityisesti itäisten kaupunginosien saavutettavuutta, kaupungin sisäisiä yhteyksiä erityisesti Tikkurilaan ja yhdistää Aviapoliksen eri osista toimivan kokonaisuuden. Ratikka kytkee yhteen myös muita joukkoliikenteen runkoyhteyksiä. Ne mahdollistavat Helsingin yleiskaavan pikaraitioteiden jatkamisen Vantaalle sekä yhdistymisen Vantaan ratikan raiteisiin. Tämä vahvistaa koko pääkaupunkiseudun raideliikenneverkostoa ja siihen tukeutuvaa aluerakennetta.
- Kaavarunkoluonnos vahvistaa osaltaan pääkaupunkiseudun poikittaisia joukkoliikenneyhteyksiä ja keskusten kytkeytymistä ja samalla vähentää säteittäisten väylien aiheuttamaa estevaikutusta alue- ja yhdyskuntarakenteessa.

- Liikenne on suuressa murroksessa ja kaavarungon aikavälin ollessa pitkä aiheutuu arviointiin haastetta mm. liikenteen sähköistymisen, etätyön roolin ym. yhteiskunnallisten muutosten johdosta. Liikkumisen kasvihuonekaasupäästöt olivat suurin päästösektori Vantaan kaupungin alueen kasvihuonekaasupäästöissä (ns. Hinku-laskentamallilla laskettuna, lähde: SYKE) joten kaikki ratkaisut vähentää päästöjä ovat olennaisia Vantaan ilmastotavoitteiden saavuttamisessa. Ratikan toteutusaikataulusta riippuen kaavarunkoluonnoksen ratkaisut eivät välttämättä ehdi tukemaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta voivat mahdollistaa ja tukea hiilineutraalin yhteiskunnan toteutumista tavoitevuoden jälkeen. Vaikutukset liikenneinfrastruktuuriin ovat pitkäikäisiä, jolloin niiden vaikutus on merkittävä vaikka liikenteen vaikutusten arviointiin muuten liittyy epävarmuutta pitkästä ajanjaksosta johtuen.
- Kaavarunkoluonnoksen liikennejärjestelmä tukeutuu vahvasti ratikkaan ja siksi ilmastonäkökulmasta riskinä on, että raideliikennejärjestelmä ei ole erityisen joustava, sillä raideratkaisut ovat luonteeltaan pysyviä ja tiheä liikennöinti edellyttää riittävää väestöpotentiaalia. Rakentamisen hiilipiikin perustelemiseksi on olennaista, että ratikan käyttöaste on kannattava ja tukee kaupunkirakenteen myönteisiä muutoksia.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Ilmastovaikutusten arviointi

Liikennejärjestelmä

- Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset –raportissa todetaan, että kaavarunkoluonnosalueen asukkaiden henkilöautolla ajamat kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat samassa suhteessa automatkojen määrän kasvuun. Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen johtuen mm. henkilöautojen sähköistymisestä mutta myös polttomoottoriautojen energiatehokkuuden parantumisesta. Helsingin seudun yksikköpäästöjen ennusteessa henkilöautojen CO2ekv-päästöt putoavat 133 grammasta 50 grammaan kilometriä kohden. Mikäli kaavarunkoluonnoksen keskustoihin ja pysäkinseutuihin liittyvät laadulliset ja kestävän liikennejärjestelmän kehittämiseen liittyvät tavoitteet toteutuvat, on mahdollista, että lyhyitä automatkoja korvataan kävellen, pyöräillen ja joukkoliikenteellä.
- Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ennustevuosina suhteessa nykytilanteeseen uusien työpaikkojen ja parempien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Toisaalta kaavarunkoluonnoksen maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen.

Lähde: Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset. Raportti 8.6.2022

Ilmastovaikutusten arviointi

Energia

Ilmastotavoitteita edistävät energiaan liittyvät ratkaisut

- Mahdollistaa vähäpäästöisen ja uusiutuvaan energiaan pohjautuvat ratkaisut
- Parantaa energiatehokkuutta

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Kaavarunkoluonnosratkaisu mahdollistaa vähäpäästöiset ja uusiutuvaan energiaan perustuvat ratkaisut vaikkei suoraan ohjaa energiantuotantomuotoja.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos pohjautuu suurilta osin olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen, jolloin voidaan hyödyntää olemassa olevaa infrastruktuuria, myös energian osalta. Olemassa oleva yhdyskuntarakenne mahdollistaa tehokkaat energiansiirtoverkot sekä sähkön että lämmön osalta ja lisäksi välttää energiainfrastruktuurin rakentamisesta aiheutuvaa hiilipiikkiä. Suurella osalla alueista on olemassa oleva kaukolämpöverkko, joka voi toimia tehokkaana lämmönsiirtokeinona mahdollistaen myös alueilla mahdollisesti muodostuvien hukkalämpöjen hyödyntämisen.
- Vantaan Energialla on kunnianhimoinen hiilineutraaliustiekartta, mikä tukee kaukolämpöön perustuvia lämmitysratkaisuja kaavarunkoluonnoksen alueella vaikka Vantaan Energian kaukolämmön päästökerroin vuonna 2020 oli 117,8 kgCO2/MWh (vrt. esimerkiksi lämpöpumppujen ja sähköön perustuvien lämmitysratkaisujen päästöihin vaikuttavan sähköntuotannon päästökerroin kolmen viimeisen tilastovuoden (2018-2020) keskiarvona oli 89 kg CO2/MWh).
- Kaavarunkoluonnoksessa ei määritellä energiantuotantomuotoja, mutta kaavarunkoluonnos mahdollistaa myös paikallisesti tuotetut uusiutuvat energiamuodot. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa, erityisesti asemakaavoitusvaiheessa, rakennusten sijoitteluilla, massoitteluilla sekä tonttien muodoilla voidaan vaikuttaa mm. energiatehokkuuteen sekä aurinkoenergian ja maalämmön hyödyntämispotentiaaleihin. Rakennusmääräykset ohjaavat rakennukset energiatehokkaiksi ja energiamurros tekevät sähköstä ja lämmöstä yhtä hiilineutraalimpia, minkä johdosta alueellisessa hiilijalanjäljessä korostuu rakentaminen ja liikenne. Tämä ei kuitenkaan tarkoita, ettei uusiutuvia paikallisia energialähteitä ole tärkeää edistää alueella. Erityisesti lämpö on aina paikallinen ratkaisu, sähkön valtakunnalliseen päästökertoimeen ja sen kehitykseen vaikuttavat myös pohjois-eurooppalaisetkin ratkaisut.
- Liikkumistarpeen vähentäminen parantaa alueellista energiatehokkuutta ja tukeutuminen kävelyyn ja pyöräilyyn vähentävät energiantarvetta. Tiivis ja sekoittunut yhdyskuntarakenne on energiatehokasta. Liikkumisen energiatehokkuuteen voidaan vaikuttaa myös infrastruktuurin suunnittelulla ja suunnitteluratkaisujen laadulla.
- Kaavarunkoluonnoksessa osoitetaan merkittävää rakentamista pohjavesialueille, joilla maalämmön hyödyntäminen on haasteellista (mm. Tikkurilan alue, Kuussillan ja Fazerilan alue). Näillä alueilla tulee jatkosuunnittelussa turvata mahdollisuuksien mukaan muita uusiutuvaan energiaan pohjautuvia lämmitysratkaisuja, esim. muut lämpöpumput, uusiutuvaan pohjautuva kaukolämpö, ja muita paikallisia uusiutuvan energian tuotantomahdollisuuksia, kuten aurinkosähkön tuotanto.

Lähteet: Paikallisvoima: https://www.klpaastolaskuri.fi/, Motiva: https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/co2-paastokertoimet)

Ilmastovaikutusten arviointi

Luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne

Ilmastotavoitteita edistävä luonnonvarojen käyttö ja viherrakenne

- Edistää luonnonvarojen kestävää käyttöä ja kiertotaloutta
- Turvaa viherrakenteen hiilinieluja
- Jatkuu katkeamatta, tukee naapurustojen toiminnallista monipuolisuutta ja vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Vantaan resurssiviisauden tiekartta ohjaa kaupungin ympäristövastuullisuuden kehittämistä. Tavoitetilana vuonna 2030 on hiilineutraali Vantaa, jossa kaupungin suunnittelu ja toteutus on resurssiviisasta, luonto monimuotoista, luonnonvaroja käytetään kestävästi ja jossa asukkaiden, yritysten ja yhteisöjen toimintatavat ovat vastuullisia. Kaavarungon rakentamisen (sekä kiinteistöt että ratikka) tarkemassa suunnittelussa on suositeltavaa huomioida näiden asioiden toteutuminen suunnittelusta urakointiin ja käyttövaiheeseen sekä kunnossapitoon.
- Rakentamisen suuret määrät kuluttavat luonnonvaroja (mm. betoni, teräs, puu) alueella (Uusimaa), jossa luonnonvarojen käyttö on suurta myös muiden seudullisten ja valtakunnallisten rakennushankkeiden johdosta. Rakentamisessa käytetään paljon maa-aineksia samalla kun valtaosa rakentamisen jätteistä on mineraalijätteitä (maa-aineksia). Rakentamisen suurien määrien takia kuljetusmatkat ovat myös pidentyneet ja rakennettavuudelta hyvälaatuisia maa-aineksia on saatettu käyttää kohteisiin, joihin olisivat sopineet myös heikommat ylijäämämaat aiheuttaen turhaa luonnonvarojen käyttöä sekä kuljetuksista muodostuvia päästöjä.

  Näitä kielteisiä vaikutuksia tulee lieventää huolehtimalla mm. kiertotalouden ratkaisujen jalkauttamisesta, massatasapainoista alueella toisaalta muodostuvien ja toisaalta tarvittavien massojen ja materiaalien osalta sekä suosimalla uusiomateriaaleja ja valitsemalla vähähiilisiä materiaaleja kun mahdollista. Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa keinoja näiden periaatteiden edistämiseksi.
- Kehitettävillä alueilla tulee huolehtia purkamisen yhteydessä kiertotalouden periaatteiden hyödyntämisestä. Kiertotalouden näkökulmasta purettavat rakennukset ovat materiaalipankkeja, joista vapautuvat materiaalit käytetään uudelleen tai kierrätetään. Esimerkiksi betonimursketta voidaan käyttää tien pohjaan, mutta vielä parempi olisi käyttää sitä uuden betonin raaka-aineena tai jopa uudelleen betonielementtinä. Rakentamisen kiertotalouteen kuuluu muun muassa rakennusosien ja materiaalien uudelleenkäyttö ja kierrätys, säilyttävä korjausrakentaminen sekä joustava rakentaminen ja rakennusten suunnittelu niin, että ne voidaan jälleen purkaa uudelleenkäytettäväksi.
- Kaavarunkoluonnos tarkentaa yleiskaavan yhdyskuntarakenteen ratkaisua ja keskittää kasvua joukkoliikenteen runkolinjan pariin. Kaavarunkoluonnos pyrkii turvaaman viherrakenteen hiilinieluja kohdistamalla rakentamisen olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen suojellen alueella olevia viheralueita. Asumiskeskusten laidoilla voi kuitenkin olla rakentamista viheralueille, mikä heikentää hiilinieluja ja –varastoja. Kaavarunkoluonnoksen alueella viherympäristön määrä tulee kuitenkin ratikkalinjauksen sekä kaavarunkoluonnoksen mukaisten maankäytön muutosalueiden myötä vähenemään.

  Viherympäristön näkökulmasta kaavarunkoluonnoksen käyttötarkoituksen muutosalueilla voi olla paikoittain mahdollisuus kuitenkin jopa lisätä viherympäristön määrää ja kytkeytyneisyyttä, mikäli esimerkiksi laajoja läpäisemättömiä alueita muutetaan pienipiirteisemmiksi asuinympäristöiksi.
- Kaavarunkoluonnos täydentää ja kehittää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, mikä vaikuttaa asukasmäärään suhteutettuun maapinta-alatarpeeseen. Uudenmaan liiton selvityksessä on todettu, että tiiviimpi alue tarkoittaa, että tarvitaan vähemmän maapinta-alaa asukasta kohden, mikä tarkoittaa pienempiä vaikutuksia hiilensidontaan. Seutua kokonaisuutena tarkasteltaessa merkittävimmät luontoarvot ja hiilivarastot sijoittuvat etäämmälle ydinalueista – tiivistäminen toisaalla säästää luontoa toisaalla.
- Viheryhteyksien jatkuminen katkeamatta mahdollistuu monessa sijainnissa, mutta ratikka itsessään halkaisee kaavarunkoluonnosalueen.
- Kaavarunkoluonnoksessa on huolehdittu ratkaisulle sopivalla tarkkuudella naapurustojen toiminnallisesta monipuolisuudesta, mikä vähentää tarvetta poistua kauemmas viihtymään. Kaavarunkoluonnoksen alueella myös lähivirkistysalueet ovat saavutettavissa kävellen ja pyöräillen.
- Vaarala/Kuussilta-alueella on ekologisen yhteyden kapenemisriski. Rakentamista sijoittuu olemassa oleville luontoalueille, jolloin väistämättä menetetään hiilinieluja ja paikallista luonnon monimuotoisuutta. Kasvava asukasmäärä tulee lisäämään jäljelle jäävien viheralueiden virkistyskäyttöpainetta, joka osaltaan voi heikentää luonto- ja virkistysarvoja, ja siten viheralueiden tarjoamia ekosysteemipalveluita aiheuttaen mahdollisesti mm. liikkumistarvetta kauemmaksi lähiluonnon saavuttamiseksi.

Lähde: Uudenmaan liitto: ”Honkain keskellä mökkini seisoo?” Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluita. Päivittyvä aineisto, versio 26.9.2022. https://uudenmaanliitto.fi/wp-content/uploads/2022/09/Asumisen-maankayttotarpeisiin-liittyvia-tarkasteluita.pdf)

Ilmastovaikutusten arviointi

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ilmastonmuutokseen sopeutumista tukeva kaavoitus

- Ohjaa tulvavaara-alueiden alueidenkäyttöä ja huomioi tulvareittien ja viivytyksen tilavaraukset
- Huomioon ottaa myrskyjen vaikutukset aluevarauksissa
- Huomioi hulevesien määrän ja ympäristövaikutusten hallinnan

Kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutusten arviointi

- Rakentaminen ja asumisen tiivistyminen voi lisätä pinnoitetun maa-alan kasvua vaikeuttaen hulevesien hallintaa. Jatkosuunnittelussa tulee tunnistaa keinoja hulevesien luonnonmukaiselle hallinnalle ilmastonmuutoksen lisätessä mm. kaupunkitulvien riskiä. Rakennetussa ympäristössä korostuu myös lämpösaarekeilmiön voimistumisriski ja on tärkeää tunnistaa jatkosuunnittelussa keinoja ilmiön lieventämiseksi mm. huolehtimalla kaupunkivihreästä.
- Alueiden kehittyminen ja täydennysrakentaminen tarjoaa myös mahdollisuuden tunnistaa nykyisestä yhdyskuntarakenteesta kohtia, alueita ja ratkaisuja, joissa ei ole varauduttu ilmastonmuutokseen ja huolehtia näiden alueiden sopeutumisesta alueiden kehittyessä ja kasvaessa. Kaavarungon rakentuminen tulee hyödyntää mahdollisuutena parantaa alueiden varautumista ja sopeutumista.
- Suurin osa kaavarunkoluonnoksen rakentamisesta sijoittuu olemassa olevaan urbaaniin yhdyskuntarakenteeseen, jolloin voidaan arvioida kaavarunkoluonnoksen vaikutuksien hiilinieluihin olevan maltilliset. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin hyvä tunnistaa keinoja säästää hiilivarastoja ja –nieluja, sekä tunnistaa mahdollisesti alueita, joissa rakennettaessa puistoja ym. virkistysalueita voitaisiin hiilinieluja vahvistaa viheralueiden luonnollisella tavalla parantaessa ilmastonmuutokseen sopeutumista.
- Viherverkoston ratkaisu tarkentuu yleiskaavasta. Tärkeät ekologiset yhteydet ja luontoarvot turvataan kaavarungossa, mikä on tärkeää, koska viheralueiden katkeamattomuus parantavat mm. metsien myrskyn kestävyyttä.
- Ratikan kaavarunkoluonnos ei ohjaa rakentamista tulvariskialueille, (pl. mahdollisesti Keravanjoki Tikkurilan alueella), mutta tiivistyvässä yhdyskuntarakenteessa hulevesien hallinta ja kaupunkitulvariski on selkeä.
- Alueella on kriittistä infrastruktuuria (mm. sairaaloita, vanhusten palveluasumista, kouluja ja päiväkoteja, energianhuoltoa, lentokentän logistiikka-alue), joiden varautumisessa ja tulevaisuuden toiminnan suunnittelussa tulee huomioida toiminta sään ääriolojen yleistyessä sekä mahdollisissa poikkeustilanteissa. Kaavarungon tarkkuustasossa näitä asioita ei voida kuitenkaan ohjata, mutta toimintojen sijoittuminen alueelle on hyvä tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa. Pitenevät hellejaksot sekä kaupunkien lämpösaarekeilmiö voi asettaa erityisesti terveydenhuollolle sekä vanhustenhoidolle paineita, samoin kuin liukkaat kelit. Sään ääri-ilmiöt, erityisesti myrskyt ja sateet, taas aiheuttanevat energiahuollolle sekä liikenneinfrastruktuurin toimintavarmuudelle haasteita.
- Ilmastopaneeli on arvioinut, että erityisesti tulvat ovat keskeinen varautumisen kysymys Uudellamaalla sekä sateisiin että merenpinnan nousuun liittyen. Riippuen tulevien vuosien kasvihuonekaasupäästöjen kehittymisestä maailmanlaajuisesti, keskilämpötila on vuosisadan loppupuolella Uudellamaalla noin 1,7–2,8°C korkeampi kuin nykyisin. Vastaavasti vuotuisten sademäärien arvioidaan kasvavan alueella 5–7 prosenttia ja keskimäärin vuodessa sataisi 630-750 mm.
- Vantaan kaavarunkoluonnoksen alueella ei ole merkittäviä tunnistettuja tulvariskialueita, mutta tiivistyvässä kaupunkirakenteessa on hyvä huomioida sademäärien kasvu ja niiden aiheuttama kaupunkitulvien riski. Ilmastopaneeli onkin arvioinut, että Uudellamaalla hulevesien tulvariski kasvaa nykyisestä ”melko suuri”-riski kategoriasta vuoteen 2050 mennessä.

Lähde: Gregow et al. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 2/2021.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 1/3

ILMASTOVAIKUTUSTEN AIKAPERSPEKTIIVI

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Kaavarungon toteutuminen aiheuttaa merkittävää rakentamista, joka aiheuttaa lyhytaikaisia päästöjä.
- Kaavarungon toteutuminen aiheuttaa myös koko elinkaarelle jakautuvia kumulatiivisia päästöjä (mm. energian käyttö ja tuotanto, liikenne).
- Toisaalta kaavarunko mahdollistaa elinkaaren päästöjen vähentymisen verrattuna nykytilaan.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Maankäytön muutos metsästä esim. tieksi tai rakennetuksi maapohjaksi on käytännössä pysyvää maankäyttöä ja lasketaan kasvihuonekaasuinventaariossa ’metsäkatona’, joka on verrattavissa kasvihuonekaasupäästöön.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarungon aikaperspektiivi on pitkä, joten muuttuvaan ilmastoon on olennaista varautua ja sopeutua.

EPÄSUORAT/VÄLILLISET VS. SUORAT ILMASTOVAIKUTUKSET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Kaavarungolla on seudullisia, maakunnallisia ja valtakunnallisia vaikutuksia yhdyskuntarakenteen, maankäytön muutoksien sekä liikennejärjestelmän kehittymisen myötä.
- Rakentamisen päästöistä osa muodostuu rakentamispaikan ulkopuolella (mm. materiaalien valmistukseen liittyvät päästöt).

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Kaavarunkoluonnoksella on sekä suoria että epäsuoria vaikutuksia hiilinieluihin.
- Suoria muutoksia aiheuttavat ovat alueelta poistuvat hiilinielut rakentamisen takia, epäsuorina voidaan pitää mahdollisen puurakentamisen vaikutuksia (pitkäaikainen hiilivarasto, mutta poistuva hiilinielu).

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarungon suoria vaikutuksia ovat vettä läpäisemättömän pinnan kasvu kaupunkirakenteen tiivistymisen myötä ja hulevesien hallinnan huomiointi yleismääräyksessä sekä paikallisemmin hallintarakenteilla.
- Kaavarunkoluonnoksen yleismääräyksellä ”kaupunkitila suunnitellaan tuottamaan ekosysteemipalveluja” voidaan todeta olevan epäsuoria ilmastovaikutuksia.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 2/3

SUHTEUTUMINEN POLITIIKKATAVOITTEISIIN

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Vantaan kaupungilla on hiilineutraaliustavoite, jota kaavarunko ei pitkän toteutusajan takia ehdi tukemaan, mutta kaavarunkoluonnoksen laadinnassa on huomioitu ilmastotavoitteet ja kaavarunkoluonnoksen ilmastovaikutus on linjassa kaupungin tavoitteiden kanssa.
- Ratikan toteutusaikataulusta riippuen kaavarunkoluonnoksen ratkaisut eivät välttämättä ehdi tukemaan hiilineutraaliustavoitteen saavuttamista vuoteen 2030 mennessä, mutta voivat mahdollistaa ja tukea hiilineutraalin yhteiskunnan toteutumista tavoitevuoden jälkeen.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Kaupungin strateginen linjaus (Yleiskaava 2020) on tiivistää ja täydentää kaupunkia, jotta myös säästetään laajempia luontoalueita muualla.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Alueellisia ja paikallisia sopeutumistavoitteita ja –suunnitelmia ei ole tunnistettu kaavarunkoluonnoksen yhteydessä eikä kaavarunkoluonnoksen tavoitteissa ole ilmastonmuutokseen sopeutuminen. Joskin sopeutumiseen liittyvistä teemoista hulevesiä on pyritty huomioimaan kattavasti.
- Kaavarunkoluonnoksen ilmastotavoitteet kohdistuvat ilmastonmuutoksen hillintään.

EPÄVARMUUDET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Väestönkasvu.
- Alueen kehittyminen sekoittuneeksi ja tehokkaaksi yhdyskuntarakenteeksi.
- Rakentamisen vaiheistus ja toteutus.
- Kaavarungon pitkä aikajänne.
- Liikenne- ja energiamurros, mm. liikenteen sähköistyminen, energiantuotannon vähähiilistyminen.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Puurakentamisen määrä.
- Rakentamisen alle jäävien viheralueiden määrien tarkentuminen jatkosuunnittelussa.
- Mahdollisuudet vahvistaa säilyvien ja uusien viheralueiden hiilinieluja.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Kaavarunkoluonnos sisältää paljon erilaisia hankkeita, kohteita, muutoksia, joten herkkyys ilmastonmuuttujille vaihtelee alueittain ja kohteittain.
- Kielteisten vaikutusten suuruus voi myös vaihdella kohteittain suuresta vähäisiin.

Näkökulmia kaavarunko-luonnoksen ilmastovaikutusten arviointiin 3/3

LIEVENTÄVÄT JA / TAI KOMPENSOIVAT TOIMENPITEET

Kasvihuonekaasupäästöt rakentamisen ja käytön aikana:

- Alueen toteutuksessa voidaan vaikuttaa alueen kasvihuonekaasupäästöihin toteutustavoilla, materiaalivalinnoilla, alueellisella energiatehokkuudella, energiantuotantoratkaisuilla, kiertotalouden ja resurssiviisauden ratkaisuilla. Nämä eivät ole kaavarungon tarkkuuteen kuuluvia asioita, mutta niitä tulee tunnistaa ja huomioida jatkosuunnittelussa.

Vaikutukset hiilinieluihin:

- Alueen toteutussuunnittelussa voidaan pyrkiä minimoimaan vaikutuksia hiilinieluihin säästämällä luontoa, lisäämällä ja kehittämällä viheralueita sekä pienissä määrin mm. lisäämällä kaupunkivihreää.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen:

- Ilmastonmuutokseen sopeutuminen kaavarunkoluonnoksen ratkaisussa on mahdollista, kunhan sopeutuminen ja varautuminen huomioidaan jatkosuunnittelussa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Aviapolis

Kaavarunkoluonnos tehostaa alueen maankäyttöä sekä monipuolistaa alueen toimintoja tukeutuen vahvaan joukkoliikenteeseen luoden uusia solmukohtia (mm. Aviapoliksen ja Lentokentän asemien mahdollisuus yhdistää juna ja ratikka) mahdollistaen kestäviä matkaketjuja erilaisiin tilanteisiin.

- Koko Avipoliksen suuralueen asukas- ja työpaikkamäärien kasvut ovat kaavarunkoluonnosalueen suurimpia, jolloin rakentamisen määrän suurus aiheuttaa hiilipiikin ja nostaa mm. luonnonvarojen käyttöä alueella.

Maankäytön muutosten myötä kaupunkiympäristö monipuolistuu ja alueen katuverkko muuttuu ja täydentyy huomattavasti. Tämä mahdollistaa alueen pyöräliikenteen yhteyksien parantamisen ja siten tukeutumista kestäviin liikkumismuotoihin.

- Toisaalta alueelle tulee merkittävästi infrarakentamista katuverkon täydentyessä ja muuttuessa.
- Erilaiset hankkeet eri ajankohtina toisaalta mahdollistavat kiertotalouden ratkaisujen jalkauttamisen, mutta voi toisaalta aiheuttaa haasteita massatasapainolle sekä materiaalien uusiokäytölle, mikäli ajoitukset ja koordinaatio ei onnistu.

Infrarakentamisen määrä alueella kasvaa korttelikoon pienenemisen ja täydentävän katuverkoston rakentamisen takia.

- Korttelirakenteiden suunnitteluun tulee kiinnittää huomioita asemakaavoitusvaiheessa, jotta mahdollistetaan paikallinen uusiutuva energiantuotanto (korttelirakenteella ja kiinteistöjen massoittelulla voidaan vaikuttaa energiatehokkuuteen ja esim. maalämmön hyödynnettävyyteen, suuntauksilla voidaan vaikuttaa aurinkosähkön tuotantoedellytyksiin sekä vaikuttaa mm. passiivisen aurinkoenergian hyödyntämiseen ja lieventää mm. lämpökuormia) sekä vähennetään autoilun tarvetta huolehtien hyvästä kävelyn ja pyöräilyn ympäristöstä.

Alueen suunnitteluperiaatteissa esitetään tavoitteeksi, että jokaisella asumiseen painottuvalla osa-alueella on toiminnallinen puisto. Viherverkoston ytimenä ovat säilytettävät metsät Pyttisbergetin ja Plootukallion ympärillä.

- Lähivirkistysalueet vähentävät liikkumistarvetta tuoden luonnon saavutettavaksi kävellen, pyöräillen tai joukkoliikennettä hyödyntäen.
- Lähipuistot auttavat sopeutumaan muuttuvaan ilmastoon auttaen hulevesien hallinnassa sekä vähentäen lämpösaarekeilmiötä. Lähipuistot vahvistavat alueen hiilinieluja.
- Alueen vähäinen viheralueiden määrä luo painetta suojella olemassa olevia sekä lisätä alueen viheralueita.

Alueen haasteena nykytilanteessa on ilmastonmuutokseen sopeutuminen vettä läpäisemättömien pintojen suuren määrän johdosta ja viheralueiden vähäisyyden takia. Kaavarungon toteutuminen voisi parantaa alueen sopeutumiskykyä vaikka suuri rakentamisen määrä aiheuttaakin hiilipiikin.

Ilmastovaikutusten arviointi

Tikkurila

Tikkurilan asema palvelee jo nykyisin seudullisen liikenteen lisäksi valtakunnallista junaliikennettä. Vantaan ratikka luo uuden erinomaisen vaihtoyhteyden asemalle parantaen samalla aseman saavutettavuutta seudullisesta näkökulmasta.

Tikkurilan kehittäminen kaavarunkoluonnoksessa tukeutuu olemassa olevaan infrastruktuuriin ollen resurssiviisasta ja lisäten rakentamista hyvän saavutettavuuden alueille mahdollistaen monipuoliset kestävät matkaketjut.

Alueen yhdyskuntarakenne on sekoittunutta ja monipuolista, jossa palvelut ovat saavutettavissa kestävillä liikennemuodoilla ja henkilöautoilulle on aito vaihtoehto.

- Ratikkalinjan suunnittelun myötä Tikkurilantie nousee uudeksi kehityskäytäväksi, ja ratikkapysäkkien ympäristöt kehittyvät lähipalvelujen tarjonnassa. Lyhyiden matkojen tekeminen kävellen tai pyöräillen muuttuu houkuttelevammaksi, millä voi olla vaikutuksia liikenteen päästöjen vähenemiseen.

- Tikkurilan kummallakin puolella säilyvät merkittävät monipuoliset työpaikka-alueet Koivuhaassa ja Hakkilassa, mutta tulevaisuudessa ne on mahdollista kutoa paremmin osaksi kestävän liikkumisen järjestelmää.

- Virkistysalueverkoston kytkeytyneisyyttä alueen poikki edistetään viherkaduilla. Tämä parantaa alueen sopeutumista ilmastonmuutokseen mm. helpottamalla hulevesien hallintaa.

- Tiivistyvässä kaupunkirakenteessa riskiksi nousee lämpösaarekeilmiön voimistuminen sekä kaupunkitulvat, jotka tulee huomioida alueen jatkosuunnittelussa sekä asemakaavoituksessa.

Ilmastovaikutusten arviointi

Hakunila

Ratikka kytkee Hakunilan aluetta raideverkostoon. Ratikka mahdollistaa Itä-Vantaan kehittämisen sekä eri alueiden sitomisen paremmin toisiinsa ja osaksi keskusten verkostoa. Asuinrakentaminen on suurinta Kaskelan ja Hakunilan pysäkkiympäristöissä.

- Hakunilan alueella ratikka vaikuttaa liikenteen päästöihin eniten kaavarunkoalueella ratikan mahdollistaman saavutettavuuden ansiosta. Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin ja sen myötä tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen. Pysäkkiympäristöt tarjoavat alueille uusiutumis- ja kehittämismahdollisuuksia. Väljästi rakennettuja ja elinkaarensa päässä olevia alueita uudistetaan ja saneerataan. Tiivis rakenne ja kasvun keskittäminen mahdollistavat korkeatasoisen rakennetun ympäristön laadun. Eniten kehittämispotentiaalia on niillä pysäkkiympäristöillä, joiden sijainti muuttuu ratikan myötä keskeisemmäksi ja joilla voidaan mahdollistaa hyvä käyttäjäpotentiaali.

Ratikan myötä nykyisistä aluekeskuksista myös Hakunila ja Länsimäki kytkeytyvät raideliikenteen piiriin ja sen myötä tiiviimmin Vantaan pääkeskuksiin Tikkurilaan ja Aviapolikseen.

Hakunilan alueelle tulee merkittävästi uutta rakentamista kaavarunkoluonnoksen perusteella aiheuttaen alueelle hiilipiikkiä. Alueelle jää kuitenkin kaavarunkoluonnoksen alueista eniten viheraluetta, mikä helpottaa alueen ilmastonmuutokseen sopeutumisessa.

Hakunilan alueeseen kohdistuu kaavarunkoluonnoksen toimesta paljon muutospaineita, joissa ratikkalinjan toteuttaminen mahdollistaa merkittävän lisärakentamisen sekä saavutettavuuden parantumisen. Alueen viheryhteyksiä ja lähimetsiä säilytetään yhtenäisinä ja kytkeytyneinä.

- Rakentuminen viheralueiden reunoille voi johtaa hiilinielujen pienenemiseen sekä altistaa metsiä myrskytuhoille.

Keskeisiä kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiä kehitetään viherraitteina ja -katuina säilyttämällä sekä lisäämällä katuvihreää parantaen ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen voidaan arvioida tukevan kestävän kaupungin tavoitetta.

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen vahvuuksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- liikkumisen tarpeen vähentäminen,
- kulkumuotojakauman painottuminen kestäviin vaihtoehtoihin,
- alue- ja yhdyskuntarakenteen monipuolistuminen sekä
- olemassa olevan infrastruktuurin hyödyntäminen.

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen heikkouksia ilmastonäkökulmasta ovat:

- rakentamisen määrä ja sen mahdollinen hiili-intensiivisyys,
- liikkumisen määrän paikallinen kasvu väestön kasvun johdosta,
- luonnonvarojen merkittävä käyttö sekä viherrakenteeseen kohdistuva paine sekä
- tiiviin kaupunkirakenteen mahdollinen haavoittuvuus muuttuvassa ilmastossa.

Täydentyvässä ja tiivistyvässä kaupunkirakenteessa kaavarunkoluonnoksen haasteeksi muodostuu hiilinielujen ja –varastojen turvaaminen ja lisääminen, ilmastonmuutokseen sopeutuminen sekä resurssiviisaiden ratkaisujen jalkauttaminen.

Yhdyskuntarakenteen kestävään uudistamiseen on tarjolla runsaasti mahdollisuuksia sekä olemassa olevaa rakennettua ympäristöä uudistamalla että uusien alueiden harkitulla sijoittamisella ja tehokkaalla toteuttamisella.

Jatkosuunnittelussa tulee kiinnittää huomiota mm. seuraaviin asioihin:

- paikallisen uusiutuvan energian tuotannon mahdollisuuksien turvaamiseen mm. tontti- ja korttelirakenteen ratkaisuilla,
- hiilen säilymiseen tulevassa rakenteessa,
- massatasapainoon, uusiomateriaalien sekä kiertotalouden ratkaisujen huomioimiseen,
- resurssiviisaan ja vähähiilisen rakentamisen edistämiseen
- kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen jatkosuunnitteluvaiheissa sekä
- ilmastonmuutokseen sopeutumiseen ja varautumiseen tunnistaen mahdollisuuksia parannuksiin myös olemassa olevassa yhdyskuntarakenteessa sekä uudistuvissa kohteissa.

Kaavarunkoluonnoksen ratkaisun ilmastovaikutukset ovat sekä kielteisiä että myönteisiä vaikutusten ulottuessa kaavarunkoluonnoksen ulkopuolelle (ollen mm. seudullisesti merkittäviä). **Kaavarungolla ja sen toteutumisella on sekä pysyviä että väliaikaisia ilmastovaikutuksia.**

- Merkittävyydeltään erittäin suuria vaikutuksia ovat maankäytön pysyvät muutokset, yhdyskuntarakenteen muutokset, liikennejärjestelmän pysyväluonteiset muutokset (mm. infrastruktuurin rakentaminen).
- Kohtalaisia tai vähäisiä vaikutuksia ovat rakentamisen aikaiset vaikutukset (esim. maamassojen kuljetukset yksittäisten hankkeiden rakentamisten aikana) huomioiden kaavarungon laajuus sekä kyseisen vaikutuksen ajallinen ulottuvuus.

Ihmiset ja yhteisöt

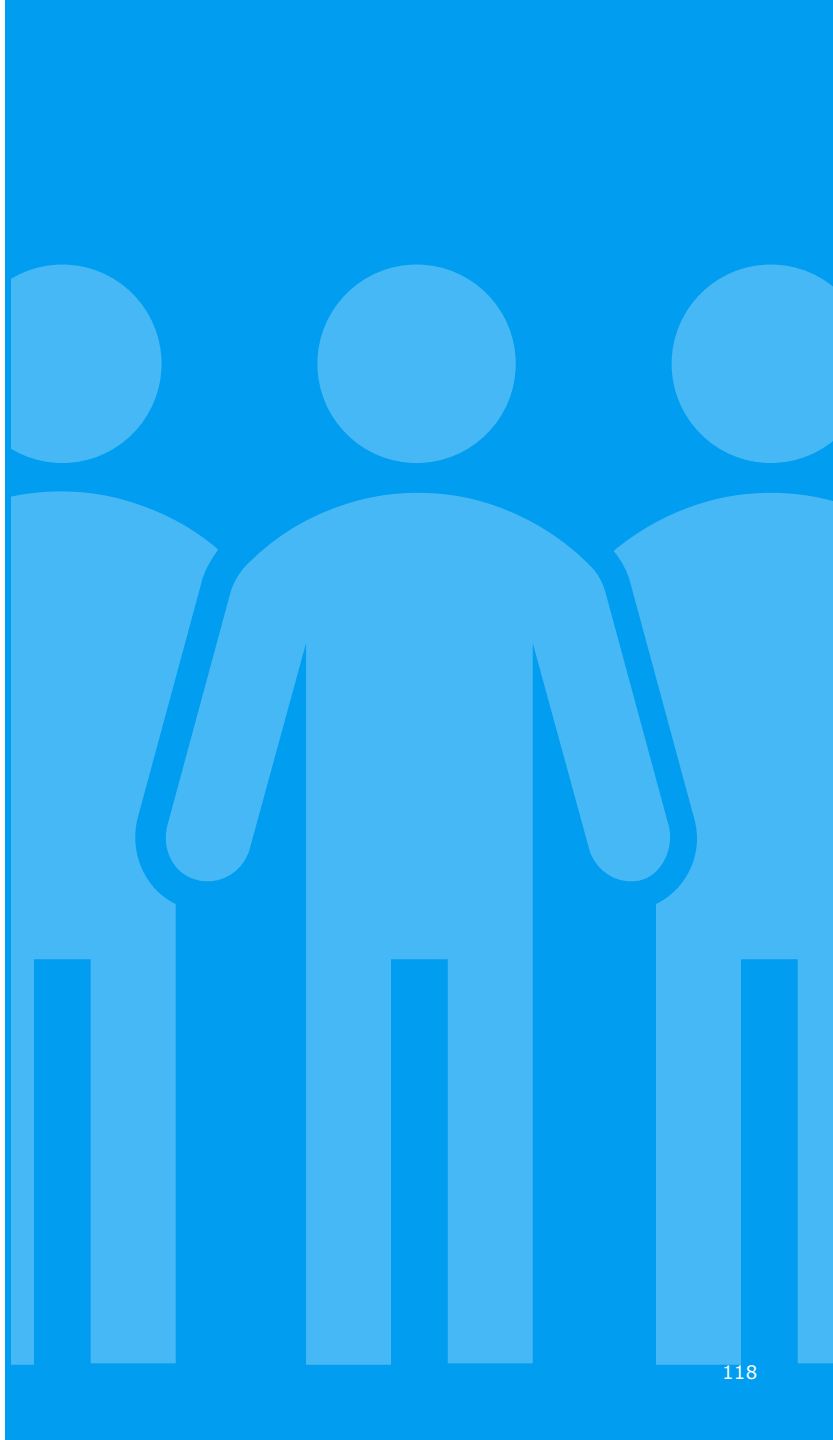
Vaikutukset ihmisiin ja yhteisöihin

Lähtökohdat ja arviointitapa

Vaikutuksia on arvioitu lähtöaineistojen pohjalta asiantuntija-arviona sosiaalisen kestävyyden näkökulmasta. Arvioinnissa on tunnistettu myös ns. herkkiä ihmisryhmiä. Ihmisiin ja yhteisöihin kohdistuvien vaikutusten arviointi on kohdennettu kaavarunkoluonnoksen vaikutuksiin, jotka kohdistuvat arjen toimintaympäristöön ja sosiaaliseen ympäristöön. Arvioinnissa on tarkasteltu myös ihmisten osallistumismahdollisuuksia kaavarunkoluonnoksen suunnitteluun.

Arvioinnin rakenne

- Kaavarunkoalueen monimuotoinen asujaimisto
- Osallisuus ja osallistumismahdollisuudet kaavarungon laadinnassa
- Vaikutukset arjen ympäristöön
  - Liikkuminen ja kulkutavat
  - Asuminen ja työpaikat
  - Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet
  - Palvelut
- Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön
  - Yhteisöllisyys
  - Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus
  - Imago ja identiteetti



Kaavarunkoalueen monimuotoinen asujaimisto

Kaavarunkoluonnoksen mukainen täydennys- ja uudisrakentaminen voi aiheuttaa hyvin erilaisia vaikutuksia eri alueilla ja eri ihmisryhmiin. Ns. herkkiä ihmisryhmiä ovat mm. heikommassa sosio-ekonomisessa asemassa olevat, lapset, vanhukset, vammaiset, maahanmuuttajat ja vieraskieliset. Seuraavassa on taustoitettu kaavarunkoalueen monimuotoista asujaimistoa, joka on tärkeä huomioida myös suunnittelun edetessä esimerkiksi eri ryhmien osallisuuden mahdollistamisessa ja tarpeiden huomioimisessa.

Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 116 000 asukasta. Kaavarunkoalueella suurin väestömäärän muutos tapahtuu Aviapoliksen suuralueella, jossa väestönkasvu olisi noin 28 000 asukasta. Tikkurilassa kasvua olisi noin 25 000 asukasta ja Hakunilassa noin 14 000 asukasta.

Vantaan kaupungin väestörakenne vanhenee. 75 vuotta täyttäneiden määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2025 mennessä lähes 20 000 henkilöön, kun se vuonna 2020 oli 14 200 henkilöä. Samalla väestörakenne kansainvälistyy. Vieraskielisten osuus Vantaalla on merkittävä. Vantaan väestöennusteen 2020 mukaan muuta kuin suomea, ruotsia tai saamea puhuvien osuus kasvaisi Vantaalla 24 prosenttiin vuoteen 2025 mennessä ja jatkossa aiempaa suurempi osuus muuttoliikkeestä on ulkomailta. Muuttoliike tasapainottaa väestörakennetta. Lähivuosien väestönkasvu edellyttää myös lapsille ja nuorille suunnattujen palveluiden kehittämistä.

Vantaan alueellista erilaistumista tarkasteltiin vuonna 2018 julkaistussa selvityksessä, jonka mukaan asuinalueet ovat jonkin verran erilaistuneet sosioekonomisesti vuosien 1995–2015 välillä. Pienituloisuus, matala koulutustaso ja työttömyys korostuvat etenkin omistusasumisvaltaisissa lähiöissä sekä 80–90-lukujen kerrostaloalueilla, joihin on keskittynyt runsaasti vuokra-asuntoja. Myös vieraskielisen väestön muita alueita korkeampi osuus on tunnistettu ilmiön taustalla. Vuonna 2015, Vantaan kaupungin vuokra-asunnoista 24 % sijaitsi 80–90-lukujen kerrostaloalueilla ja 20 % lähiöissä. Uusilla kerrostaloalueilla kaupungin vuokra-asunnoista sijaitsi 14 %. Kaavarungon alueelle sijoittuu sekä lähiöitä että 80–90-lukujen kerrostaloalueita.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Osallisuus ja osallistumismahdollisuudet

Kaavarunkoluonnoksen valmistelu ja siihen liittynyt vuorovaikutus ajoittui vuosille 2020 ja 2021. Kaavarungon suunnittelun alkuvaiheessa tehtyyn Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista -raporttiin on koottu aiemmissa suunnitteluhankkeissa koottuja asukkaiden näkemyksiä yhteensä 13 vuorovaikutusaineistosta ja noin 6 000 vastaajalta. Raportin mukaan aineistojen ikäryhmien vastausten perusteella vahvin ääni on noin 25–45-vuotiailla ja hiljaisin ja heikoin ääni lapsilla ja nuorilla sekä yli 65-vuotiailla ikääntyvällä väestöllä.

Kaavarunkoluonnoksen valmistelussa syksyllä 2021 toteutettiin:

- Osallistuvavantaa.fi -sivustolla kaikille avoin Liikkuminen tulevaisuuden ratikkakaupungissa -kysely (1 162 vastaajaa)
- kiinteistönomistajille suunnattu kysely (78 vastaajaa)
- lapsille ja nuorille suunnattu Seppo.io -vuorovaikutuspeli (noin 300 vastausta).

Lisäksi syksyllä 2021 järjestettiin kaavarungon luonnoksen laadintaa tukemaan suuralueittaiset asukastyöpajat, jotka toteutettiin Teams-kokouksina. Tapahtumissa puheenvuoro oli osallistujilla ja heidän ajatuksensa ja kommenttinsa kirjattiin Miro-alustalle muistiin suunnittelutyön tueksi.

Asukkaiden näkemyksiä on pyritty tuomaan suunnitteluun mm. kaavarunkoselostuksessa esitetyn suunnittelijan muistilistan avulla, johon on koottu asukkaiden ajatuksia sekä aihealueittain että suuralueittain. Muistilista on koottu luonnosvaiheessa toteutettujen vuorovaikutustilaisuuksien, kyselyjen ja asukkaiden toiveet –raportin pohjalta.

Kesän 2022 aikana kaavarungon luonnoksen nähtävilläolon aikana kaavarunkoluonnosta esiteltiin Millainen on vantaalainen ratikkakaupunki –kiertueen asukastilaisuuksissa kaikilla suunnittelualueen suuralueilla: Aviapoliksessa, Tikkurilassa, Hakunilassa ja Länsimäessä. Lisäksi kaavarunkoluonnosta esiteltiin Teams Live -tilaisuudessa, jonka tallenne julkaistiin kaavarungon verkkosivuilla. Teams Live –tilaisuudessa oli läsnä 30 henkeä ja tallennetta on katsottu 130 kertaa (tilanne 10.10.2022). Yhteensä tilaisuuksissa oli lähes 500 osallistujaa. Lisäksi luonnoksesta oli mahdollista jättää mielipiteitä kirjeitse, sähköpostitse sekä verkkopohjaisen kyselyn välityksellä. Kaavarunkoluonnosta esiteltiin kesän aikana vammaisneuvostossa sekä vanhusneuvostossa.

Omat haasteensa luonnosvaiheen vuorovaikutukselle toi koronapandemia, joka aiheutti rajoituksia kasvokkain kohtaamiselle. Verkossa tapahtunut vuorovaikutus on voinut antaa voimakkaamman äänen vastaajaryhmille, jotka luontevammin toimivat verkkoympäristössä, samalla kun ikääntyneiden, vieraskielisten tai digitaidottomien osuus vastaajista on todennäköisesti jäänyt vähäisemmäksi.

Ratikkakaupungin suunnittelijan muistilista
(Vantaan ratikan kaavarungon selostus, luonnos 5.4.2022)

Asuminen

- Monipuolisen asumisen mahdollistaminen
- Pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiivis keskustamaisuus keskustoihin

Virkistys

- Virkistäytymisen paikkoja luonnon monimuotoisuutta korostaen
- Metsien ja purojen varjeleminen

Kaupunkivihreä

- Vehreyden tuominen kaupunkitilaan, katoille ja kaduille
- Hoidettuja puistoja ja katuvihreää

Liikkuminen

- Liikkumisen monimuotoisuuden varmistaminen
- Kestävien liikkumisenmuotojen vahvistaminen ja korostaminen

Imago

- Alueiden kaupunkikuvallisen identiteetin ja omaleimaisuuden vahvistaminen ja niiden mahdollisuuksien tarkastelu ja selostus suunnitelmaan.

Toiminnot kaupunkiympäristössä

- Sekoittunut kaupunkirakenne
- Palvelujen monipuolisuus ja tuominen kivijalkaan kaduille
- Toimintojen monipuolisuus ja työpaikkojen mahdollistaminen

Historia ja esteettisyys

- Historian ja alueiden ominaispiirteiden korostaminen
- Kerroksellisuus ja esteettisyys kaupunkiympäristössä

Julkinen ulkotila

- Kohtaamispaikkojen luominen eri ryhmät huomioiden
- Ulkoliikuntamahdollisuuksien vahvistaminen
- Turvallisuuden ja valaistuksen korostaminen sekä elävyyden ja taiteen tuominen katukuvaan

Aviapolis

- Alueiden yhteensovittaminen
- Väylien estevaikutuksen ja melun ratkaiseminen
- Viherympäristön ja –verkoston vahvistaminen
- Pyöräily- ja kävelyverkoston kokonaiskuva ja yhteneväisyys
- Jumbon vetovoiman ja toiminnallisuuden korostaminen

Tikkurila

- Tunnettavuuden ja uniikkiuden korostaminen
- Keskustamaisuuden korostaminen laatu ja historia edellä
- Asemanseudun rauhoittaminen
- Koetun turvallisuuden vahvistaminen
- Jokivarren vetovoiman korostaminen

Hakunila

- Tiivis ja sekoittunut kaupunkirakenne
- Keskuksien kasvu ja pientaloalueiden rauhoittaminen
- Erilaisten alueiden yhteensovittaminen
- Palvelutarjonnan kehittyminen
- Erityisten paikkojen luominen ja korostaminen
- Segregaatiokehityksen tarkastelu ja kehittäminen

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Liikkuminen ja kulkutavat

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Saavutettavuus

- Kaavarunkoluonnos parantaa ratikkareitin varrelle sijoittuvien alueiden saavutettavuutta joukkoliikenneyhteyksien kehittyessä ja erityisesti Vantaan itäiset osat kytkeytyvät raideliikenteen piiriin. Myös yhteydet ratikkalinjan varrella olevien asuin- ja työpaikka-alueiden välillä paranevat. Kaavarunkoluonnokseen on merkitty erikseen tärkeät joukkoliikenteen vaihtopaikat ja rautatieasemat. Bussiliikenne säilyy myös tulevaisuudessa esimerkiksi Pakkalan ja Hakunilan alueilla ja ratikka parantaa liityntäyhteyksiä pääväylien bussiliikenteeseen, nykyisiin ratoihin sekä metroon idässä.

Esteettömyys

- Ratikka on esteetön kulkumuoto, joka parantaa asukkaiden, erityisesti liikuntaesteisten (pyörätuoli), ikääntyvien (rollaattori) tai lastenrattaiden kanssa kulkevien liikkumismahdollisuuksia. Pysäkkiympäristöjen ja pysäkeille suuntautuvien kävelyreittien suunnittelu esteettömiksi, parantaa myös laajemmin katutilojen esteettömyyttä.

Kestävyys

- Kaavarunkoalueella liikennejärjestelmän muutos tuo autoliikenteen rinnalle tasa-arvoisiksi myös kestävät kulkumuodot. Kaavarunkoluonnoksen mukainen katuympäristöjen kehittäminen kävelijän mittakaavassa parantaa viihtyisyyttä ja lisää koettua turvallisuutta ja voi myös kannustaa aiempaa enemmän liikkumiseen jalan ja pyörällä myös pidempiä matkoja. Toisaalta ratikka voi joillain alueilla aiheuttaa paikallisesti estevaikutusta, jos linjaus sijoittuu esimerkiksi asutuksen ja palvelujen väliin tai pirstoo nykyisiä virkistyskäytössä olevia alueita.
- Kaavarungon vaikutusalueella asuu ja toimii paljon muitakin ryhmiä kuin joukkoliikenteen käyttäjiä, eivätkä kaikki nykyiset ja tulevat asukkaat tule siirtymään pelkästään joukkoliikenteen käyttäjiksi. Kaavarunkoluonnos kuitenkin edesauttaa kestävien kulkumuotojen käytön lisääntymistä ja mahdollistaa joustavammin eri kulkumuotojen käytön. Joukkoliikenteen ja kaupunkiympäristöjen kehittymisen myötä yhä isommalla osalla asujaimistosta, tulotasosta riippumatta, on mahdollisuus asumiseen ja liikkumiseen ilman autoa. Se voi osaltaan vähentää alueiden eriarvoistumista, kun ratikkalinjan varrelle sijoittuvat alueet ja palvelut ovat nykyistä laajemmin saavutettavissa joukkoliikenteellä eikä auto ole edellytys tietyllä asuinalueella asumiseen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Asumismuodot

- Kaavarunkoluonnoksen toteutuessa eri suuralueilla voidaan tarjota houkuttelevia vaihtoehtoja eri elämäntilanteissa olevien kaupunkilaisten erilaisille asumistoiveille niin asuinalueen sijainnin kuin asumismuodon (kerrostalo-, rivitalo-, omakotiasunto joko vuokralla tai omistusasunnossa) osalta. Uudisrakentaminen tuottaa usein kalliimpaa asumista vanhaan asuntokantaan verrattuna. Vanhan ja uuden rakennuskannan sekoittuminen ja asumisen vaihtoehtojen monipuolistuminen lisää asukkaiden valinnanmahdollisuuksia, mutta asuntotarjontaan vaikuttavat monet tekijät, joihin voidaan vain osittain vaikuttaa strategisen tason suunnittelulla.

Elinympäristö (toimintojen sekoittuneisuus)

- Ratikkavyöhykkeellä on nykyisin hyvin monenlaisia asuinalueita pientaloalueista eri ikäisiin kerrostaloalueisiin ja kaupunkikeskustoihin ja kaavarunkoluonnoksen mukainen tiivistäminen ja täydennysrakentaminen tulee muokkaamaan kaupunkikuvaa paikoin hyvin voimakkaasti. Kaavarunkoalueella on paljon käyttötarkoitukseltaan muuttuvia alueita, joista useat ovat nykyisiä työpaikka-alueita. Perinteisten työpaikka-alueiden lisäksi erityisesti toimistotyöpaikkoja sijoittuu etenkin keskusta-alueille, jotka ovat asutuksen lisäksi merkittäviä työpaikka- ja palvelukeskittymiä.
- Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama uusien asuinalueiden ja sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueiden rakentuminen työpaikka-alueiden yhteyteen parantaa ihmisten mahdollisuuksia asua lähellä työpaikkoja ja palveluja ja samalla asiointimatkat lyhenevät.
- Asuntojen rakentaminen työpaikka-alueiden yhteyteen mahdollistaa monimuotoisempien alueiden syntymisen. Vihertehokkuuden ja kaupunkitilan viihtyisyyden huomioiminen myös työpaikka-alueiden kaavamerkinnöissä mahdollistaa viihtyisämpien ja houkuttelevampien työpaikka-alueiden kehittymisen.
- Tiivistä urbaania asumista ja toimitilarakentamista keskitetään erityisesti ratikan pysäkkiympäristöjen yhteyteen, samalla kun koko kaavarungon alueella elinympäristö muuttuu monin paikoin mittakaavaltaan enemmän autoliikenteen ympäristöstä kävelijän ympäristöksi. Jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien parantuminen lisää valinnanmahdollisuuksia myös kestävään työmatkaliikkumiseen.
- Yhtenä asukkaiden toiveena on ollut pientaloalueiden rauhoittaminen ja tiiviin keskustamaisuuden tuominen keskustoihin. Kaavarunkoalueella pientalovaltaisia alueita on mm. Koivuhaassa, Viertolassa, Kuusikossa, Hakunilassa ja Rajakylässä. Kaavarunkoluonnoksessa tiivistysrakentamista esitetään myös nykyisille pientalovaltaisille alueille, mutta kaavamerkinnöillä ohjataan uudis- ja täydennysrakentamista huomioimaan mm. ympäristön arvokkaat ominaispiirteet ja rakentamisen tavat sekä riittävien virkistysalueiden säilyttäminen.

Työpaikat

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa työpaikkakehityksen ja elinkeinorakenteen monipuolistumisen. Kaavarunkoluonnoksessa on elinkeinovaikutusten arvioinnin mukaan arvioitu eniten työpaikkarakentamispotentiaalia liike- ja toimisto-/toimitilarakentamiselle, joka mahdollistaa sekä osaamis- ja tietointensiivisten, palvelu-, majoitus- ja ravitsemustoiminnan että vähittäiskaupan toimialojen sijoittumisen alueelle. Suuralueille on osoitettu myös tilaa teollisuuden, varastoinnin ja logistiikan rakentamiselle, mutta työpaikkapotentiaalin määrien suhteen vaikutus on selvästi liike- ja toimitilarakentamista alhaisempi. Asunrakentaminen synnyttää myös julkisten palveluiden työpaikkapotentiaalia.
- Tilaa vievien työpaikkatoimintojen osittainen korvautuminen monipuolisemmilla ja tehokkaammilla työpaikkatoimintojen alueilla sekä asuinrakentamisella johtaa siihen, että osa nykyisistä työpaikoista poistuu. Kaavarungon alueella on työpaikkatoimintoja, jotka siirtyvät muuttuvan maankäytön seurauksena kaavarunkoalueen ulkopuolisille alueille. Tällaisia ovat esimerkiksi useat teollisuuteen, varastointiin sekä kauppaan ja tukkutoimintaan liittyvät työpaikat Aviapoliksen alueella. Muutoksilla voi olla kielteisiä vaikutuksia nykyisin kyseisillä toimialoilla työskentelevien ihmisten arjen toimintaympäristöön, jos työpaikka siirtyy muualle tai alueelta ei jatkossa löydy koulutusta vastaavia työpaikkoja. Toisaalta kaavarungossa tavoiteltu työpaikkakehitys voi toteutuessaan lisätä työpaikkamahdollisuuksia eri toimialoilla ja ratikan rakentuminen parantaa työpaikkojen saavutettavuutta, vaikuttaen myönteisesti useiden ihmisten työskentelymahdollisuuksiin.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat suuralueittain 1/2

Asumismuodot:

Aviapolis

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa.

Tikkurila

- Asukkaat ovat toivoneet monipuolista asumiskantaa eri hintatasoilla. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa.

Hakunila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asumisen vaihtoehtojen monipuolistamisen ja täydennysrakentamisen myötä lisääntyvät valinnanmahdollisuudet asuntotarjonnassa etenkin tiivistyvillä keskusta-alueilla pysäkkien ympäristössä.

Elinympäristö (toimintojen sekoittuneisuus):

Aviapolis

- Tiiviin asuin- ja työpaikkarakentamisen lisääminen Aviapoliksen alueelle muodostaa nykyistä laajemman liike- ja toimitilojen ja palvelujen keskittymän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta ja työpaikkoja.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Aviapoliksen alueen kehittymisen nykyistä viihtyisämpänä ympäristönä, jonka houkuttelevuus heijastuu sekä työpaikka- että asuinalueisiin.
- Tiiviiden työpaikka-alueiden (K) sijoittaminen Aviapoliksen pohjoisosiin lentokentän läheisyyteen sekä vilkasliikenteisten väylien varrelle mahdollistaa niiden toimimisen liikenteen häiriöiltä suojaavina rakenteina. Tällä on myönteisiä vaikutuksia työpaikka-alueiden naapurustossa sijaitsevien viher- ja asuinalueiden viihtyvyyteen.
- Asutuksen läheisyyteen sijoittuvien työpaikka-alueiden (K, TP) merkinnöissä edellytetään, etteivät sinne sijoittuvat tuotantotoiminnat aiheuta ympäristöhäiriöitä, jolloin luodaan asutuksen läheisyyteen sopivaa työpaikkarakennetta.

Tikkurila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueiden kehittymisen erityisesti pysäkkiympäristöjen lähellä, jolloin mahdollisuudet työn ja arjen yhdistämiseen paranevat.
- Tiiviin asuin- ja työpaikkarakentamisen lisääminen Tikkurilan keskustaan muodostaa nykyistä laajemman liike- ja toimitilojen ja palvelujen keskittymän. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta ja työpaikkoja.

Hakunila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa asuntorakentamisen tiivistämisen ja asuin- ja palvelutoimintojen sekoittumisen ratikan pysäkinympäristöissä erityisesti Hakunilan keskustassa ja Länsimäessä. Tällä on myönteisiä vaikutuksia ihmisten arkeen asiointietäisyyksien lyhentyessä ja monipuolisempien arjen palveluiden sijoittuessa lähemmäs asutusta.
- Vaaralassa Fazerilan alueella kaavarunkoluonnos mahdollistaa työpaikkatoimintojen ja asumisen osittaisen sekoittumisen, vaikka työpaikkoja myös poistuu.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Asuminen ja työpaikat suuralueittain 2/2

Työpaikat:

Aviapolis

- Aviapolis on pääkaupunkiseudun toiseksi suurin työpaikkakeskittymä, jossa työpaikkoja on noin 26 000. Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi noin 22 000 työpaikkaa.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa nykyistä monipuolisemman työpaikka-aluerakenteen kehittymisen ja joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen parantaa työpaikkakeskittymän saavutettavuutta myös kauempaa.
- Maankäytön muuttuessa vaikutuksia arjen toimintaympäristöön kohdistuu uusien toimintojen alta muualle siirtyvien työpaikkojen työntekijöihin ja mahdollisesti myös työmahdollisuuksiin. Poistuvien teollisuus- ja varastointialueiden tilalle sijoittuu esim. palveluiden, majoitus- ja ravitsemus- sekä tietointensiivisten alojen työpaikkoja. Elinkeinorakenteen monipuolistuminen luo siten myös uusia työpaikkamahdollisuuksia eri toimialoille sekä edellytyksiä palvelutarjonnan kehittymiselle.

Tikkurila

- Tikkurilassa on nykyisin noin 21 000 työpaikkaa ja kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi arviolta noin 13 000 työpaikkaa.
- Tikkurilan alueella toimialat ovat tasaisemmin jakautuneet Aviapolikseen ja Hakunilaan verrattuna ja kaavarunkoluonnos mahdollistaa edelleen työpaikka-alueiden kehittämisen ratikkalinjan varrella.
- Kaavarunkoluonnos parantaa Koivuhaassa ja Hakkilassa sijaitsevien työpaikka-alueiden saavutettavuutta kestävillä kulkumuodoilla.
- Myös Tikkurilan keskusta-alueella on tavoitteena työpaikkamäärän kasvu ja elinkeinorakenteen kehittyminen, joka luo edellytyksiä palvelutarjonnan parantumiselle ja lisää keskusta-alueen elävyyttä.

Hakunila

- Hakunilassa on nykyisin noin 4 000 työpaikkaa ja kaavarunkoluonnoksen mahdollistama lisäys olisi arviolta noin 1 000 työpaikkaa. Teollisuuden työpaikkojen osuus on nykytilassa merkittävä.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa nykyistä monipuolisemman työpaikka-aluerakenteen kehittymisen raitiotielinjauksen varrelle. Samalla elinkeinorakenteen kehittyminen luo edellytyksiä palvelutarjonnan parantumiselle ja lisää keskusta-alueiden elävyyttä.
- Ratikka ja muiden joukkoliikenneyhteyksien kehittyminen lisää Hakunilassa asuvien mahdollisuuksia kestävämpään työmatkaliikkumiseen suuralueen ulkopuolelle.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Palvelut

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella:

Palveluverkko

- Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty sekä julkisten palveluiden nykyverkkoa että tulevia palveluvarauksia ja kehittämistarpeita. Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu kasvavan väestön edellyttämä palvelutarve. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa eri alueiden palveluiden rakentumisen vaiheittain asukkaiden tarpeita vastaavaksi. Suurin osa kaavarunkoluonnoksen pysäkkiympäristöistä sisältää joko C-, CL- tai AC-merkintöjä, joissa osoitetaan asumisen lisäksi useita muita toimintoja, kuten monipuolista palveluverkkoa, joka mahdollistaa sekä julkisten että yksityisten palveluiden kehittämisen. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa seudullisten ja paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen keskusta-alueille Aviapoliksessa, Tikkurilassa ja Hakunilassa sekä paikallisten vähittäiskaupan suuryksiköiden sijoittamisen Länsimäen keskusta-alueelle. Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty kaupallisten palveluiden alueita, joiden toteutuksessa tulee huomioida myös kävely- ja pyöräilymahdollisuudet ja joukkoliikenneyhteydet. Kaavarunkoluonnoksessa on esitetty julkisten palveluiden alueita, kohteita sekä kehittämistarpeita useilla eri kaavamerkinnöillä, joissa edellytetään lähipalveluiden saavutettavuutta kävellen ja pyöräillen.
- Kaavarunkoluonnos monipuolistaa nykyistä elinympäristöä ja parantaa palveluverkkoa ratikkalinjan varrella. Asukkaiden lähipalveluina toimivat koulut ja päiväkodit ovat keskustojen lisäksi asuinalueilla lähellä käyttäjiään, parantaen saavutettavuutta. Peruspalvelut ovat asuinalueen viihtyisyyden lisäksi useimmille tärkeimpiä tekijöitä asuinalueen valinnan kannalta. Lisääntyvät palvelut parantavat myös nykyisten asukkaiden arjen sujuvuutta, kun palveluiden määrä kasvaa ja ne ovat paremmin saavutettavia myös kestävillä kulkumuodoilla. Lisäksi ratikkalinjan varrelle etenkin pysäkkiympäristöihin kehittyvät palvelut ovat myös kauempaa saapuvien työmatkaliikkujien saavutettavissa. Pysäkkiympäristöjen kehittyminen lisää lähipalveluita ja parantaa niiden saavutettavuutta myös pientalovaltaisilla alueilla.
- Kaavarunkoluonnoksen mukainen päivittäistavarakauppojen ohjaaminen keskustoihin ja asuinalueille parantaa lähipalveluja ja asukkaiden arjen sujuvuutta. Kaupallisten palveluiden saavutettavuuden parantaminen kestävillä kulkumuodoilla parantaa eri asukasryhmien tasapuolisia mahdollisuuksia palvelujen käyttämiseen. Kaavarunkoluonnoksen mahdollistama uusien liiketilojen syntyminen esimerkiksi keskusta-alueiden asuinkerrostalojen kivijalkaan voi lisätä monipuolisempaa palvelutarjontaa asukkaille ja työssäkävijöille, mutta yritystoiminnan houkuttelevuuteen ja liiketoimintamahdollisuuksiin vaikuttavat monet tekijät, joihin voidaan vain osittain vaikuttaa strategisen tason suunnittelulla.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa pysäkkiympäristöjen kehittymisen monipuolisten toimintojen, asutuksen ja palvelujen alueena, jolloin monipuolistuva kaupan ja kaupallisten palveluiden tarjonta ja lisääntynyt kivijalkaliiketoiminta parantaa asukkaiden arjen sujuvuutta. Ratikan ja täydennysrakentamisen aiheuttama kiinteistöjen arvonnousu voi vaikuttaa joidenkin yrittäjien mahdollisuuksiin löytää kohtuuhintaisia toimitiloja, mikä voi osittain heijastua palvelutarjontaan.
- Kaavarunkoluonnoksessa yhtenä haasteena palveluverkon toteutumisessa on tunnistettu julkisten palveluiden tarpeeseen oikean kokoisen, ympäristöltään terveellisen ja rakennettavuudeltaan hyvän tontin löytyminen tiivistyvästä kaupunkirakenteesta, mikä voi vaikuttaa sopivan kokoisen alueen löytymiseen esimerkiksi uuden koulun tai päiväkodin tarpeisiin ja sitä kautta lähipalveluiden saavutettavuuteen ja arjen sujuvuuteen.
- Asukasmäärän kasvaessa etenkin lähipalvelut voivat kuormittua, koska jo nykyisin Vantaan palveluiden kapasiteetti on monin paikoin täyttynyt. Yleiskaavan sosiaalisten vaikutusten arviointiraportissa tunnistettiin mahdolliset haasteet sekä julkisten että yksityisten palveluiden riittävyydessä uusilla, nopeasti kasvavilla alueilla, kuten Aviapoliksessa. Kokemukset pohjaavat esimerkiksi Kivistöön, jossa palveluiden viivästyminen on vaikuttanut asukastyytyväisyyteen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Palvelut suuralueittain

Palveluverkko:

Aviapolis

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Aviapoliksen palveluverkon kehittymisen kasvavien asukas- ja työpaikkamäärien tarpeisiin.
- Kaupunkiympäristön kehittyminen monipuolisten toimintojen alueena parantaa myös alueella asuvien, työssäkäyvien sekä asioivien toimintaympäristöä esimerkiksi ravintolatoiminnan ja muun palvelutarjonnan lisääntyessä.
- Kaupallisten palveluiden tarjonta Aviapoliksen alueella on jo nykyisin seudullisesti merkittävää, mutta asukasmäärän merkittävä kasvu mahdollistaa kaupallisten palveluiden kehittymisen uusilla keskusta- ja asuinalueilla paikalliseen kysyntään pohjautuen.
- Asukaspalautteessa Aviapoliksen alueen nuoret mainitsivat jo nykyisenä haasteena päiväkotien ja nuorisotyön kuormituksen sekä puutteet nuorisolle suunnatuissa paikoissa. Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Aviapoliksen alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita.
- Alueella on jo tiedossa useita tulevia julkisia hankkeita kuten mm. Aviapolis coreen sijoittuva lukio sekä Aerolan ja Huberilan alueille sijoittuvat oppilaitokset, koulut ja päiväkodit.
- Jos Aviapoliksen palvelut eivät rakennu asukasmäärän kasvun tahdissa, voi sillä olla kielteisiä vaikutuksia asukkaiden arjen sujuvuuteen. Jos Aviapoliksen alueelta syntyy tämän seurauksena kuormitusta Tikkurilan palveluille, voivat vaikutukset osittain heijastua kielteisesti myös Tikkurilan suuralueella asuville.

Tikkurila

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa erityisesti pysäkkiympäristöjen palveluverkon parantamisen ja lähipalveluiden kehittämisen sekä palveluiden saavutettavuuden parantamisen kestävillä kulkumuodoilla.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa Tikkurilan keskustan ja liikenteen solmukohtana toimivan aseman ympäristön kehittymisen monipuolisena asutuksen, työpaikkojen ja palvelujen alueena.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tuotu esille Tikkurilaan rakentuva uusi hyvinvointikeskus.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Tikkurilan alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita. Haasteena on kuitenkin soveltuvien tonttien löytyminen hyvin saavutettavissa olevilla sijainneilla jo tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä.

Hakunila

- Asukkaat ovat olleet tyytymättömiä Hakunilan palvelutarjontaan ja kaavarunkoluonnos mahdollistaakin Hakunilan palveluverkon kehittymisen monipuolisemmaksi sekä palveluiden saavutettavuuden parantumisen.
- Kaavarunkoluonnoksessa on tunnistettu Hakunilan alueelta useita julkisten palveluiden kehittämistarpeita.
- Tulevaisuuden kohteina on mainittu useita päiväkoteja, jotka parantavat lapsiperheiden arjen toimintaympäristöä.
- Ikääntyvän väestön tarpeita on kaavarunkoluonnoksessa huomioitu mm. mahdollistamalla vanhustenkeskuksen toteutuminen Hakunilassa, mikä osaltaan parantaa ikääntyvän väestön palveluiden saatavuutta.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa myös Hakunilan urheilupuiston länsireunalla sijaitsevien julkisten palveluiden keskittymän kehittymisen.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Virkistysalueet ja -reitit

- Nykyisten ja suunniteltujen virkistysalueiden ja -reittien määrä vaihtelee paljon eri suuralueilla ja myös kaavarunkoluonnoksen vaikutukset virkistysmahdollisuuksiin vaihtelevat suuralueittain. Kaavarunkoluonnoksessa on kuvattu kaavarungon alueelle sijoittuvia merkittäviä virkistysalueita ja –reittejä muuttuvassa ympäristössä.

- Kaavarunkoluonnoksessa on pyritty tuomaan esille toisiinsa kytkeytyneiden virkistysalueiden verkosto. ’Viherketju’ ja ’viherkatu tai muu vehreä kulkureitti’ -kaavamerkinnöillä mahdollistetaan viihtyisämpien jalankulun ja pyöräilyn ympäristöjen kehittyminen ja virkistysalueiden linkittyminen toisiinsa.

- Puistojen ja julkisten ulkotilojen riittävyys on tuotu esille ’keskusta-alueen’ ja ’lähikeskustan alueen’ kaavamerkinnöissä (C, CL) sekä ’asuinvaltaisen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueen’ kaavamerkinnässä (AC). Kaavamerkinnöissä ’asumisen ja kaupallisten palvelujen alue (A/KM)’ ja ’asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP)’ edellytetään riittävän tilan varaamista julkisille virkistysalueille.

Mahdollisuudet kohtaamiseen ja oleskeluun

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa koko kaavarungon alueella nykyistä monipuolisemman kaupunkitilan kehittymisen, jossa on mahdollisuuksia kohtaamiseen ja oleskeluun. Tätä on tuotu esille mm. kaavamerkinnöissä ’pysäkinseutu’, ’kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila’ ja ’tärkeitä avoimia kaupunkitiloja yhdistävä käveltävä kaupunkitila’.
- Pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille.

Virkistyskohteiden saavutettavuus

- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa virkistyskohteiden nykyistä paremman saavutettavuuden kestävillä kulkumuodoilla ratikan rakentamisen sekä jalankulku- ja pyöräily-yhteyksien kehittyessä.

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet suuralueittain 1/2

Virkistysalueet ja –reitit:

Aviapolis

- Rakentaminen pirstoo osittain alueen jo nykyisin niukkoja luonnontilaisia alueita etenkin Veromiehen alueella.
- Kaavarunkoluonnos mahdollistaa rakennettujen viheralueiden ja viheryhteyksien lisäämisen parantaen kokonaisuudessaan Aviapoliksen alueen viihtyisyyttä sekä vastaa asukkaiden toiveisiin viheralueiden ja niiden välisten reittien lisäämisestä.
- Asukasmäärän voimakas kasvu voi lisätä virkistysalueisiin kohdistuvaa kuormitusta ja käyttäjäpainetta.
- Aviapoliksen rakentuessa vaiheittain vuosikymmenten aikana aiheutuu rakentamisen aikaisia ympäristöhäiriöitä, jolloin riittävien lähivirkistysalueiden merkitys asukkaille korostuu myös hyvinvointitekijänä.
- Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa olisikin suositeltavaa pyrkiä varmistamaan, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, tai jopa hieman etuajassa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle.

Tikkurila

- Rakentaminen pirstoo osittain viherympäristöä etenkin Kuninkaalan ja Maarinkunnaan välisellä alueella.
- Kaavarunkoluonnoksessa on huomioitu Tikkurilan historialliset kerrostumat ja se mahdollistaa Keravanjokilaakson kehittämisen virkistysalue- ja puistokokonaisuutena asukkaiden toiveiden mukaisesti.
- Kaupunkiympäristön kehittäminen viherkaduista ja virkistysalueista muodostuvana viherverkkona mahdollistaa viihtyisän ympäristön erityisesti jalan tai pyörällä kuljettaessa.
- Asukasmäärän kasvaminen lisää Tikkurilan kaavarungon alueelle sijoittuvien virkistysalueiden käyttäjäpainetta. Tikkurilan asukkaiden lisäksi sitä voi tulla esimerkiksi Aviapoliksen suunnalta sekä etelästä Helsingin puolelta Puistolan ja Heikinlaakson alueilta, joista on yhteys Tikkurilan puolelle.

Hakunila

- Kaavarunkoalueen laajimmat yhtenäiset metsäiset alueet ovat Hakunilan suuralueella Vaaralassa ja Länsimäessä.
- Kaavarunkoluonnoksen mukaisesti muilla alueilla tiivistysrakentamista tehdään siten, että suurin osa nykyisistä metsistä ja virkistyskäytössä olevista alueista säilyy.
- Ratikkalinja ja rakentaminen pirstoo ja pienentävät yhtenäisiä metsäalueita Vaaralan alueella ja voi lisätä jäljelle jääviin metsiin kohdistuvaa virkistyskäyttöpainetta.
- Asukasmäärän kasvu voi lisätä virkistysalueiden kuormitusta ja kulumista Hakunilan alueella ja heijastua tällä tavoin virkistyskäyttökokemukseen.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset arjen toimintaympäristöön

Virkistyksen ja vapaa-ajan mahdollisuudet suuralueittain 2/2

Mahdollisuudet kohtaamiseen ja oleskeluun:

Aviapolis

- Aviapoliksen alueella nuoret toivoivat lisää kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja sisä- ja ulkotiloissa. Kaavarunkoluonnoksessa on mainittu mm. monitoimikeskus Atomi sekä Wiiman alue, jossa osaa vanhoista teollisuusrakennuksista pystytään hyödyntämään esimerkiksi harrastetiloina sekä kulttuurille ja taiteelle.

Tikkurila

- Ratikan pysäkkiympäristöjen kehittäminen nykyistä monipuolisimmiksi kaupunkitiloiksi lisää mahdollisuuksia monenlaisiin vapaa-ajanviettomahdollisuuksiin esimerkiksi nuorille myös Tikkurilan keskustan ulkopuolella.

Hakunila

- Asukkaat ovat toivoneet lisää hoidettuja puistoja ajan viettämiseen. Kaavarunkoluonnos mahdollistaa virkistysalueiden kehittämisen myös puistomaisempana ympäristönä.

Virkistyskohteiden saavutettavuus:

Aviapolis

- Ratikka parantaa Aviapoliksen joukkoliikenneyhteyksiä ja sitä kautta esimerkiksi Tikkurilassa sijaitsevien virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteiden saavutettavuutta. Yhteydet paranevat myös laajemmille virkistysalueille Hakunilaan, josta on yhteys Sipoonkorven kansallispuistoon. Kauempana sijaitsevat kohteet eivät kuitenkaan korvaa lähivirkistyskohteiden arvoa asuinviihtyvyydelle.

Tikkurila

- Virkistysalueet ovat Tikkurilassa pääosin urbaanin puistomaisia, joten laajempien yhtenäisten luonnontilaisten metsäalueiden saavuttaminen edellyttää matkustamista esimerkiksi Hakunilaan, jonne joukkoliikenneyhteydet ratikan myötä paranevat.

Hakunila

- Joukkoliikenneyhteyksien parantuminen lisää sekä suuralueen sisällä että sen ulkopuolella, esimerkiksi Tikkurilassa sijaitsevien virkistys- ja vapaa-ajanviettokohteiden saavutettavuutta.
- Saavutettavuuden parantuminen voi houkutella lisää käyttäjiä Hakunilan virkistysalueille myös suuralueen ulkopuolelta.

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Yhteisöllisyys

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Yhteisöllisyys

- Asuinalueet voivat erota paljonkin siinä, millaisia yhteisöjä ja yhteisöllisyyttä niihin muodostuu. Ihmisten muuttaessa uusille rakentuville asuinalueille kuten Aviapolikseen, voi yhteisöllisyyden rakentuminen viedä aikaa, etenkin jos alueiden rakentuminen tapahtuu vaiheittain pitkän ajan kuluessa. Kaavarungon aiheuttamat muutokset uudemmilla asuinalueilla voivat olla hyvin erilaisia kuin vanhemmilla asuinalueilla, joissa yhteisöt ovat muotoutuneet aikojen kuluessa.

- Vantaan väestörakenteen kansainvälistyminen ja monikulttuurisuus voi osaltaan tukea yhteisöllisyyden kehittymistä. Esimerkiksi Hakunila on monikulttuurinen kaupunginosa, jossa yhteisöllisyys on kehittynyt pitkän ajan kuluessa. Se valittiin vuonna 2015 vuoden kaupunginosaksi. Perusteissa mainittiin mm. yhteisöllisyys sekä aktiivinen yhdistys- ja kulttuuritoiminta. Vahva yhteisöllisyys voi toimia voimavarana alueen kehittyessä kaavarungon mukaisesti.

- Kaupunkimaisten asuinalueiden yhteisöllisyys on muutoksessa. Vaikka suorat naapurikontaktit ovat vähentyneet ja naapurustoyhteisöllisyys on osittain korvautunut muilla kuin naapurustoon sidotuilla yhteisöillä, ovat sosiaaliset kontaktit asuinalueella silti edelleen suhteellisen korkealle arvotettu asumisen valintakriteeri ja ikääntyminen lisää sosiaalisten kontaktien merkitystä lähiympäristössä (Asukasbarometri 2016, SYKE).

- Yhteisöllisyyden kehittymisessä tärkeää on myös asukkaiden aktiivisuus. Vantaan asukasbarometrin 2020 mukaan Aviapoliksen, Hakunilan ja Tikkurilan suuralueen vastaajista yli 60 prosenttia kiinnostaa osallistua asuinalueensa kehittämiseen. Tärkeää yhteisöllisyyden tukemisessa ovat esimerkiksi yhteisöllisyyttä tukevat tilat, asukkaiden suosimat aktiviteetit ja mahdollisuus kohtaamiseen. Nämä tulivat esille myös asukkaiden toiveissa ratikkakaupungille. Tikkurilassa asukkaat toivoivat mm. lisää monimuotoisia liiketiloja ja aukioiden toiminnallisuuden parantamista. Hakunilan alueen asukkaat ovat toivoneet piristystä ja väriä katukuvaan sekä lisää toiminnallisuutta ja asukastiloja. Aviapoliksen alueella nuoret toivoivat mm. lisää kokoontumis- ja ajanviettopaikkoja sisä- ja ulkotiloissa. Kaavarunko mahdollistaa asukkaiden toiveisiin vastaamisen ja mahdollistaa kaupunkitilan kehittämisen viihtyisämmäksi huomioiden kaavamerkinnöissä ja selostuksessa mm. pysäkkien lähiympäristöjen monipuolisen toiminnallisuuden, viihtyisyyden, oleskelumahdollisuudet, kohtaamisen mahdollistavat julkiset tilat sekä puistot ja muut viheralueet.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus

Yleisesti kaavarunkoluonnoksen alueella

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus

- Täydennys- ja uudisrakentaminen muuttaa paikoin merkittävästi nykyisiä elinympäristöjä, etenkin alueilla, joissa työpaikka-alueita muutetaan osittain asuinalueiksi. Osa muutoksista voi aiheuttaa huolta nykyisissä asukkaissa etenkin alueilla, joissa on vakiintunutta asutusta. Vaikutukset voivat olla kielteisiä ja aiheuttaa vastustusta, jos uudisrakentaminen tai tiivistäminen esimerkiksi pirstoo tutun lähivirkistysalueen. Alueiden vaiheittainen rakentuminen voi aiheuttaa paikoin pitkäaikaistakin rakentamisen aikaista haittaa asuinviihtyvyydelle lisäämällä ympäristöhäiriöitä, kuten melu-, tärinä- tai pölyvaikutuksia. Osa tiivistämisen hyödyistä voi konkretisoitua vasta useiden vuosien kuluessa. Toisaalta elinympäristön viihtyisyyden paraneminen esimerkiksi vehreyden lisääntymisenä vaikuttaa myönteisesti asuinviihtyvyyteen.

- Kaupungin kasvaminen ja asuinympäristöjen muuttuminen voi muuttaa myös sosiaalista ympäristöä. Strategisella suunnittelulla voidaan vaikuttaa sosiaaliseen ympäristöön vain välillisesti, esimerkiksi edistämällä erilaisten asuinympäristöjen kehittymistä. Kaavarungon alueella on hyvin monenlaisia asuin- ja elinympäristöjä ja kaavarungossa on tunnistettu alueita, joiden nykyistä rakennetta ja luonnetta pyritään tietoisesti muuttamaan alueen viihtyisyyden ja vetovoimaisuuden lisäämiseksi tai segregaation vähentämiseksi. Toisaalta useilla alueilla kaavaratkaisuin pyritään säilyttämään ja vahvistamaan alueiden arvokkaita ominaispiirteitä sekä ympäristön arvo- ja vetovoimakohteita. Täydennys- ja uudisrakentamisen kautta on mahdollisuus lisätä alueiden vetovoimaisuutta ja elinvoimaisuutta, mutta samalla on tärkeä pyrkiä huomioimaan eriarvoistumisen riskejä.

- Turvallisuuden kokemus on tärkeää myös asukkaiden viihtyvyyden kannalta. Kaavarunko mahdollistaa toimintojen sekoittumisen ja monipuolisemman kaupunkiympäristön kehittymisen etenkin keskusta-alueilla, jolloin on mahdollisuus elävämpien turvalliseksi koettujen kaupunkitilojen kehittymiseen. Tätä edesauttaa myös monin paikoin autoilijan mittakaavan muuttuminen kävelijälle suotuisaksi viihtyisäksi ympäristöksi.

- Tärinä ja runkomeluselvitys on tehty paaluvälille 11100 - 19800. Lähtötietoina on käytetty GTK:n maaperäkarttaa sekä raitiotielinjan pohjatutkimuksia. Raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Tärinän huippuarvo ei ylitä tärinän raja-arvoja ainakaan yli 15 metrin etäisyydellä raitiotiestä. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohje-arvon < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.
- Raitiovaunuliikenteen arvioidaan aiheuttavan katualueen ulkopuolella yli 30 dB runkomelutasoja Kuninkaalan, Hakunilan ja Vaaralan alueilla. Näillä alueilla noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 45 dB runkomelualueelle ja noin 90 asuinrakennusta 35–40 dB runkomeluvyöhykkeelle.
- Vaaralassa sijaitsevan kirkon arvioidaan jäävän 45 dB runkomelualueelle. Muiden erityistä hiljaisuutta vaativien tilojen sijoittumista ei ole selvityksessä kartoitettu.
- Alustavan arvioinnin perusteella runkomelulta vaimennettavaa raitiotieosuutta (kaksi raidetta) on yhteensä noin 3160 metriä. Ratarakenteeseen sijoitettavalla vaimennusmatolla runkomelutasot saadaan suositusten mukaiselle taso.

- Meluselvityksen mallinnuksissa raitiovaunun meluspektri on tiemeluun verrattuna painottunut vaihdekolinaa lukuun ottamatta korkeammille taajuuksille, jolloin tiemelun spektrillä mitoitetut julkisivun rakenneosat antavat raitioliikenteen melulle huomattavasti paremman äänieristyksen. Tämä tarkoittaa, että asuinhuoneistojen sisämelujen kannalta tulokset kuvaavat pahinta mahdollista tilannetta, ja toteutuva tilanne on melujen kannalta luultavasti parempi.
- Tulevaa raitioliikenteen kalustoa ei ole vielä olemassa, joten melupäästöihin liittyy epävarmuuksia. Laskennoissa kalustoksi on oletettu saman tyyppinen kalusto kuin nykyinen Artic-kalusto.
- Nopeuksina raitiotielle on käytetty katujen nopeusrajoituksia, mikä tarkoittaa pysäkkien kohdalla mahdollisesti lievää yliarviointia melutasoissa, ja toteutuva tilanne on melujen kannalta luultavasti parempi.
- Lähtömelutason oletuksena raitiotien päällystemateriaali on kauttaaltaan kovaa. Vaihtamalla materiaali esimerkiksi nurmipäällysteiseen, melutasoja saadaan alennettua.
- Vaihdekolina ja kaarrekirskunta, joka on melko satunnainen ilmiö, on mallinnettu pahimman skenaarion mukaisesti.

Vaikutukset sosiaaliseen ympäristöön

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus suuralueittain

Viihtyvyys, terveys ja turvallisuus:

Aviapolis

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Aviapoliksen suuralueella asukkaat kokevat viihtyvyystekijöinä mm. Jumbon kauppakeskuksen, viheralueet ja Kartanonkosken alueen kauniit rakennukset. Merkittävänä epäviihtyvyystekijänä koetaan autoliikenteen aiheuttamat häiriöt.
- Kaavarunko mahdollistaa painopisteen siirtämisen autoliikenteestä tasapuolisemmin kestäviin kulkumuotoihin ja kaupunkitilan muuttamisen vehreämmäksi ja viihtyisämmäksi käveltävämmäksi ympäristöksi, jossa autoliikenteen haittoja vähennetään mm. rakenteellisilla ratkaisuilla. Tämä lisää koettua turvallisuutta ja asuinviihtyvyyttä.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Tikkurila

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Tikkurilan suuralueella asukkaat arvostavat mm. palveluja, hyviä joukkoliikenneyhteyksiä sekä Keravanjoen rantojen virkistysaluekokonaisuutta ja viheralueita. Epäviihtyvyystekijänä on tuotu esille mm. asemanseudun liikenne ja se, etteivät liikennejärjestelyt tue kävelyä.
- Kaavarunko mahdollistaa kävely- ja pyöräilyreittien kehittämisen ja parantaa siten käveltävyyttä sekä aseman ympäristössä että laajemmin kaavarungon alueella.
- Kaavarungossa huomioidaan Keravanjoen virkistysaluekokonaisuuden kehittämisen lisäksi myös useita pienempiä virkistysalueita ja –reittejä, jotka parantavat asuinviihtyvyyttä ja virkistysmahdollisuuksia.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Hakunila

- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista –raportin mukaan Hakunilan suuralueen asukkaat arvostavat asuinalueensa monipuolisia ulkoilu- ja urheilumahdollisuuksia ja luonnon läheisyyttä. Palvelujen puute on koettu merkittävänä epäviihtyvyystekijänä.
- Kaavarunko mahdollistaa nykyisten viihtyvyystekijöiden säilymisen sekä monipuolisemman palvelurakenteen kehittymisen erityisesti pysäkkien ympäristössä.
- Kaavarungon mahdollistamat muutokset lisäävät viihtyisää kaupunkiympäristöä, joka luo mahdollisuuksia monipuolisille asumisratkaisuille, virkistys- ja vapaa-ajan mahdollisuuksille sekä kannustaa kestävien kulkumuotojen käyttöön.

Huomioita jatkosuunnitteluun

Alueiden kehittyessä tulisi varmistaa erityisesti lähipalveluiden tuominen rakentuville asuinalueille samanaikaisesti asutuksen kanssa. Lisäksi tulisi huomioida kävelyn ja pyöräilyn reitistöjen käytön turvaaminen rakentamisaikana, kävely-ympäristöjen viihtyisyyden panostamiseen jatkosuunnittelussa sekä mahdolliset riskit rakentamisen ja luonnon yhteensovittamisessa.

Jatkosuunnittelussa on tärkeää pyrkiä varmistamaan, että uudistusten myötä ratikan varrelle jää asumisvaihtoehtoja, jotka ovat myös pienituloisten talouksien saavutettavissa, jotta heillä on mahdollisuus asua kaavarungon alueella hyvien joukkoliikenneyhteyksien ja palveluiden varrella.

Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tulee varmistaa lähivirkistysalueiden riittävyys ja yhteydet laajemmille viher- ja ulkoilualueille, jotta lähivirkistysalueet vastaavat lisääntyvän asujaimiston tarpeisiin ja kaavarunkoalueella sijaitsevat vetovoimaiset virkistyskohteet pystyvät vastaamaan myös kasvavaan kulutukseen.

Aviapoliksen alueen vaiheittaisessa rakentumisessa tulisi varmistaa, että lähivirkistysalueet rakentuvat samanaikaisesti uusien asuinalueiden kanssa, jotta mahdollistetaan niiden käyttö mahdollisimman laajalle käyttäjäryhmälle. Näin voidaan lisätä hyvinvointia ja vähentää rakentamisen aiheuttamia ympäristöhäiriöiden kuormitusta asukkaille.

Jatkosuunnittelussa melumallinnusta tulee tarvittavin osin tarkentaa ja päivittää katusuunnitelma-aineiston perusteella erityisesti vaihteiden sijainnin ja ajonopeuksien osalta.

Ongelmakohteiden meluntorjunta tulee huomioida suunnitteluratkaisuissa ja/tai rakenteellisena meluntorjuntana.

Mikäli rata voidaan toteuttaa nurmiratana tai mahdollinen vaihde siirtää asutuksen tai muun herkän kohteen luota pois, voidaan vähentää melualtistusta.

Mikäli yleissuunnitelman linjaukset ja korkeusasemat tai vaihteiden paikat merkittävästi muuttuvat katusuunnitelman yhteydessä alueella, jossa on häiriintyviä kohteita ohjearvojen tuntumassa, tulee meluselvitys päivittää tarvittavin osin.

Meluesteiden suunnitelmia tulee tarkentaa ja optimoida yhdessä katusuunnittelijoiden kanssa siten, että näkemäalueet ja muut suunnittelun reunaehdot tulevat huomioiduksi viimeisimpien suunnitteluratkaisujen mukaisesti.

Jatkosuunnittelussa runkomeluarviointia tulee tarkentaa määrittelemällä tarvittavien vaimennuksien suuruudet.

Jatkosuunnittelussa tulisi lisäksi arvioida paalulaatan vaikutuksia runkomelua aiheuttavan värähtelyn etenemiseen.

Lähteet

Lähdeluettelo

- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnos 5.4.2022
- Vantaan ratikan kaavarungon liikenteelliset vaikutukset 8.6.2022
- Kaavarungon vuorovaikutusaineistoja
- Vantaan kaupunki: Kaavarunkoluonnoksen päästölaskenta (KEKO) 10.6.2022
- Vantaan yleiskaava 2020
- Vantaan yleiskaava 2020: sosiaalisten vaikutusten arviointi 2020
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi 2022
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma 18.9.2019
- Vantaan ratikan design manual 9.10.2020
- Vantaan raitioradan meluselvitys 20.4.2022
- Vantaan ratikan mobility hubit - Selvitys ratikkapysäkkien liikkumispalveluista 7.10.2020
- Vantaan raitiotie - tärinä- ja runkomeluselvitykset 25.02.2022, 23.5.2022
- Kaavarunkoluonnoksen luontoselvitykset
- Catella markkinakatsaus kevät 2022
- Toimitilamarkkinat Helsingissä ja pääkaupunkiseudulla 2021/2022
- Alueellinen eriytyminen Vantaalla 1995–2015 -raportti
- Asukkaiden toiveet ratikkakaupungista -raportti
- Asukasbarometri 2016 – Kysely kaupunkimaisista asuinympäristöistä, SYKE 2017
- Liikkuminen tulevaisuuden ratikkakaupungissa - kyselyn tulokset 2021
- Seppo.io –vuorovaikutuspelin tuloksia –raportti 2022
- Kiinteistönomistajakyselyn tulokset -raportti 2022
- Uudenmaan liitto: Hiilineutraali Uusimaa 2035 -tiekartta. Uudenmaan liiton julkaisuja B 61 – 2020.
- Vantaan kaupunki: Ilmastotyö Vantaalla: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/ymparisto-ja-luonto/ilmastotyo-vantaalla (luettu: 09/2022)
- Paikallisvoima: https://www.klpaastolaskuri.fi/ (luettu: 09/2022)
- Motiva: Päästökertoimet https://www.motiva.fi/ratkaisut/energiankaytto_suomessa/co2-paastokertoimet) (luettu: 09/2022)
- Uudenmaan liitto: ”Honkain keskellä mökkini seisoo?” Asumisen maankäyttötarpeisiin liittyviä tarkasteluita. Päivittyvä aineisto, versio 26.9.2022.
- Gregow et al. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen ohjauskeinot, kustannukset ja alueelliset ulottuvuudet. Suomen ilmastopaneeli. Raportti 2/2021.
- Ilmastotavoitteita edistävä kaavoitus -opas (YM 2015)
- SYKE: Kuntien ja alueiden ksk-päästöt. https://paastot.hiilineutraalisuomi.fi/#fi_kunta92

Paikkatietoaineistot:

- HSY: maanpeiteaineisto 2020 © 6/2022
- Vantaan kaupunki: ratikan kaavarunkoluonnos 5.4.2022
- Vantaan kaupunki: ratikan linjaus ja pysäkit © 9/2022
- Vantaan kaupunki: maankäytön potentiaali ja poistuvien työpaikkojen arvio © 9/2022
- Vantaan kaupunki: Luontotiedot © 5/2022
- Vantaan kaupunki: Ekologiset yhteydet © 9/2022
- Vantaan kaupunki: Ekologinen verkosto ja maakunnalliset ekologiset yhteydet © 9/2022
- HRI: Rakennukset © 5/2022
- Vantaan kaupunki WMS- tai WFS-rajapinta: Ilmakuva, ajantasa-asemakaava mustavalkoinen viivapiirros, aluejako © 9/2022
- MML: maastotietokanta © 6/2022, taustakartta © 9/2022
- SeutuData’21/Tilastokeskus: rekisteriaineistot © 6/2022

Bright ideas. Sustainable change.

RAMBØLL

Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset

Raportti 02.09.2022

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Tausta ja tavoitteet

Työn tausta ja tavoitteet

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko. Kaavarunko kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarungolla määritetään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle ja arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset. Siinä tarkastellaan muun muassa asuinalueita, palveluverkkoa, elinkeinorakennetta, liikenneverkkoa ja viheralueiden rakennetta.

Tässä työssä arvioidaan Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikennevaikutukset. Vaikutuksia arvioidaan raitiotien liikennöinnin alkuvuosille ja pitkän aikavälin tilanteeseen, jossa käytävän koko maankäyttöpotentiaali on toteutunut ja vaikutukset tulevat täysimääräisesti esiin. Vaikutukset kuvataan muutoksina nykytilanteeseen.

Vaikutusten arvioinnin lähtökohdaksi on laadittu liikenne-ennusteet lyhyelle, keskipitkälle ja pitkälle aikavälille (viitteelliset ennustevuodet 2030, 2040 ja 2050). Ennusteiden lähtökohtana on kaavarungon mukainen maankäyttö ja laajemmin seudulla MAL-suunnitelman mukainen kehitys. Liikenneverkon osalta lähtökohdaksi on otettu Vantaan yleiskaavan mukainen liikenneverkon kehitys. Liikenteen hinnoittelussa lähtökohdaksi oletetaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksut, mutta ei muuta liikenteen hinnoittelua.

Menetelmä

Kaavarungon liikenne-ennusteet on laadittu HSL:n ylläpitämän Helsingin työssäkäyntialueen henkilöliikenteen ennustemallin (HELMET 4.1) avulla. Malli perustuu Helsingin seudulla tehtyjen liikkumistutkimuksien tuloksiin ja siinä mallinnetaan matkojen määrä, ajankohta, kulkutavan valinta sekä matkojen suuntautuminen. Mallin lähtötietona toimivat ennustevuosien liikenneverkon ja maankäytön kuvaus.

Liikenne-ennustemallissa on huomioitu Korona-pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen ja liikenteeseen. Mallinnus perustuu HSL:n ”Muuttuvat liikkumisen tarpeet” raporttiin (2021) ja sen tuloksiin etätöiden yleistymisestä. Matkojen tekeminen painottuu tutkimuksen mukaan tulevaisuudessa enemmän vapaa-ajan matkoihin ja vähemmän työmatkoihin.

Vertailuasetelma ja lähtöoletukset

Tässä työssä on tarkasteltu yhteensä neljää maankäytön ja liikenneverkon kehityskuvaa (skenaario), joiden sisältö on esitetty alla taulukossa. Skenaarioiden lähtökohtana on kaavarunkoalueella kaavoituksen aluekohtaiset mitoitukset ja ennusteet.

Vantaan kaupunki on laatinut maankäyttötiedot osana kaavarunkotyötä (04/2022) ja ne sisältävät ennusteet asukkaista, työpaikoista, oppilasmääristä sekä kaupan ja palvelun työpaikoista ennustevuosille. Liikenneverkon osalta lähtökohta on Vantaalla yleiskaavan mukainen liikenneverkon kehitys (taulukko) ja muun seudun osalta vain jo päätetyt hankkeet.

Liikenteen hinnoittelussa lähtöoletuksena on yleiskaavan mukaiset pysäköintimaksut kaupunkikeskustoissa, mutta ei muuta liikenteen hinnoittelua. Liikenneverkkokuvaukset on laadittu Vantaan kaupungin toimittamien tietojen, hankkeista olemassa olevien suunnitelmien ja aiempien liikennemallikuvausten perusteella.

Taulukko 1. Liikenne-ennusteen ja vaikutusten arvioinnin lähtöoletukset

Skenaario	Liikenneverkko	Maankäyttö	Liikenteen hinnoittelu
Nykytilanne	Vuoden 2022 mukainen liikenneverkko	2020 maankäyttö	Ei liikenteen hinnoittelua
2030 Kaavarunko	+ Vantaan ratikka + Vihdintien raitiotie Kannelmäkeen + Viikin-Malmin raitiotie Malmille	2030 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu interpoloitu nykytilan ja MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen pohjalta	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2040 Kaavarunko	2030 liikenneverkko + Viikin-Malmin raitiotie Vaaralaan + Lapinkylän asema	2040 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua
2050 Kaavarunko	2040 liikenneverkko + Lentorata + Raitiotie Lentoasema-Tuusulanväylä	2050 kaavarungon maankäyttö + Muu seutu MAL23-suunnitelman vuoden 2040 ennusteen mukaisesti	Vantaan kaupunkikeskustoissa pysäköintimaksut Ei ruuhkamaksuja tai muuta hinnoittelua

Vaikutusten teemat

Kaavarungon tavoitteet

Työn vaikutusten arvioinnin lähtökohta on kaavarungon tavoitteet:

- Ekologinen, taloudellinen, sosiaalinen ja kulttuurinen kestävyys
- Kaupungin kasvun ohjaaminen joukkoliikennevyöhykkeille
- Kestävän liikkumisen lisääminen
- Kaupunginosien tunnettavuuden parantaminen
- Kaupungin elinvoiman ja houkuttelevuuden vahvistaminen

Arvioitavat liikennevaikutukset

Tavoitteiden toteutumista kuvataan seuraavien teemojen kautta:

- Matkamäärien ja kulkutapaosuuksien kehitys
- Liikenteen suoritteiden ja päästöjen kehitys
- Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen
- Työvoiman saavutettavuus yritysten näkökulmasta
- Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Kulkutapajakauman kehitys

Liikenteen suoritteet ja päästöt

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Työvoiman saavutettavuus

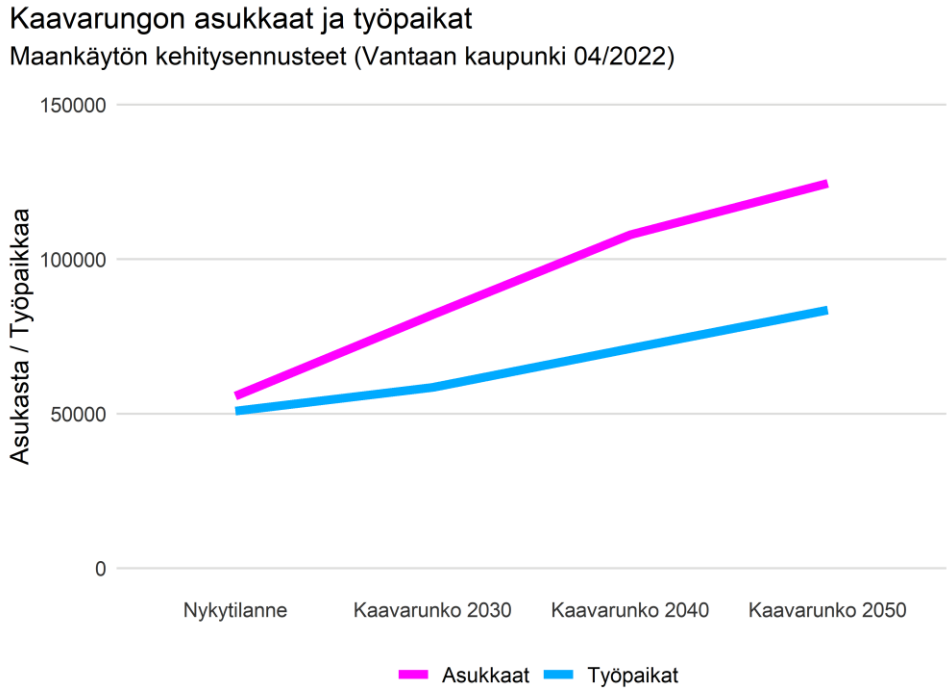
Joukkoliikenteen saavutettavuus

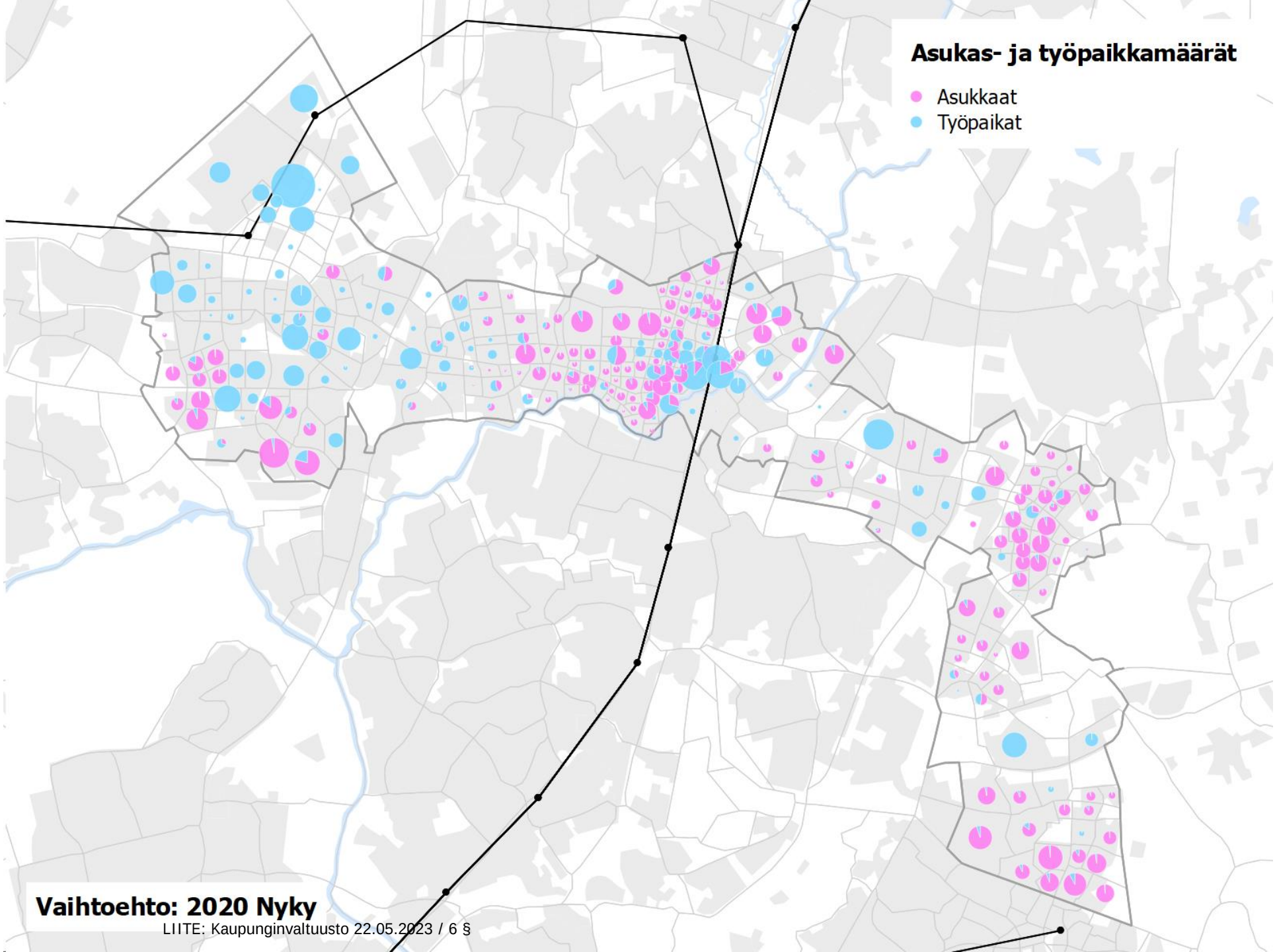
Maankäytön kehitys vaikutusten lähtökohtana

Maankäyttö kasvaa ja painottuu enemmän asutukseen

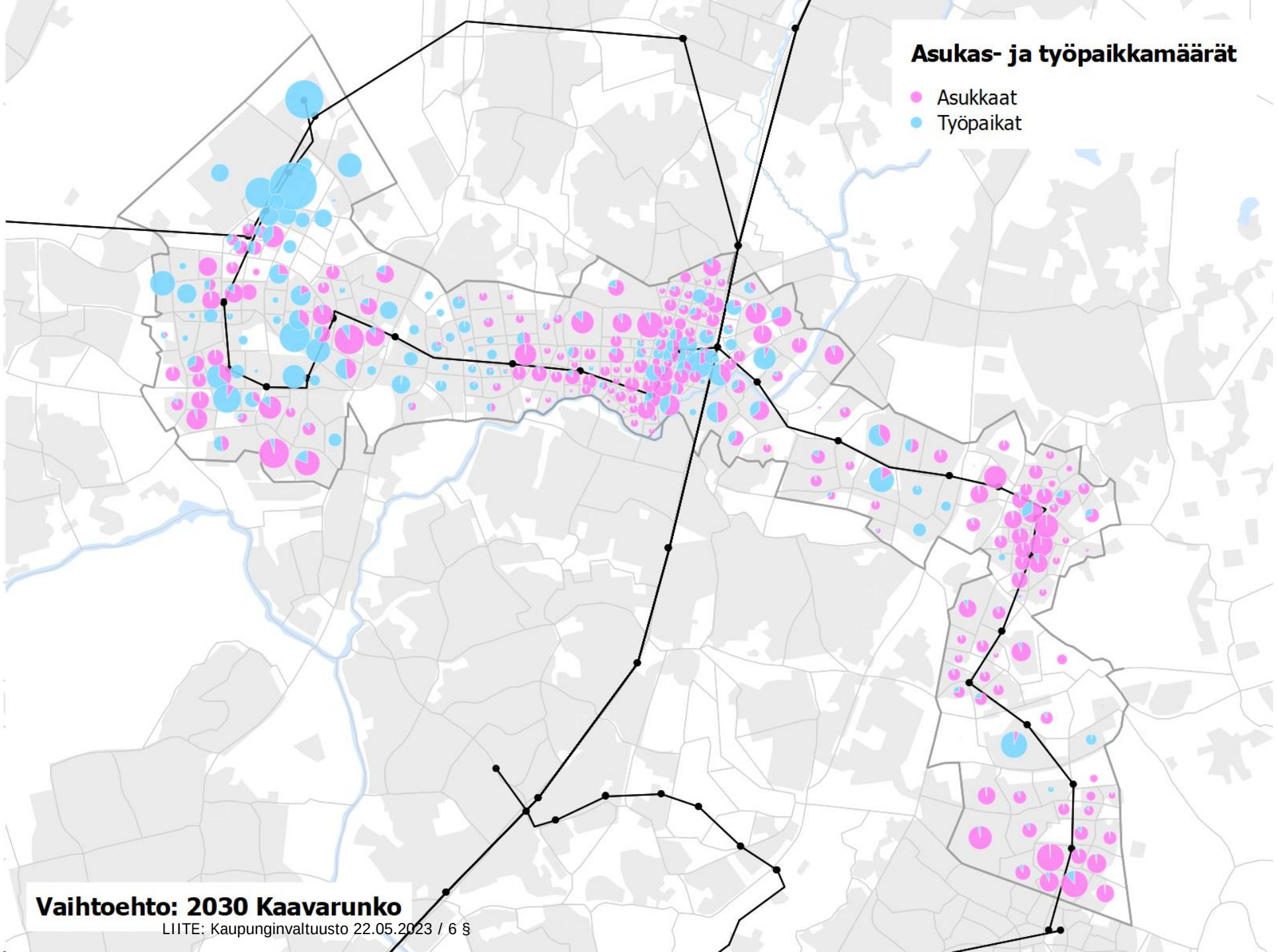
Kaavarunko perustuu maankäytön tiivistymiseen raitiotien varrelle ja asukas- ja työpaikkamäärät kasvavat voimakkaasti nykytilanteesta. Kaavarungon alueen asukasmäärä yli kaksinkertaistuu nykytilanteesta ja on pitkällä aikavälillä vuonna 2050 noin 125 000 asukasta. Samoin työpaikkamäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 60 % nykytilanteesta ja kaavarungon alueella on ennusteiden mukaan vuonna 2050 noin 84 000 työpaikkaa.

Kaavarunkoalueen maankäyttö painottuu tulevaisuudessa nykyistä enemmän asutukseen, mikä on seurausta erityisesti Aviapoliksen muuttumisesta työpaikkapainotteisesta alueesta asuinalueeksi. Nykytilanteessa Aviapoliksen alueella on pääasiassa toimitiloja ja alue on melko väljästi rakennettu, mutta uusi kehitys on pääosin tiivistä asuinrakentamista. Asuinalueiden liikkumisen profiili on hyvin erilainen verrattuna toimitiloihin, joten tämä vaikuttaa merkittävästi myös liikkumiseen alueella ja nostaa erityisesti kävellen tehtävien matkojen osuutta kaikista matkoista.

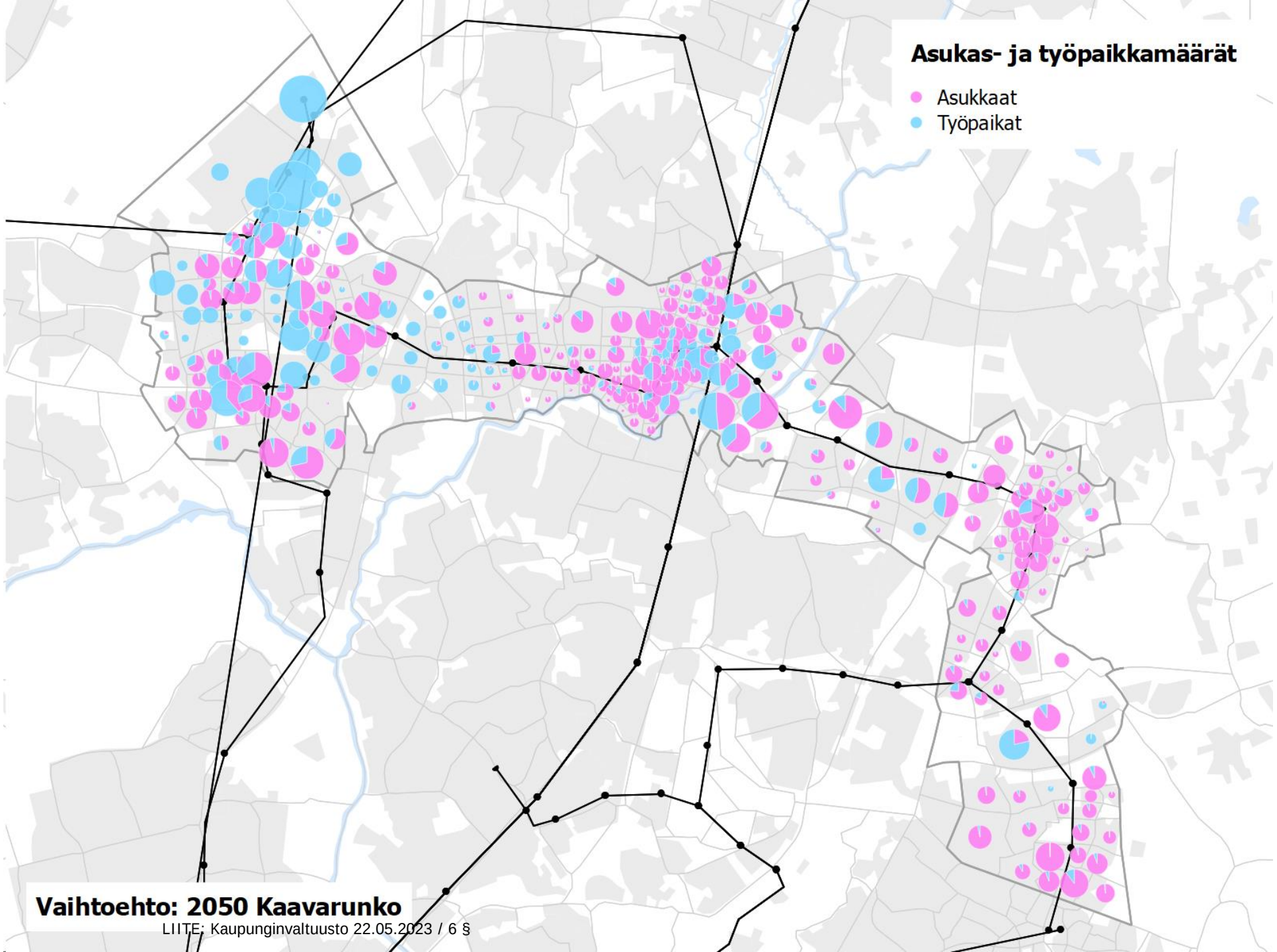




LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §



LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §



LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Matkamäärien kehitys

Matkamäärien kehitys

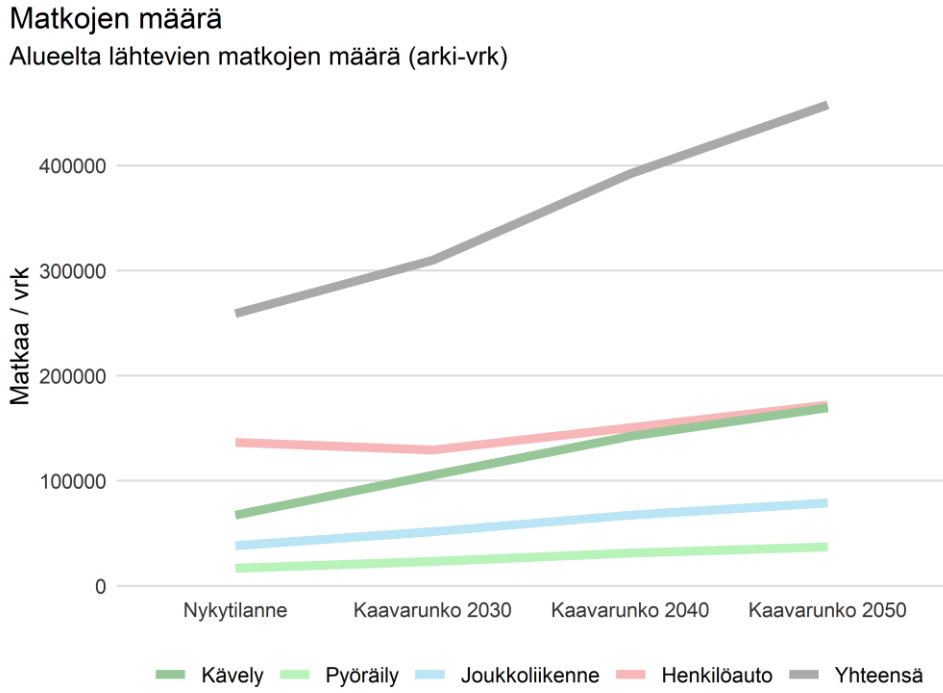
Matkamäärien muutos mittaa maankäytön kasvusta aiheutuvia vaikutuksia liikkumiseen. Matkamäärien kehitykseen vaikuttaa maankäytön kasvun ohella myös matkojen suuntautuminen ja kulkutapajakauma, joka edelleen riippuu tarjotusta liikkumisen palvelutasosta eri kulkutavoilla.

Matkamäärät on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

Kaavarungon vaikutukset

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.



Kulkutapajakauman kehitys

Kulkutapajakauman kehitys

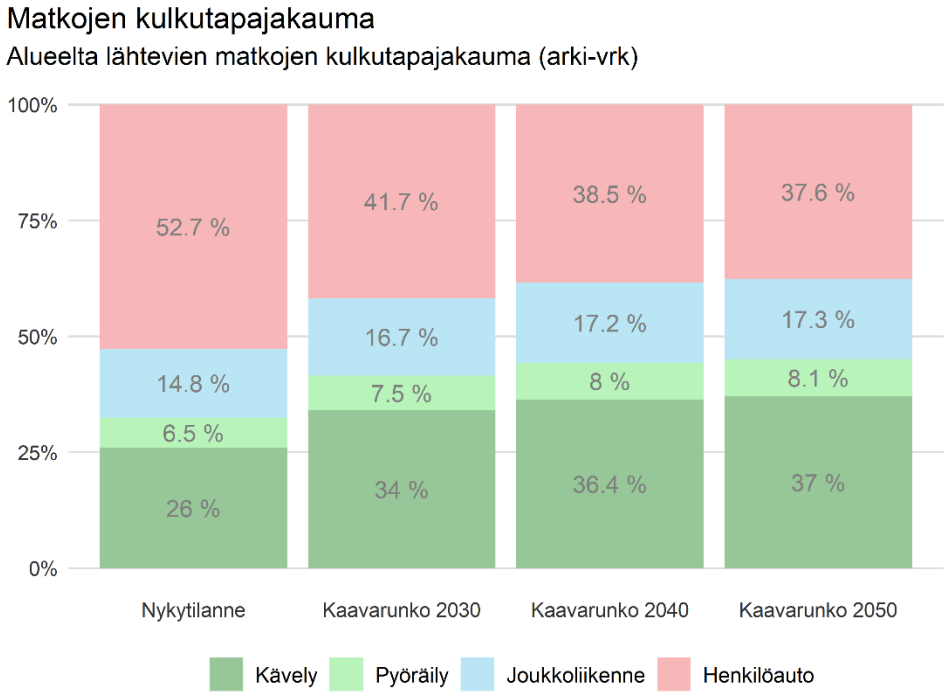
Kulkutapajakauma on matkamäärien ohella tärkeä mittari, joka kuvaa. maankäytön ja liikenneverkon tarjoamia mahdollisuuksia liikkumiseen.

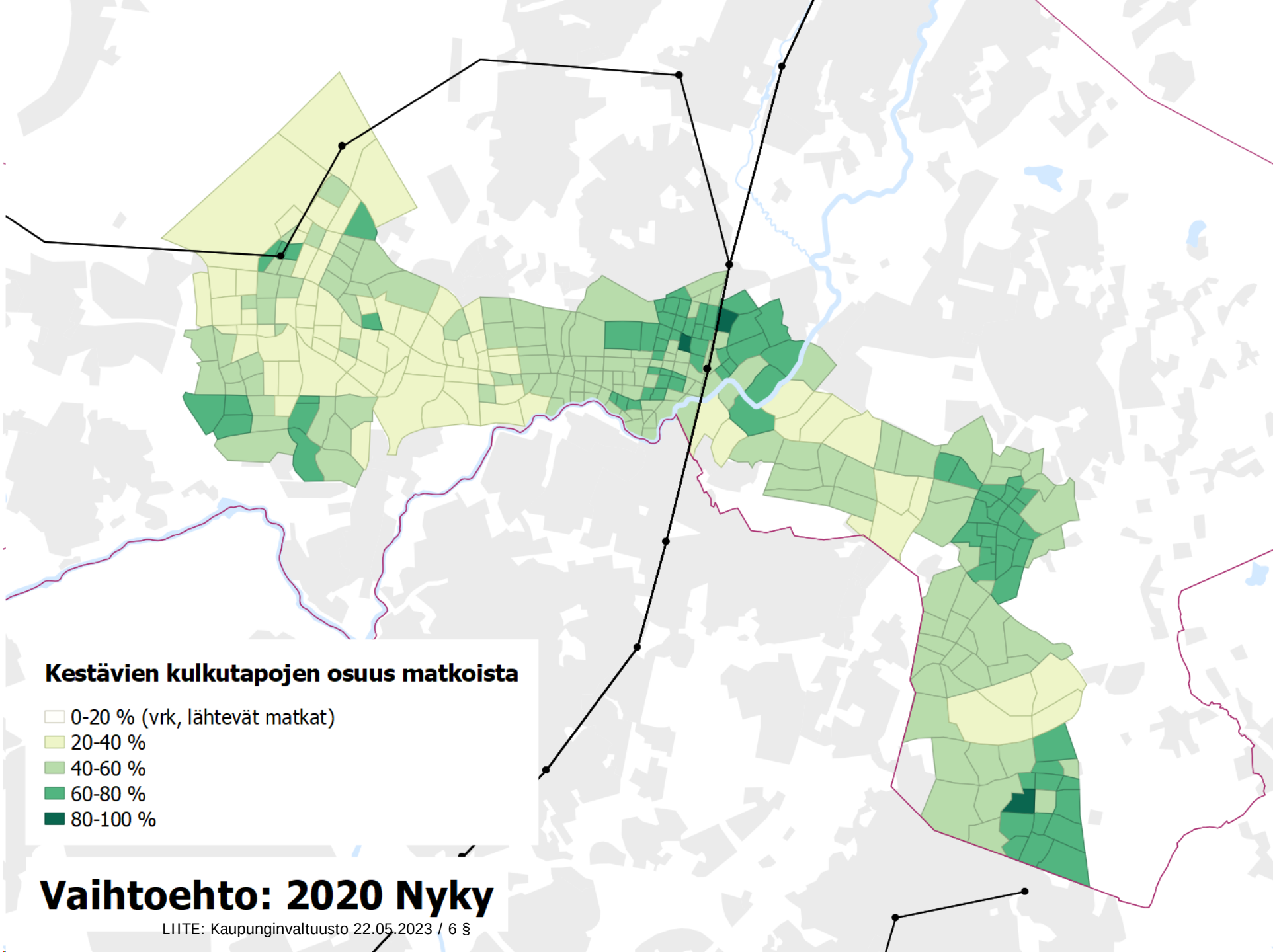
Kulkutapajakauma on tässä laskettu kaavarungon alueelta vuorokauden aikana lähtevistä matkoista. Tarkastelu huomioi siten asukkaiden matkojen lisäksi alueelle päivän aikana saapuvat työ- ja opiskelumatkat sekä vapaa-ajan matkat.

Kaavarungon vaikutukset

Kaavarungon uuden asuinrakentamisen, maankäytön tiivistymisen ja raitiotien rakentamisen myötä matkojen kulkutapajakauma painottuu tulevaisuudessa enemmän kestäviin kulkutapoihin (kävely, pyöräily, joukkoliikenne). Tärkein vaikuttava taustatekijä muutoksessa on maankäytön painottuminen työpaikoista asumiseen. Asukkaat tekevät suuren määrän ostos-, asiointi- ja vapaa-ajan matkoja lähialueella kävellen ja pyörällä, kun taas työpaikoille saavutaan kauempaa, jolloin matkustus painottuu enemmän moottoroituihin matkoihin.

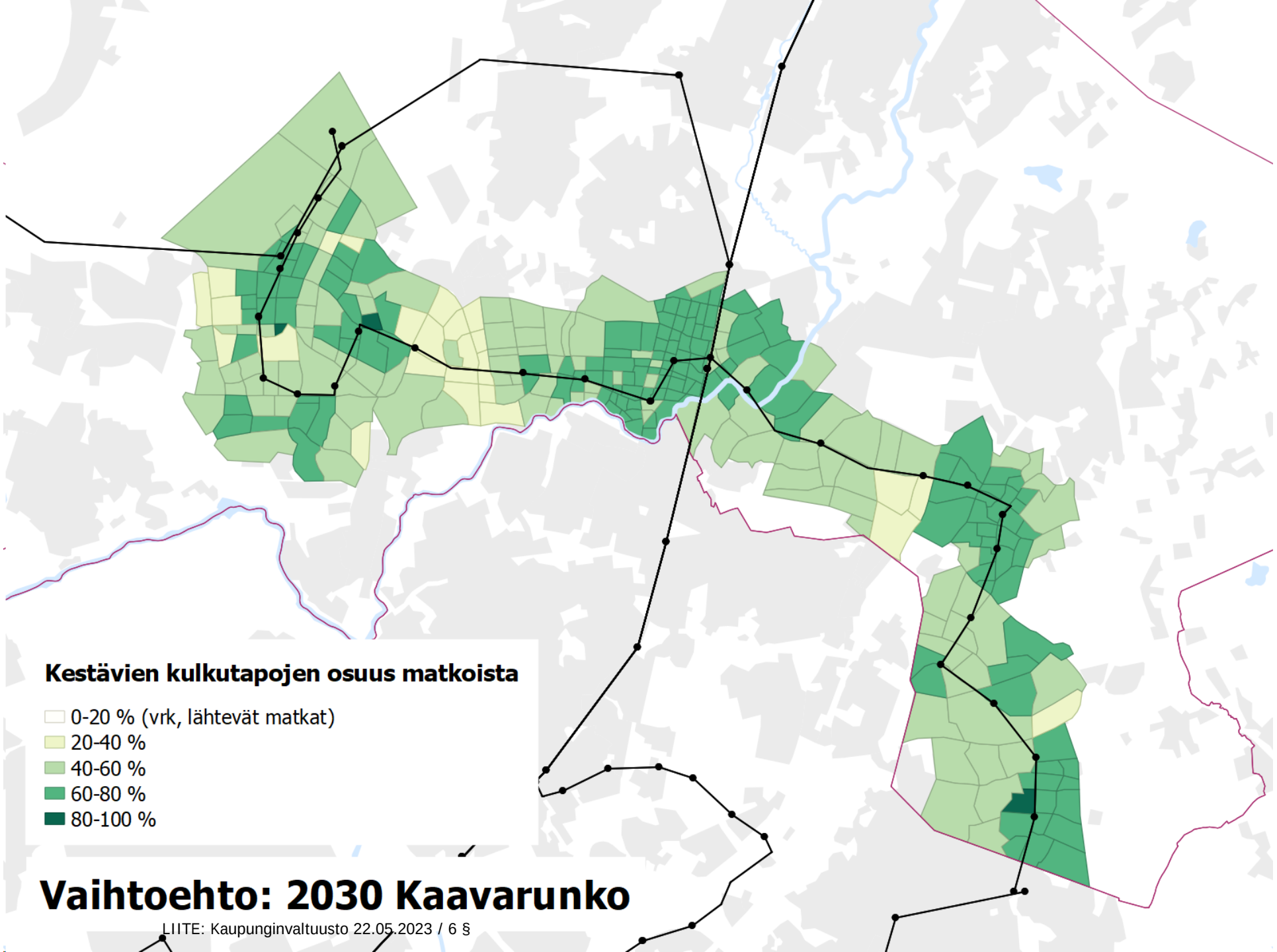
Samalla myös kaavarunkoalueen maankäytön tiivistyminen nostaa kävelyn kulkutapaosuutta ja raitiotien tuoma parannus joukkoliikenteen palvelutasoon vaikuttaa joukkoliikenteen suosion kasvuun.





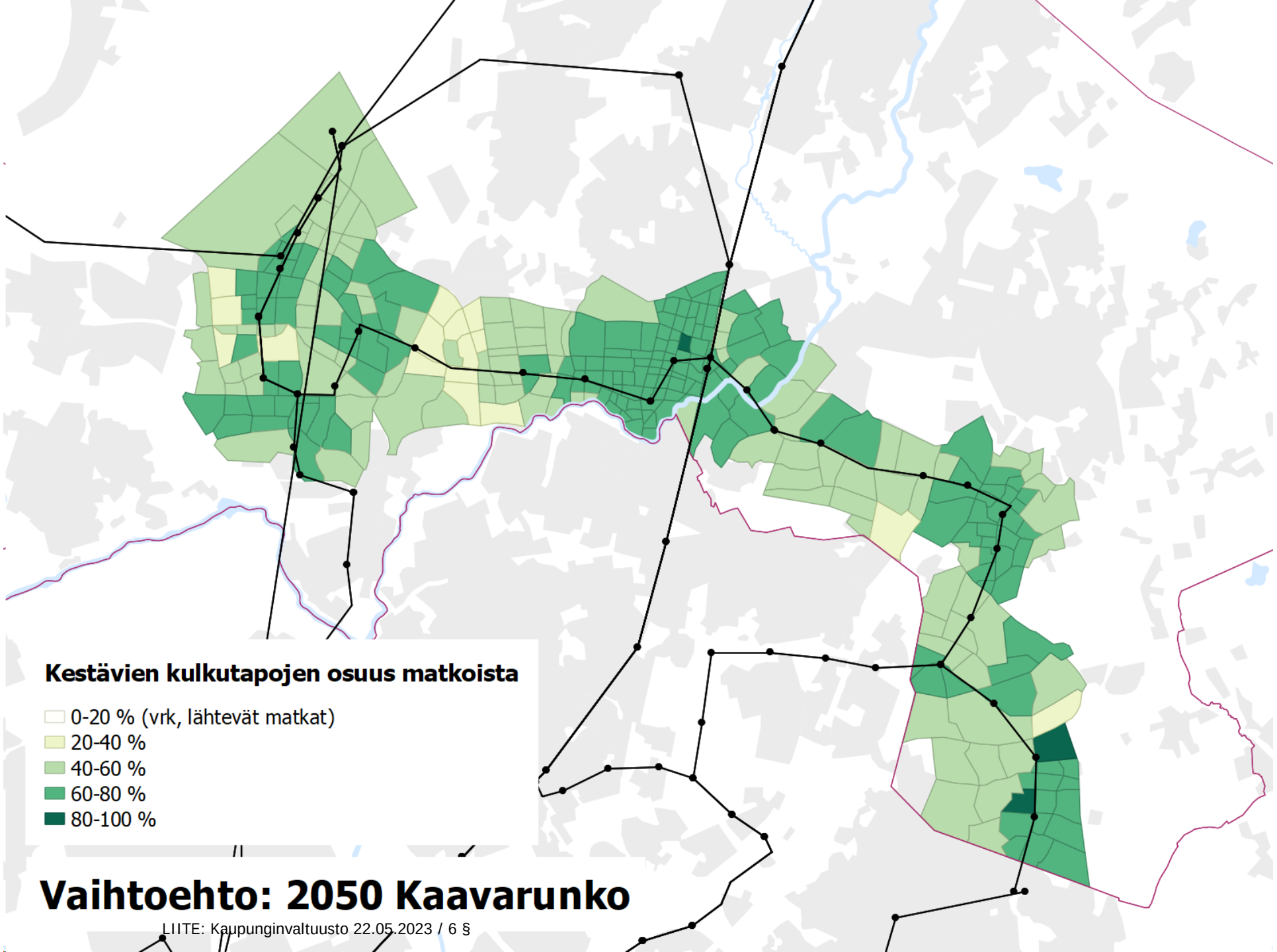
Vaihtoehto: 2020 Nyky

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Liikenteen suoritteet ja päästöt

Liikennesuoritteen muutokset ja päästökehitys

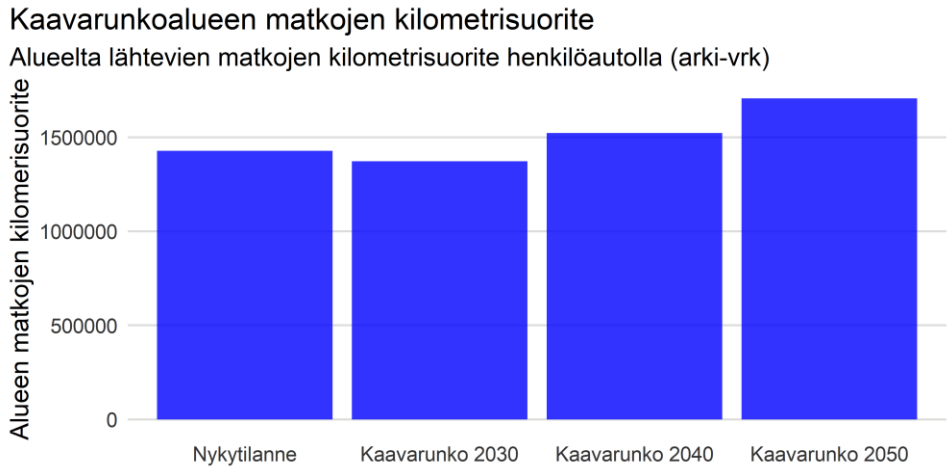
Liikenteen päästökehitykseen vaikuttaa kaksi tekijää liikenteen suoritteet ja ajoneuvojen yksikköpäästöt. Liikenteen suoritteet tarkoittavat katuverkolla ajettuja kilometrejä, johon vaikuttaa matkamäärien lisäksi kulkutapaosuudet, matkojen suuntautuminen ja pituus. Suorite on laskettu tässä poimimalla kaavarunkoalueelta lähtevät matkat ja niiden pituudet.

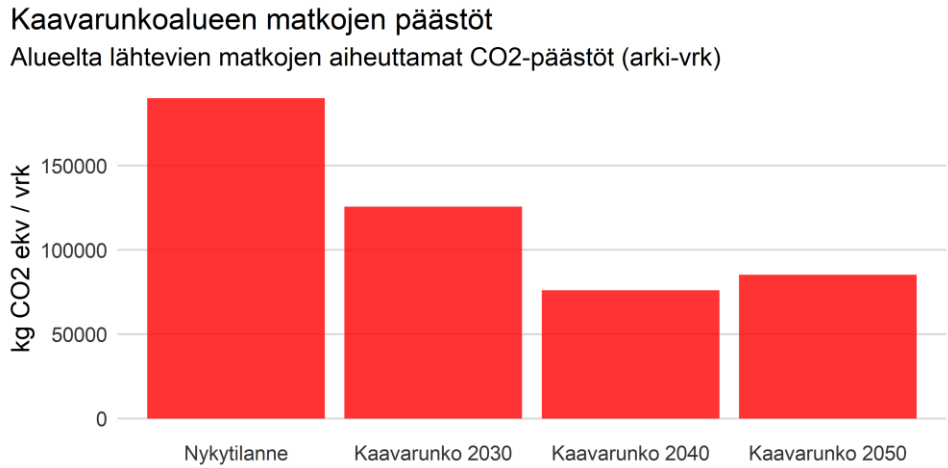
Ajoneuvojen yksikköpäästöt tarkoittavat hiilidioksidipäästöjä ajettua kilometriä kohden. Yksikköpäästöjen kehitys riippuu ajoneuvoteknologian ja autokannan kehityksestä. Tässä yksikköpäästöt ovat Helsingin seudun autokannan ennusteen (Sitowise 2021) mukaisia.

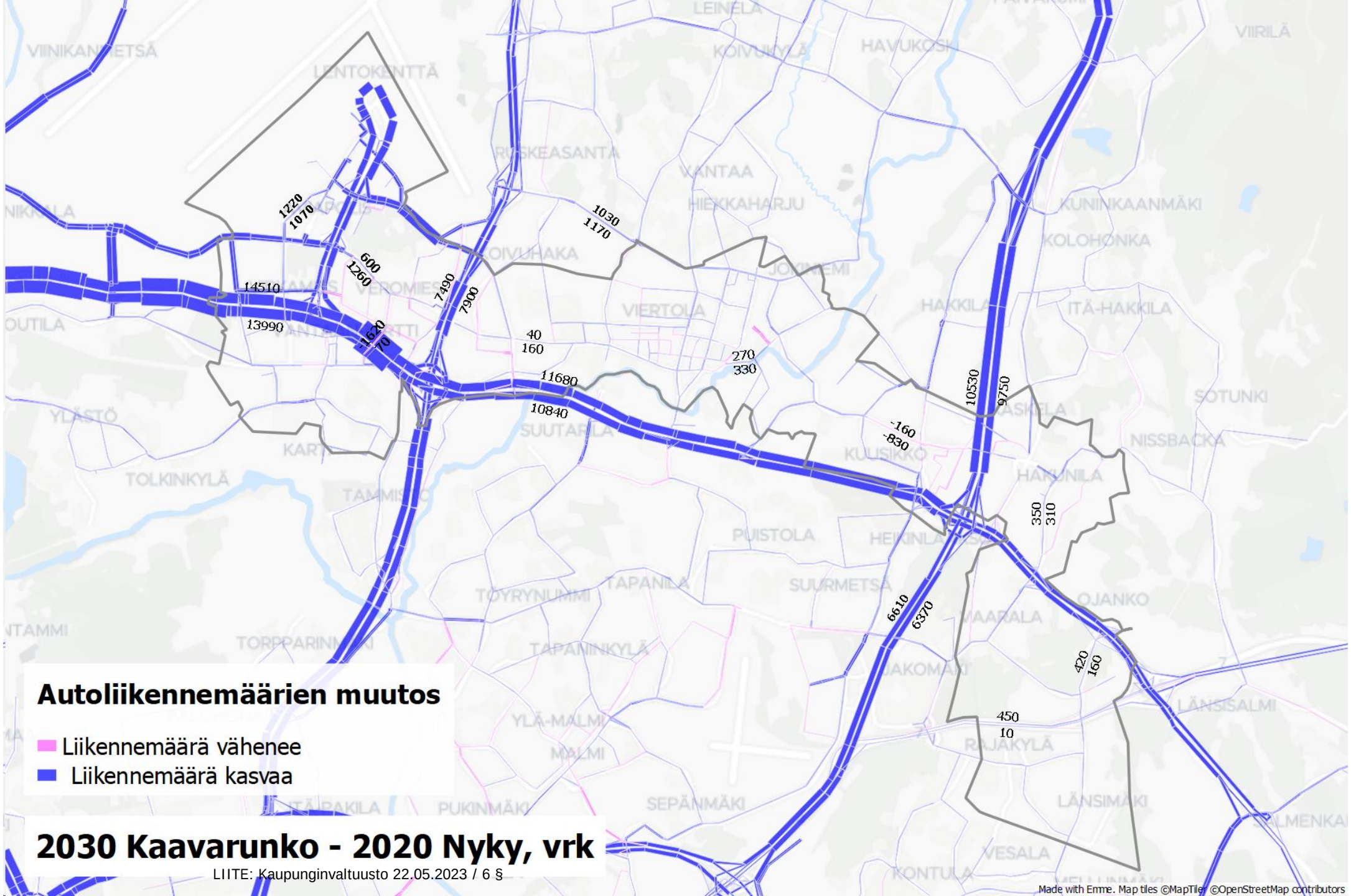
Kaavarungon vaikutukset

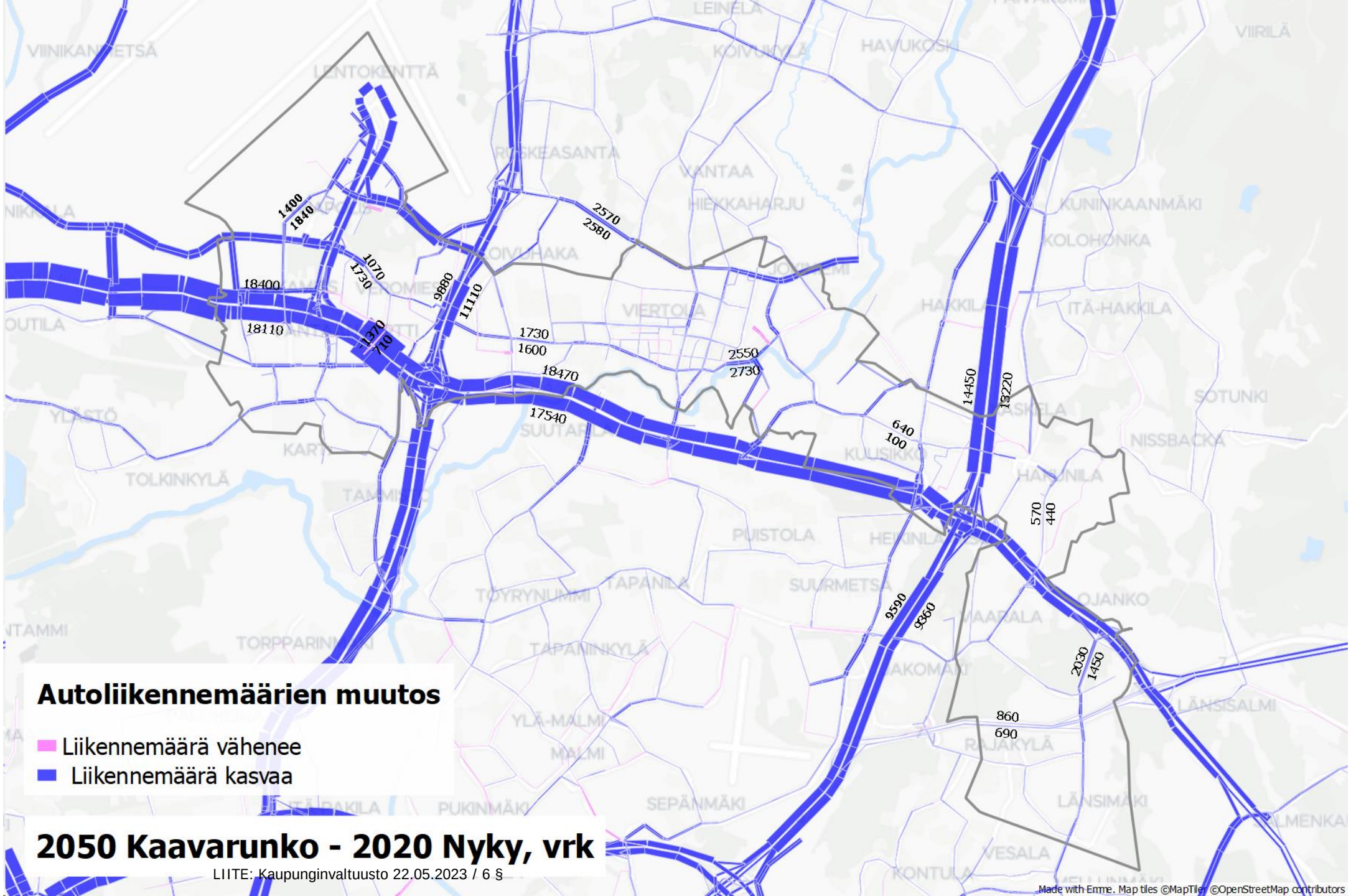
Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kilometrisuoritteet kasvavat, mutta liikenteen päästöt vähenevät nykytilasta. Kilometrisuoritteet kasvavat väestönkasvusta johtuen ja suoraan suhteessa automatkojen määrän kasvuun.

Päästövähenemän taustalla on ajoneuvojen kilometriä kohden tuottamien päästöjen voimakas väheneminen. Helsingin seudun yksikköpäästöjen ennusteessa henkilöautojen CO2ekv-päästöt putoavat 133 grammasta 50 grammaan kilometriä kohden, mikä johtuu autokannan uusitutumisesta ja uusien autojen painottumisesta sähkökäyttöisiin ajoneuvoihin.






Autoliikennemäärien muutos
Liikennemäärä vähenee
Liikennemäärä kasvaa
2030 Kaavarunko - 2020 Nyky, vrk
1220
1070
1030
1170
600
1260
14510
13990
1620
70
7490
7900
40
160
270
330
11680
10840
10530
9750
-160
-830
350
310
6610
6370
420
160
450
10
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors


Autoliikennemäärien muutos
Liikennemäärä vähenee
Liikennemäärä kasvaa
2050 Kaavarunko - 2020 Nyky, vrk
1400
1840
2570
2580
1070
1730
18400
9880
11110
18110
1370
710
1730
1600
2550
2730
18470
17540
14450
13220
640
100
570
440
9590
9860
2030
1450
860
690
LEINELÄ
VIIRILÄ
VIINIKANMETSÄ
KOIVUKYLÄ
HAVUKOSKI
LENTOKENTTÄ
RISKEASANTA
VANTAA
HIEKKAHARJU
KUNINKAANMÄKI
KOLOHONKA
KOIVUHAKA
VIERTOLA
HAKKILA
ITÄ-HAKKILA
OUTILA
YLÄSTÖ
SOTUNKI
NISSBACKA
TOLKINKYLÄ
PUISTOLA
TAPANILA
TÖYRYNUMMI
TAPANINKYLÄ
TORPPARINMÄKI
YLÄ-MALMI
MALMI
SEPÄNMÄKI
PUKINMÄKI
LÄNSISALMI
RAJAKYLÄ
LÄNSIMÄKI
VESALA
KONTULA
Made with Enme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

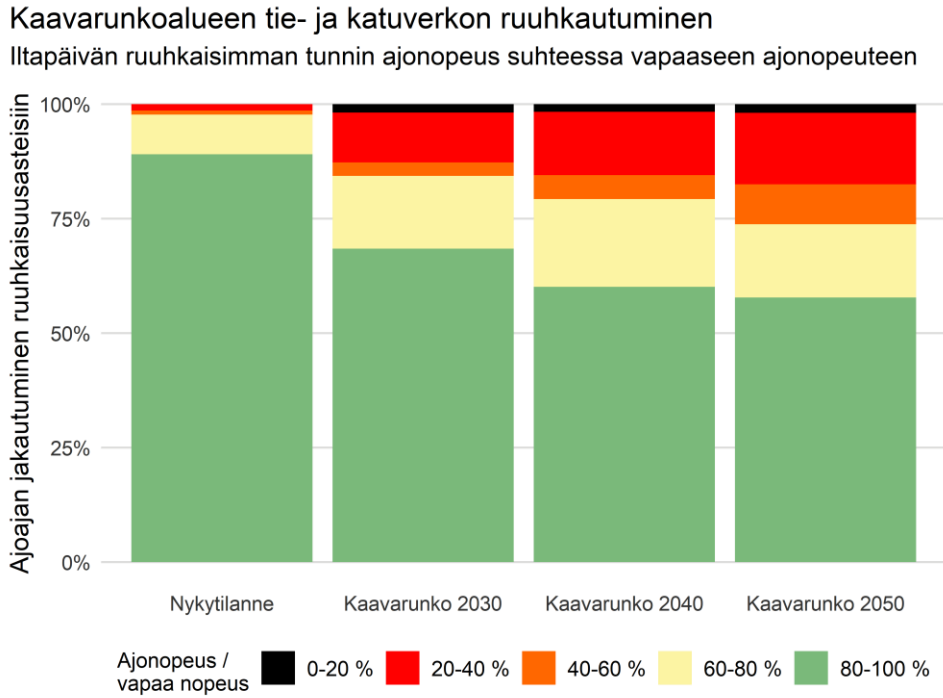
Ruuhkautumista mitataan suhteuttamalla iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana toteutunut ajonopeus kadun vapaaseen nopeuteen. Vapaa nopeus tarkoittaa ajonopeutta ruuhkattomissa olosuhteissa ja on yleensä hieman nopeusrajoitusta alempi.

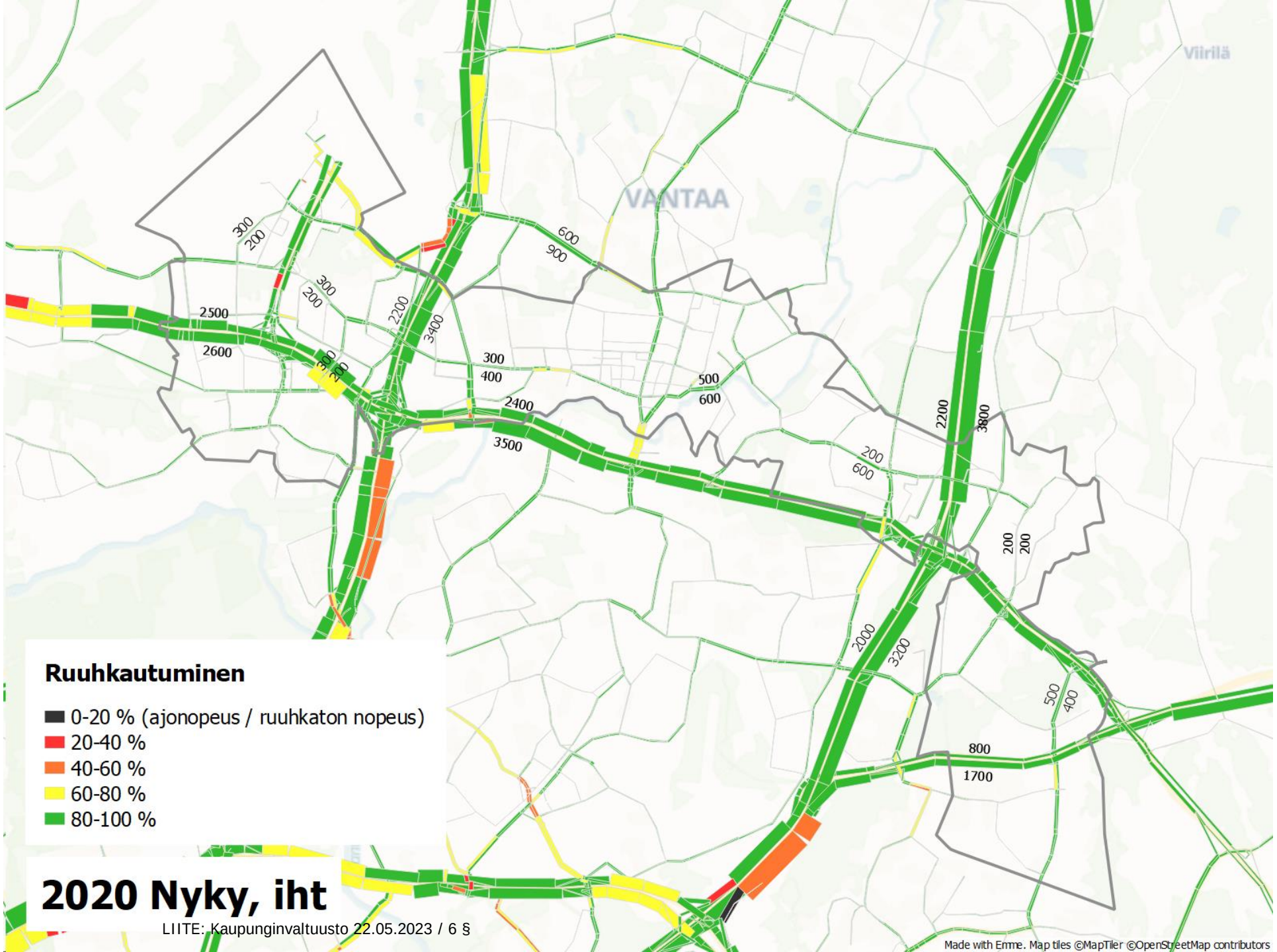
Tieverkon ruuhkautumisen analysointi liikenne-ennustemallilla ei huomioi todellista jonojen muodostumista risteysten eri saapumissuunnille, joten tulokset ovat yksittäisten katujen osalta yleispiirteisiä ja suuntaa-antavia.

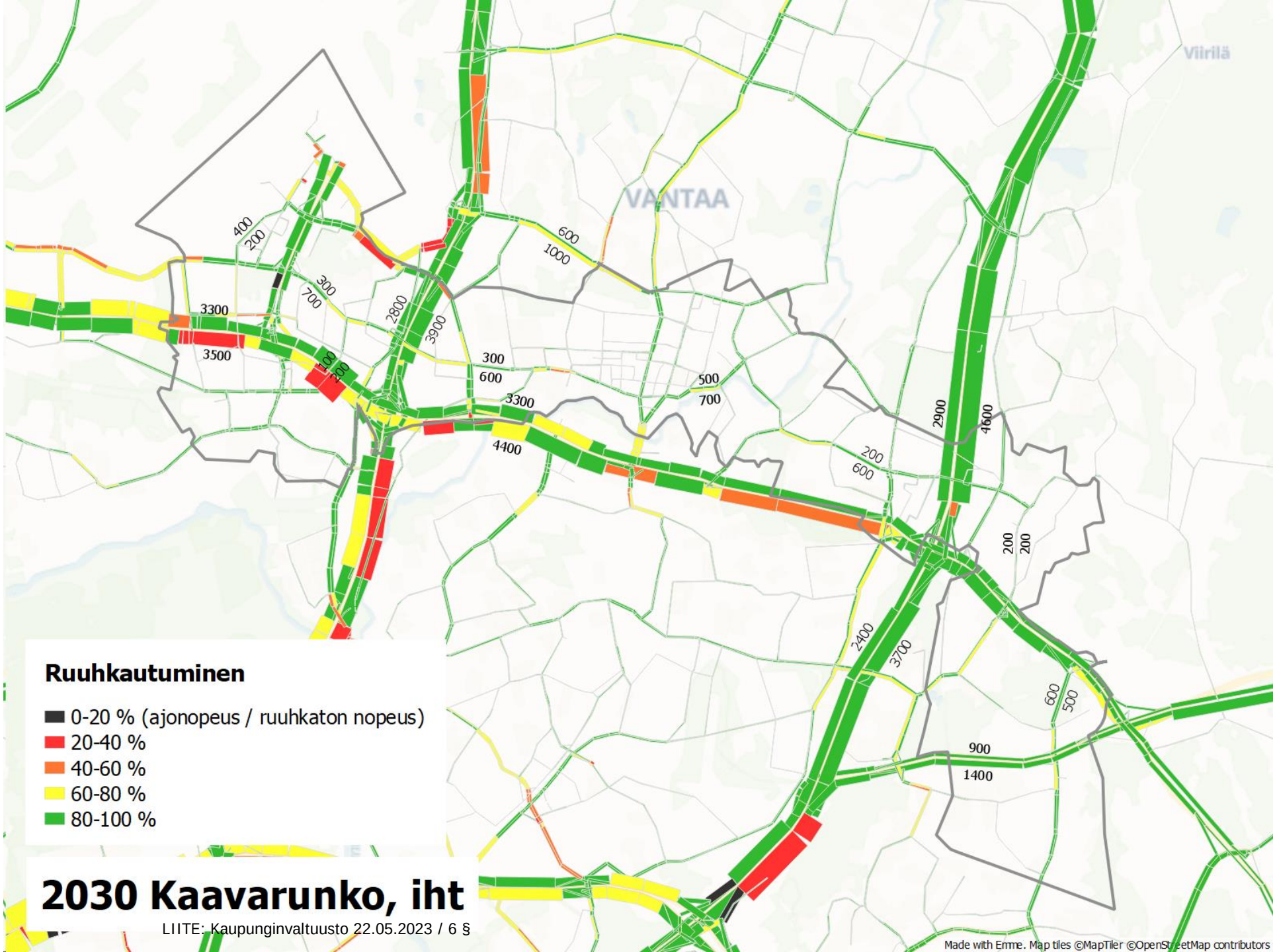
Kaavarungon vaikutukset

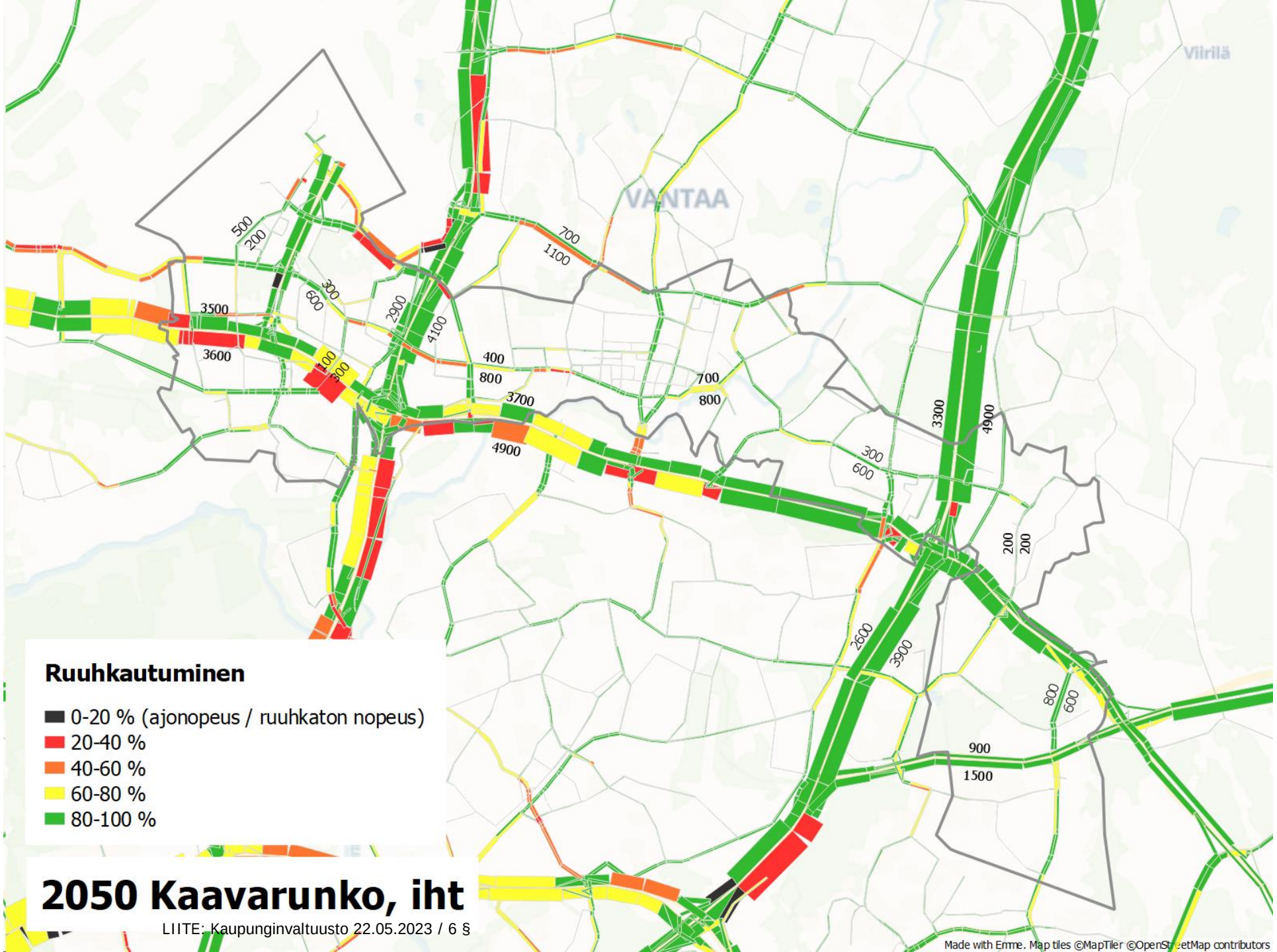
Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat iltapäivän ruuhkaisimman tunnin aikana. Ruuhkautuminen kattaa vain pienen osuuden tie- ja katuverkosta, mutta viiveet kasvavat ruuhkautuneilla osuuksilla merkittävästi.

Liikennemäärien kasvusta aiheutuvia toimivuusongelmia voi esiintyä erityisesti Tikkurilantiellä, Kyytitiellä ja Länsimäentiellä, joissa liikennemäärät kasvavat pitkän aikavälin ennusteessa korkeaksi suhteessa kadun kapasiteettiin.




Ruuhkautuminen
0-20 % (ajonopeus / ruuhkaton nopeus)
20-40 %
40-60 %
60-80 %
80-100 %
2020 Nyky, iht
VANTAA
Viirilä
300
200
600
900
2500
2600
2200
3400
300
400
2400
3500
500
600
2200
3800
200
600
200
200
2000
3200
500
400
800
1700
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors


Ruuhkautuminen
0-20 % (ajonopeus / ruuhkaton nopeus)
20-40 %
40-60 %
60-80 %
80-100 %
2030 Kaavarunko, iht
LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §
VANTAA
Viirilä
400
200
600
1000
300
700
3300
3500
2800
3900
100
200
300
600
3300
4400
500
700
2900
4600
200
600
200
200
2400
3700
600
500
900
1400
Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors



LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

Työvoiman saavutettavuus

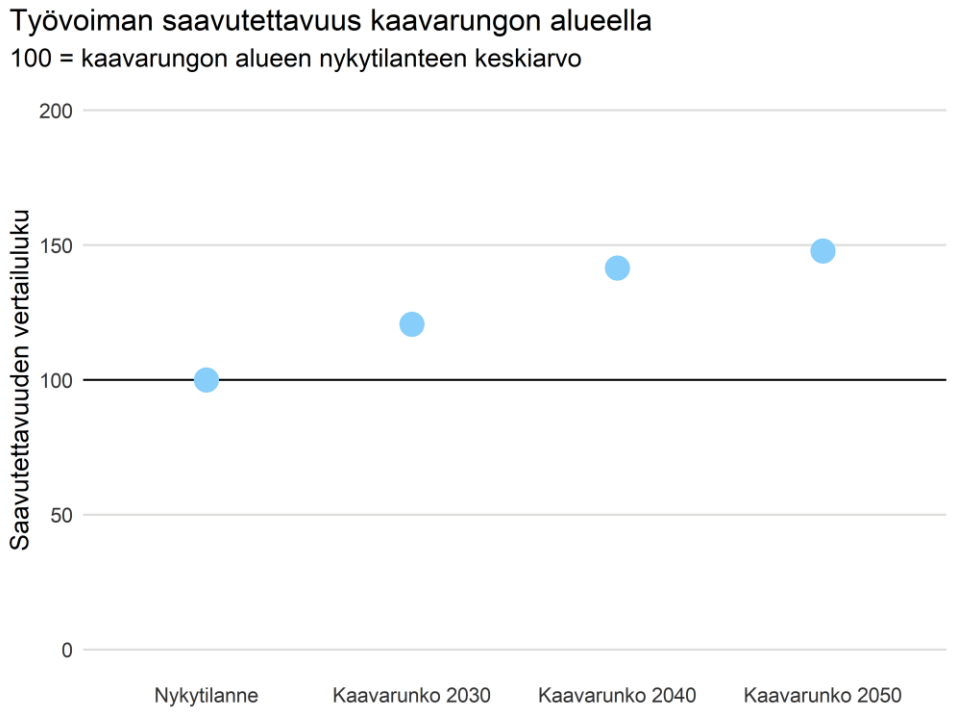
Työvoiman saavutettavuus

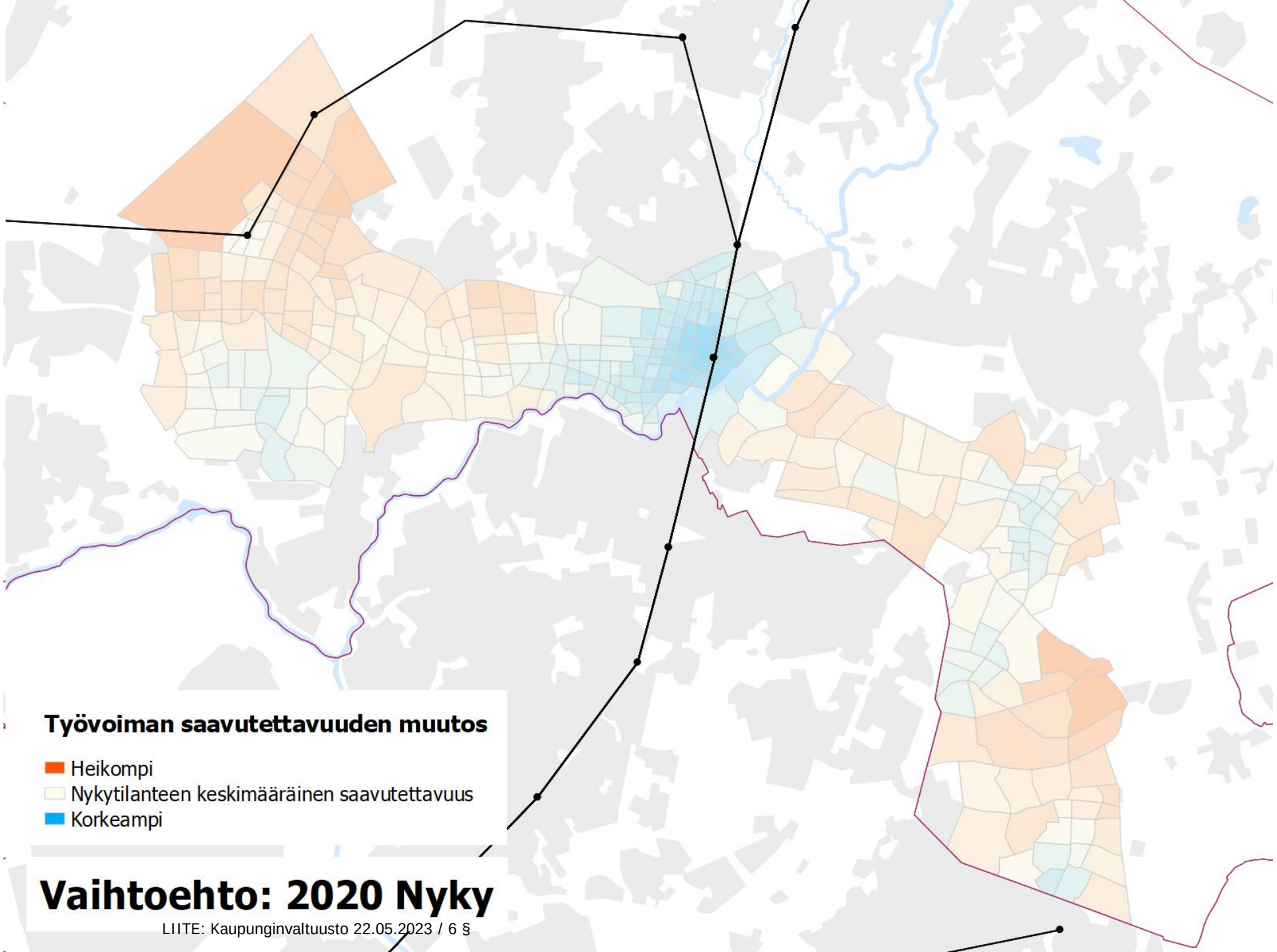
Työvoiman saavutettavuus kuvaa, kuinka monta asukasta on saavutettavissa kunkin työpaikan näkökulmasta. Työvoiman saavutettavuutta mitataan asukasmääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä työpaikan ja asuinpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Työpaikan vieressä oleva asutus saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työperäiset matkat. Saavutettavuus huomioi eri kulkutavat niiden käytön suhteessa.

Työvoiman saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työvoiman saavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

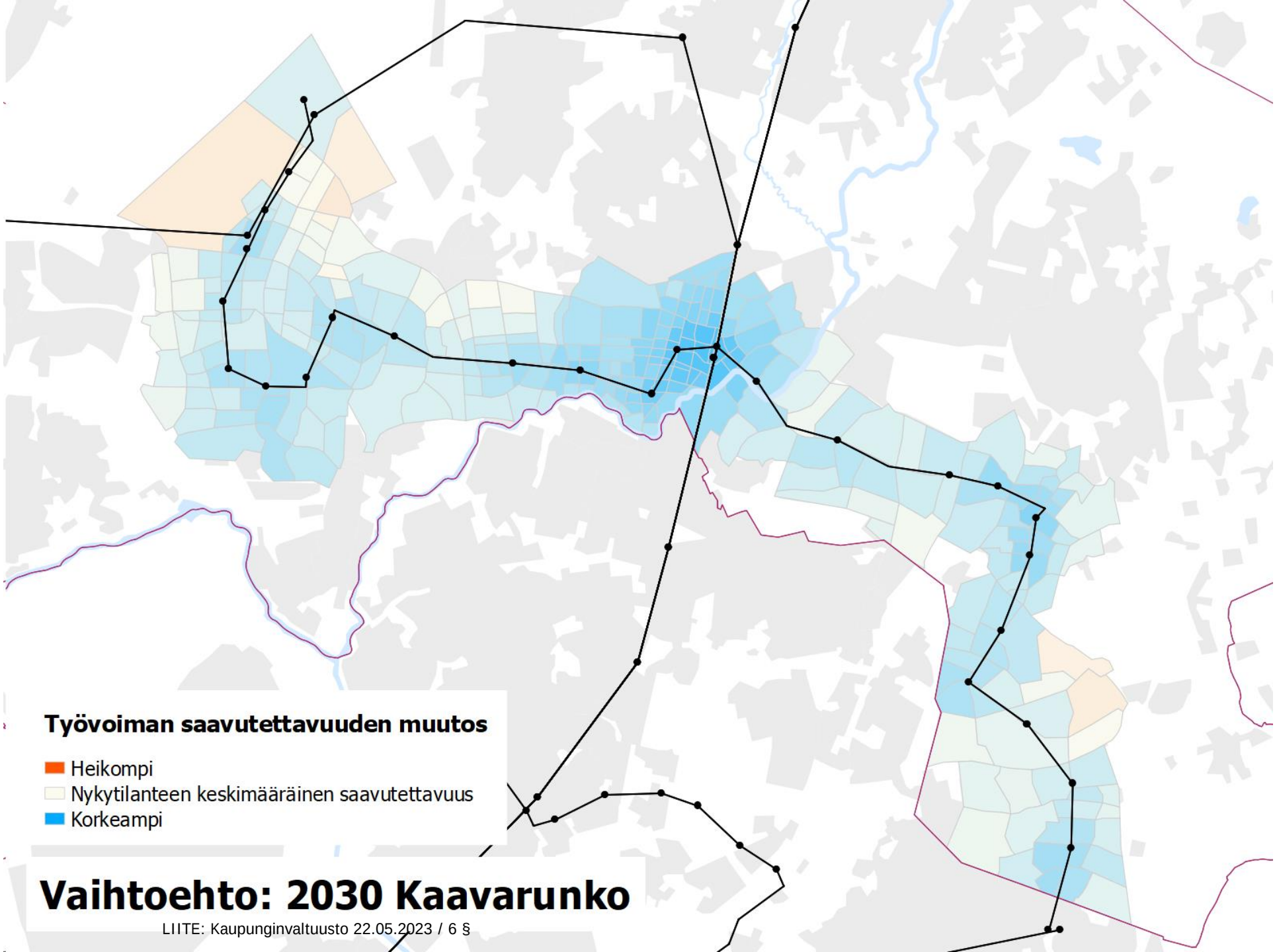
Kaavarungon vaikutukset

Kaavarungon vaikutuksesta työpaikka-alueiden läheisyyteen sijoittuu tulevaisuudessa enemmän asukkaita, mikä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen. Lisäksi raitiotien myötä joukkoliikenteen palvelutaso paranee, mikä tuo muun seudun asuinalueita lähemmäs työpaikkoja. Suhteessa muuhun seutuun kaavarunkoalueen työvoiman saavutettavuus on nykyisin keskimääräistä heikompi ja tulevan kehityksen myötä pitkän aikavälin saavutettavuus on seudun keskiarvon mukainen. Kaavarunkoalueen työvoiman saavutettavuus kehittyy siten muuta Helsingin seutua nopeammin.



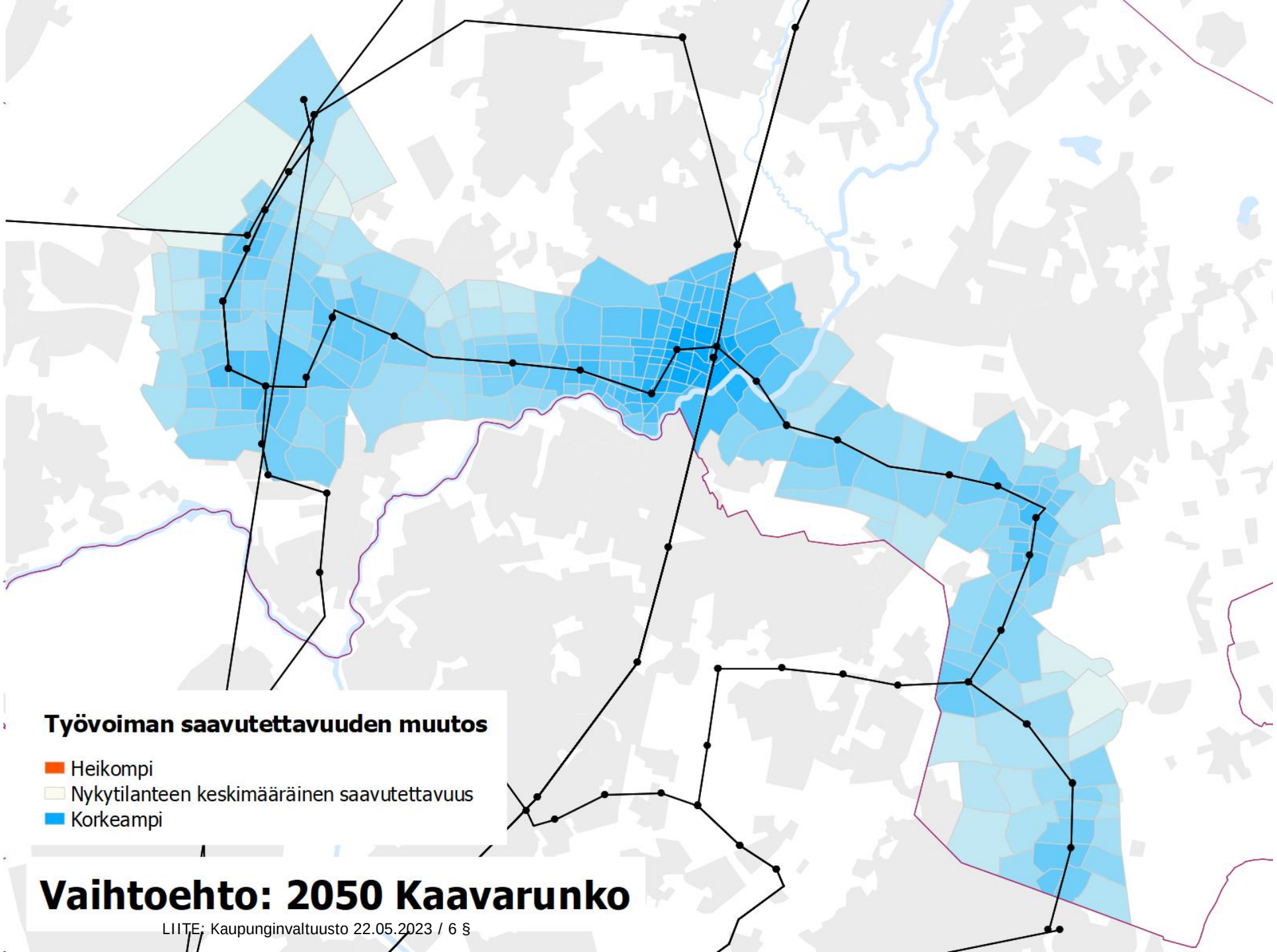


LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §


Työvoiman saavutettavuuden muutos
Heikompi
Nykytilanteen keskimääräinen saavutettavuus
Korkeampi
Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä

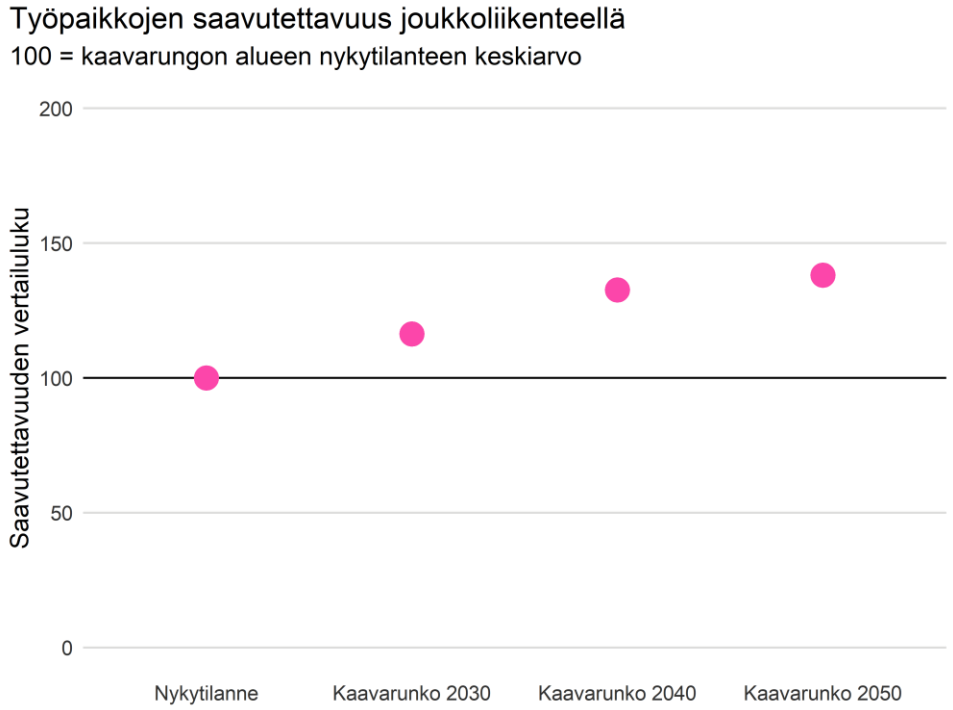
Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä on tärkeä sijoittumistekijä asukkaille. Saavutettavuutta mitataan tässä työpaikkamääränä, jota vaimennetaan etäisyydellä asuinpaikan ja työpaikan välillä. Vaimennus perustuu Helmet-liikennemallin työperäisten matkojen hyötyfunktioon. Asutuksen vieressä oleva työpaikka saa painoarvon yksi ja painon nolla saa alueet, jotka ovat etäämpänä kuin liikkumistutkimuksissa havaitut pisimmät työmatkat. Kulkutavoista huomioidaan vain joukkoliikenne.

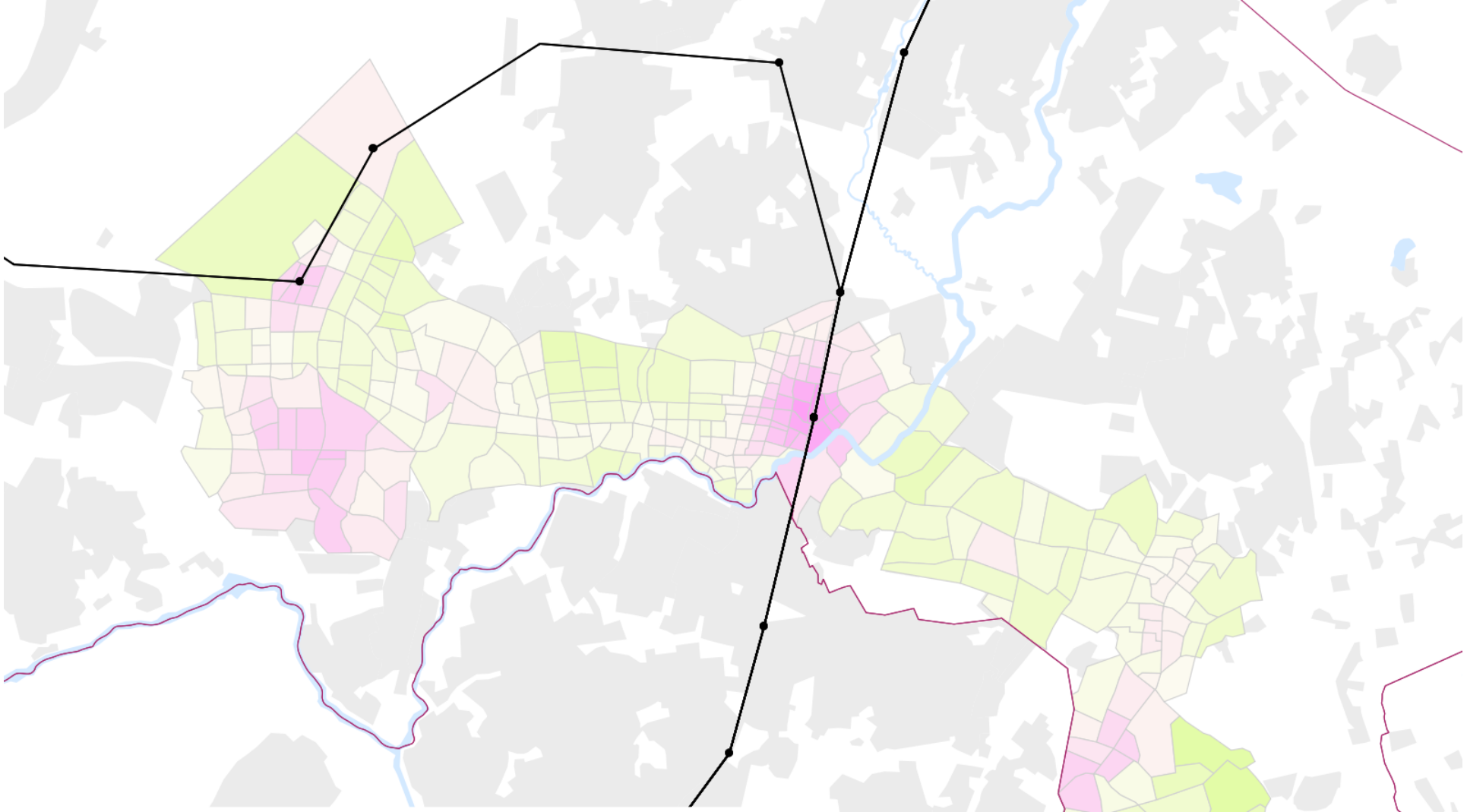
Saavutettavuus on tässä skaalattu lisäksi vertailuluvuksi siten, että kaavarunkoalueen nykyinen keskimääräinen työpaikkasaavutettavuus on 100 ja kehitystä verrataan siihen.

Kaavarungon vaikutukset

Työpaikkojen saavutettavuus joukkoliikenteellä paranee ennustevuosina suhteessa nykytilanteeseen uusien työpaikkojen ja parempien joukkoliikenneyhteyksien myötä. Työpaikkojen saavutettavuus ei kehity yhtä voimakkaasti kuin työvoiman saavutettavuus, koska asukasmäärien kasvu kaavarunkoalueella on suurempaa kuin työpaikkamäärien kasvu.

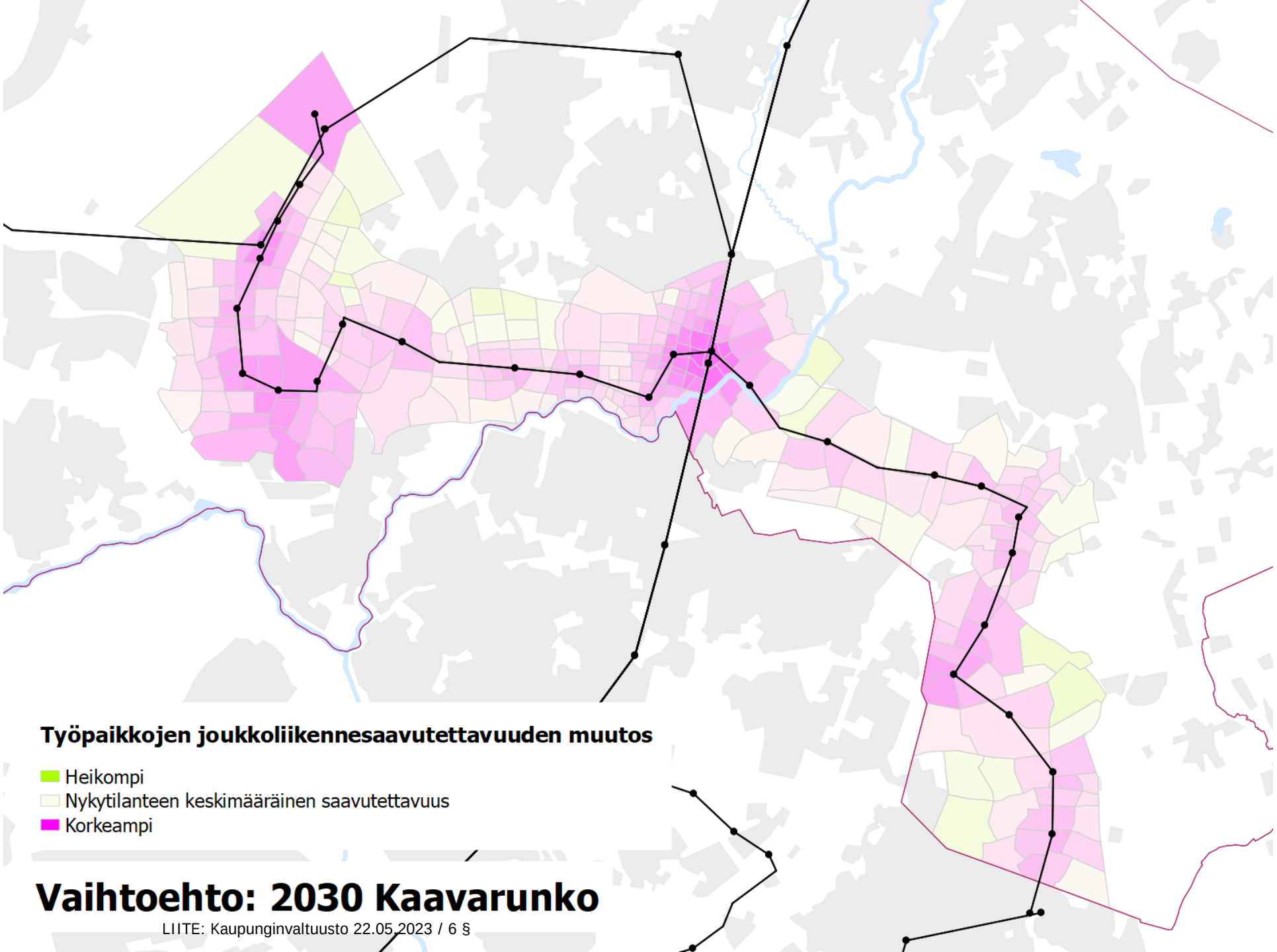
Alueellisesti tarkastellen työpaikkojen joukkoliikennesaavutettavuus on nykytilanteessa keskimääräistä parempi Tikkurilan alueella, Hakunilassa ja Pakkalassa. Raitiotien liikennöinnin aloituksen jälkeen nykytilanteen keskiarvoa parempia alueita ovat kaikki raitiotiepysäkkien ympäristöt ja pitkällä aikavälillä käytännössä koko käytävä.





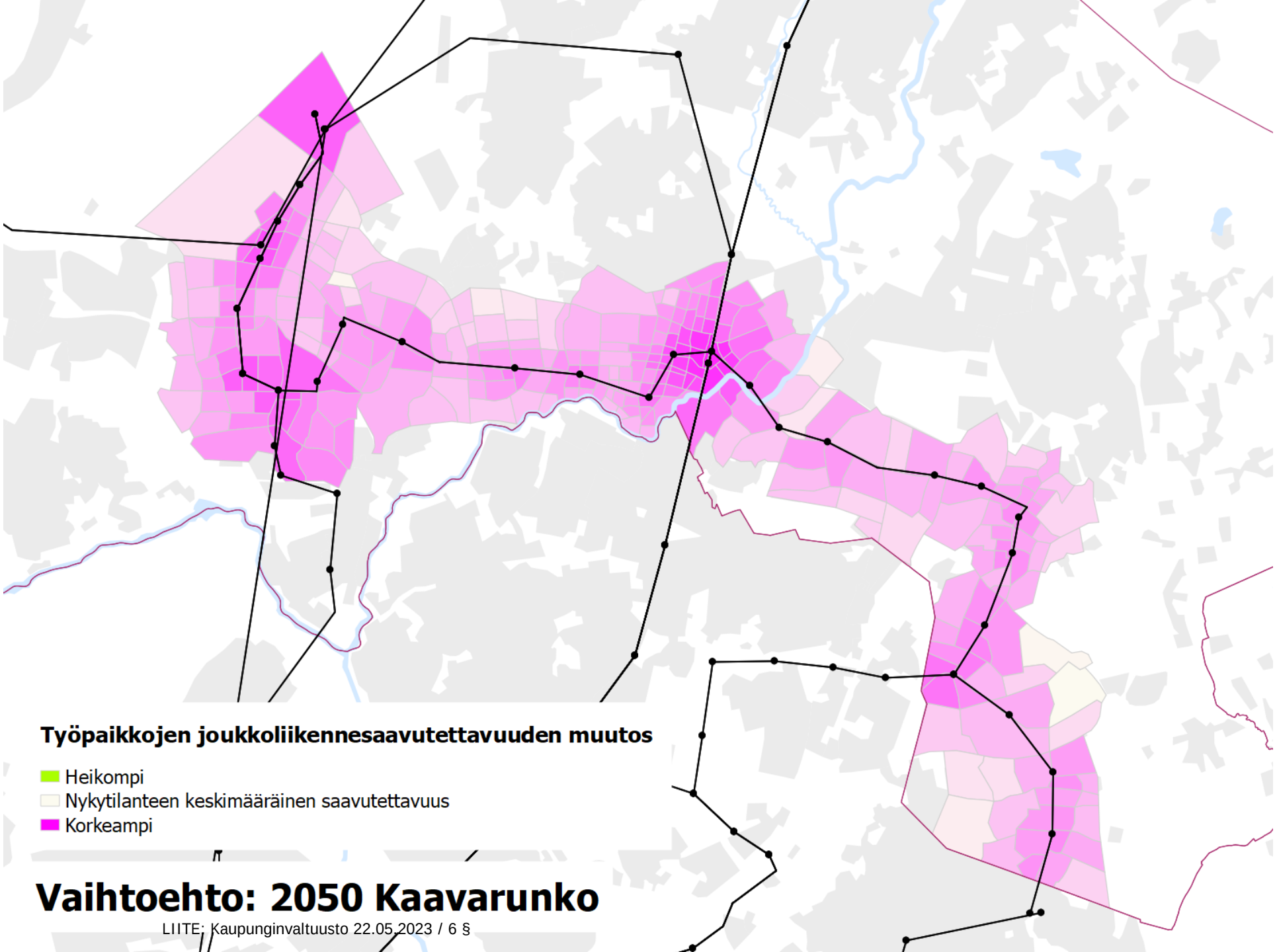
Vaihtoehto: 2020 Nyky

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2030 Kaavarunko

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §



Vaihtoehto: 2050 Kaavarunko

Herkkyystarkastelut

Liikenne-ennusteen laatimiseen liittyy monia lähtöoletuksia, joiden osalta tulevaan kehitykseen liittyy epävarmuuksia tai joihin ei voida vaikuttaa kaavoituksella. Näiden muuttujien vaikutusta on siksi testattu herkkyystarkastelulla.

Herkkyystarkastelut on tehty vuodelle 2050 ja niihin on valittu muuttujia, joilla tiedetään olevan voimakkain vaikutus liikkumisen ja liikenteen kehitykseen.

Tässä työssä toteutetut tarkastelut ovat:

1. **Ruuhkamaksujen käyttöönotto**. Perusennuste ei sisällä ruuhkamaksuja, joten tässä testataan miten MAL19-suunnitelman mukaiset porttimallilla toimivat ruuhkamaksut vaikuttavat tuloksiin.
2. **Pysäköintimaksujen poisto**. Perusennusteessa on mukana Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksut yleiskaavan ennusteiden mukaisesti. Tässä tarkastelussa liikenne-ennusteet on ajettu nykyisillä pysäköintimaksuilla.
3. **Ei etätöiden yleistymistä**. Perusennusteessa on huomioitu pandemian pitkäaikaisvaikutukset etätyön yleistymisen osalta. Tässä on tehty tarkastelu ennen pandemiaa tehtyjen ennusteiden mukaisesti.

Kulkutapajakauman kehitys

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto

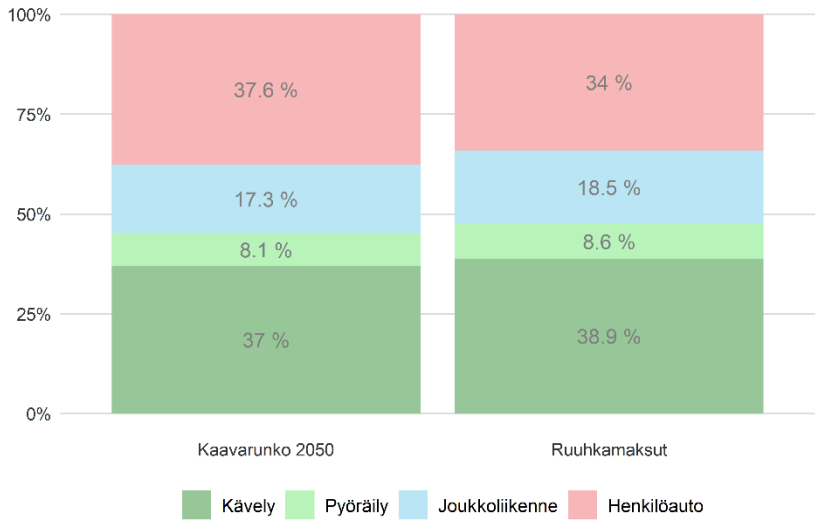
Ruuhkamaksut MAL19-suunnitelman mukaisella porttimallilla vaikuttavat erityisesti pääväylien kautta kulkeviin matkoihin (Kehä III, Tuusulanväylä ja Lahdenväylä).

Kulkutapajakauman muutos autoilusta muihin liikkumismuotoihin on merkittävä. Autolla tehtyjen matkojen määrä vähenee merkittävästi ja matkat korvautuvat tasaisesti kävely-, pyöräily- ja joukkoliikennematkoilla. Muutos kohdistuu liikenteen huipputunneille ja siten erityisesti työmatkoihin.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen on vähäisempää ruuhkamaksujen myötä. Merkittävimmin autoliikenne vähenee pääväylien lisäksi Aviapoliksen alueella, mikä myös sujuvoittaa liikennettä. Suurimmalla osalla katuverkosta liikenne on sujuvaa myös perustarkastelussa vuonna 2050. Näillä kaduilla ruuhkamaksuilla on pienempi vaikutus liikennemäärään ja sujuvuuteen.

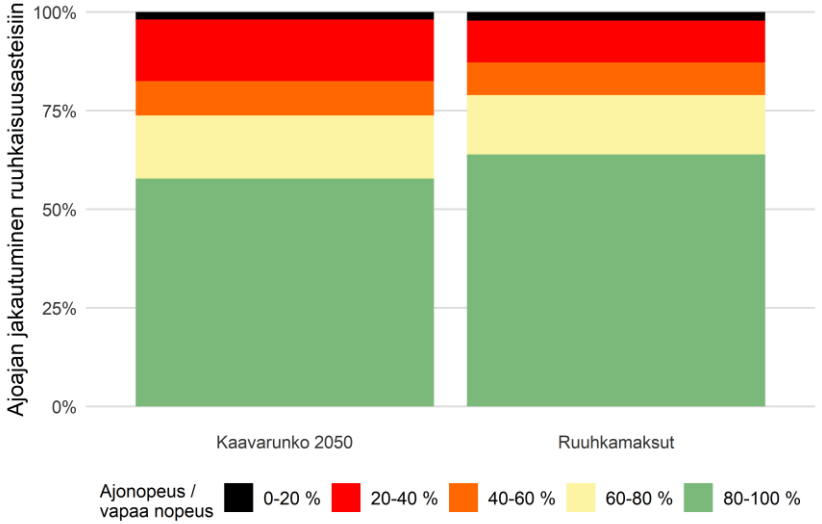
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)

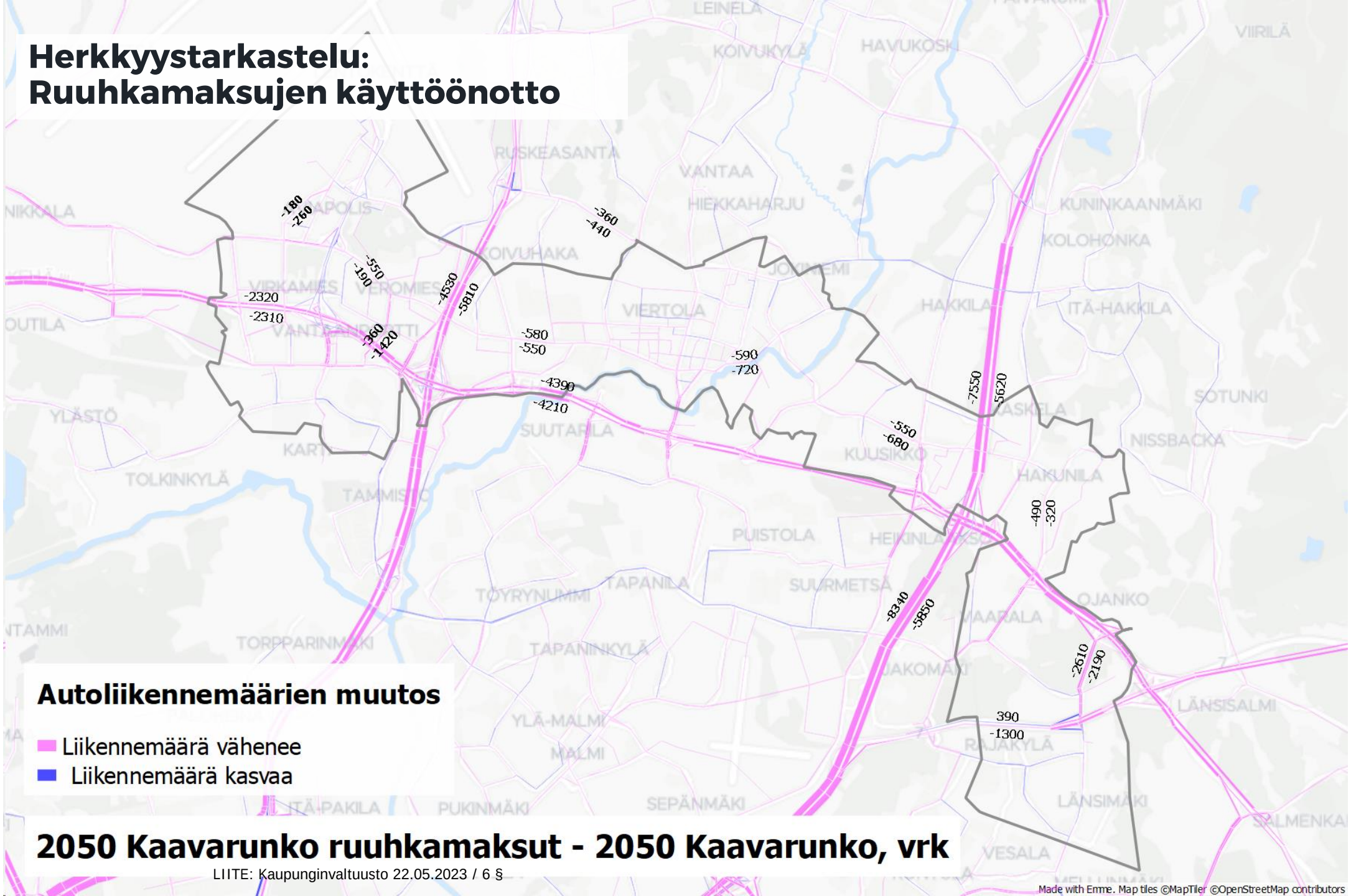


Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ruuhkamaksujen käyttöönotto



2050 Kaavarunko ruuhkamaksut - 2050 Kaavarunko, vrk

Made with Emme. Map tiles ©MapTiler ©OpenStreetMap contributors

Herkkyystarkastelu: Pysäköintimaksujen poisto

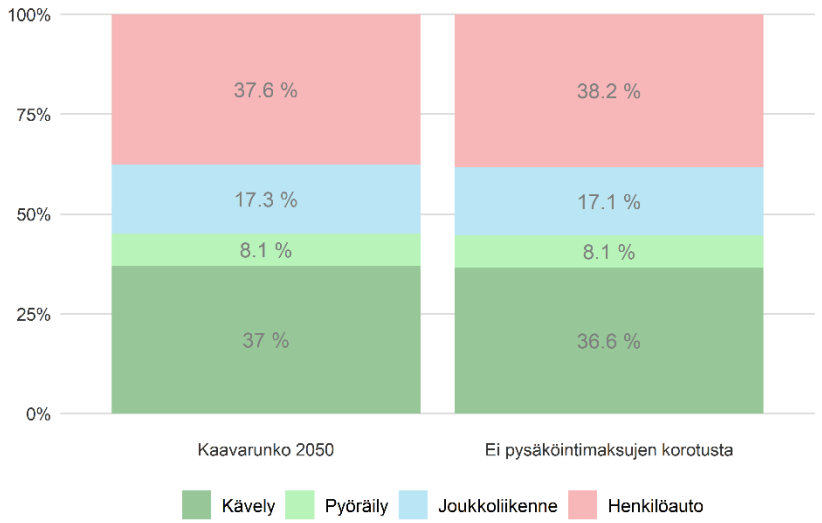
Vantaan kaupunkikeskustojen pysäköintimaksujen poiston vaikutukset liikkumiseen ovat mallinnuksen perusteella vähäisiä kaavarungon alueella.

Kulkutapajakauman muutokset kaavarungon alueella ovat alle prosenttiyksikön suuruisia, vaikka paikallisesti keskustoissa (Tikkurila, Aviapolis) vaikutus autoliikenteen kulkutapaosuuteen on 3-5 %-yksikköä. Pääosaan kaavarungon autoliikennematkoista pysäköintimaksut eivät vaikuta.

Tie- ja katuverkon ruuhkautumisessa ei ole havaittavissa merkittäviä eroja, sillä pysäköintimaksut vaikuttavat lähinnä paikallisesti, mutta isommilla teillä liikennemäärät eivät juuri muutu.

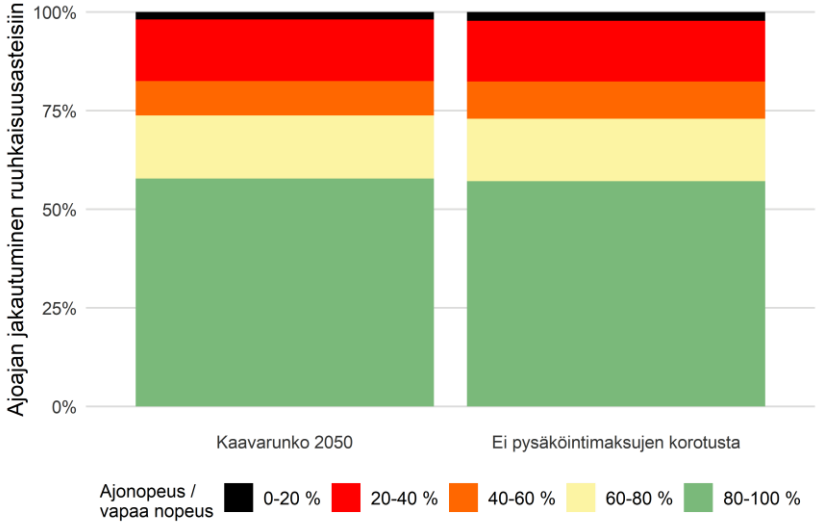
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Herkkyystarkastelu: Ei etätöiden yleistymistä

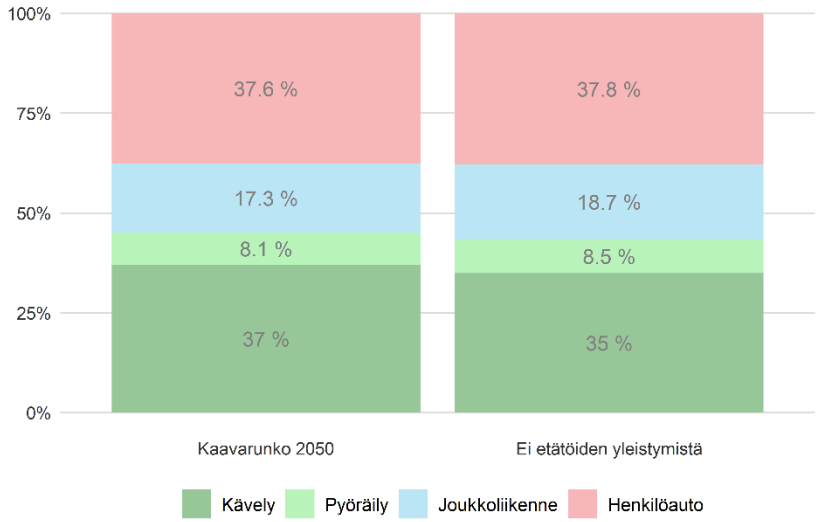
Tässä herkkyystarkastelussa on mallinnettu liikkuminen oletuksilla, jotka kuvaavat liikkumisvalintoja ennen koronapandemiaa. Tämänhetkisen käsityksen mukaan pandemian pitkäaikaiset vaikutukset liikkumiseen koskevat erityisesti etätöiden yleistymistä ja ruuhkahuippujen tasaantumista, jolloin asiointi- ja vapaa-ajanmatkojen määrä kasvaa.

Kulkutapajakauman osalta herkkyystarkastelu ilman koronapandemian pitkäaikaisia vaikutuksia kasvattaa erityisesti joukkoliikennematkojen määrää ja vähentää kävelymatkojen määrää. Matkat painottuvat vapaa-ajan matkoista enemmän työmatkoihin, jotka suuntautuvat kauemmas kodista ja käyttävät näin harvemmin joukkoliikennettä. Autoilun ja pyöräilyn kulkutapaosuus ei juuri muutu herkkyystarkastelussa.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen on suurempaa, jos pandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida. Autoilun kokonaismatkamäärä kasvaa hieman ja huipputuntien piikit ovat suurempia. Erityisesti Kehä III ruuhkautuu muutamalla osuudella perustarkastelua pahemmin, mikä näkyy suurien liikennemäärien vuoksi hyvin ruuhkautuneen ajoajan osuuden selkeänä kasvuna.

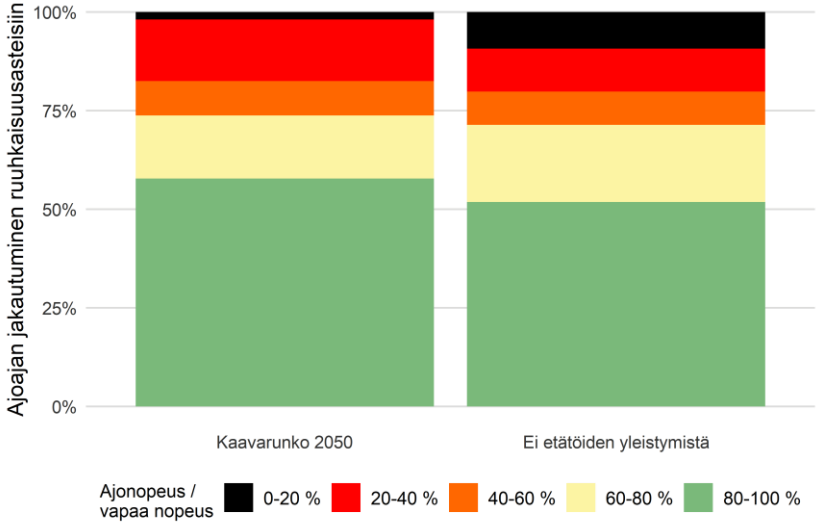
Matkojen kulkutapajakauma

Alueelta lähtevien matkojen kulkutapajakauma (arki-vrk)



Kaavarunkoalueen tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Iltapäivän ruuhkaisimman tunnin ajonopeus suhteessa vapaaseen ajonopeuteen



Yhteenveto

Maankäytön kasvu lisää liikennettä, mutta kulkutapojen käyttö painottuu nykyistä enemmän kestäviin kulkutapoihin

Maankäytön voimakkaan kasvun myötä kaikkien kulkutapojen matkamäärät kasvavat tasaisesti ennustevuosille. Kaavarungon alueelta lähtevien matkojen kokonaismäärä kasvaa pitkällä aikavälillä noin 80 prosenttia nykytilanteesta.

Matkamäärien kasvu painottuu kuitenkin kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen ja automatkojen määrä kasvaa maltillisemmin. Kävellen, pyörällä ja joukkoliikenteellä tehtyjen matkojen määrä kaksinkertaistuu pitkällä aikavälillä nykytilanteesta, kun taas automatkojen määrä kasvaa 35 %.

Tie- ja katuverkon ruuhkautuminen

Kaavarungon maankäytön kasvun seurauksena autoliikenteen matkamäärät kasvavat, mikä väistämättä vaikuttaa myös tie- ja katuverkon liikennemääriin ja liikenteen toimivuuteen. Ajonopeudet laskevat ruuhka-aikana ja suurempi osuus ajoajasta vietetään hidastuneessa liikenteessä.

Maankäytön tehostuminen tuottaa parantaa alueen kilpailukykyä

Kaavarungon vaikutuksesta kaavarungon alueen asukasmäärät kasvavat merkittävästi ja alue tiivistyy. Tämä vaikuttaa positiivisesti työvoiman saavutettavuuden kehitykseen alueella ja parantaa alueen kilpailukykyä yritysten sijoittumispaikkana. Raitiotien rakentaminen voimistaa tätä vaikutusta ja toisaalta katuverkon ruuhkautuminen ei kasva niin merkittävästi, että se haittaisi työvoiman saavutettavuuden kehitystä.

Vaikutukset ja liikenne-ennusteet ovat herkkiä ruuhkamaksujen käyttöönotolle ja koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksien suhteen

Ruuhkamaksu ei ole perusoletuksena tässä arvioinnissa, mutta sen käyttöönotto lisäisi merkittävästi kestävien kulkutapojen osuutta liikkumisessa ja siten vähentää autoliikenteen ruuhkautumista. Sen sijaan ruuhkautuminen on pitkällä aikavälillä perusennustetta pahempaa, mikäli koronapandemian pitkäaikaisvaikutuksia ei huomioida.

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 6 §

7 § **Asemakaavamuutos 002485 ja tonttijaon muutos, 64 Kuninkaala / Vantaan ratikka: Pelto-oja**

VD/1123/10.02.04.00/2021
TeA/TLA/ MYL/ASA/VIK/EJ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Kyytitiellä, Porttisuontiellä ja Pelto-ojan tiellä muuttamalla osia korttelialueesta sekä puisto- ja suojaviheralueesta katualueeksi. Asemakaavamuutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Lisäksi varaudutaan kulkuun Lahdenväylän vaihtopysäkeille. Katualueen levennykset perustuvat 30.3.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmien tilavarauksiin. Asemakaavamuutoksella muutetaan liikerakennusten korttelialuetta (KM) osin katualueeksi. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten sijoittuu Kyytitien katualueelle Pelto-ojan tien risteyksen tuntumaan. Kaavassa annetaan lisäksi katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, melusuojaukseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.

Asemakaavamuutos koskee osaa korttelista 64070 sekä katu-, virkistys- ja erityisaluetta kaupunginosassa 64 Kuninkaala.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa liikerakennusten korttelialuetta sekä katu-, virkistys- ja erityisaluetta.

Tonttijaon muutos koskee osaa korttelista 64070.

Alue sijaitsee Kuninkaalan kaupunginosassa Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Kyytitien, Porttisuontien ja Pelto-ojan tien katualuetta sekä Kyytitien varrella sijaitsevat kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katu-, suojaviher- sekä puistoalueet. Pieni osa suojaviheraluetta on Vantaan Energian vuokra-aluetta. Liiketilarakennusten korttelin (KM), kiinteistö 92-64-70-1, omistaa Kiinteistö Oy Vantaan Kauppaportti.

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala on yhteensä noin 3 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 4 ha.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin konsulttina.

Yleiskaava

Alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa Kyytitien pohjoispuolella pientaloaluetta (A3) ja Kyytitien eteläpuolella kaupallisten palveluiden aluetta (KM). Kyytitien varteen on merkitty maakaasun runkojohto (k). Kyytitien suuntaisesti on merkitty ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa raitiotienä.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021. hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen. Alueelle on merkitty yleiskaavassa pientalovaltaista asuinaluetta (AP) sekä asumisen ja kaupallisten palveluiden aluetta (A/KM). Kyytitien suuntaisesti on osoitettu pyöräliikenteen baana sekä raitiotien reitti. Lisäksi alueella kulkee maakaasun runkolinja.

Asemakaavamuutos

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Kielotiellä muuttamalla osia korttelialueesta, puistoalueista sekä suojaviheralueesta 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. Lisäksi varaudutaan kulkuun Lahdenväylän vaihtopysäkeille. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Katualueen levennykset perustuvat 30.3.2022 valmistuneisiin Kyytitien 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 liikerakennusten korttelialuetta (KM), suojaviheraluetta (EV) sekä puistoaluetta (VP) osin katualueeksi. Korttelin tonttijakoa muutetaan ja tontille annetaan uusi tonttinumero. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten sijoittuu Kyytitien katualueelle. Kaavassa osoitetaan alat avo-ojalle, ohjeelliselle hulevesialtaalle sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeälle alueelle. Kaavassa on annettu melu- ja tärinäsuojaukseen, melusuojaukseen, rakennusten sisäilmanlaatuun, hulevesien hallintaan ja työmaa-aikaisten hulevesien käsittelyyn sekä kaupunkikuvaan 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 2022 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 3 koski Kuninkaalan kaupunginosaa. Annetut mielipiteet eivät kuitenkaan koskeneet Pelto-ojan 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 11.10.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 11.10.-1.11.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Kaava-alueen maanomistajille on lisäksi lähetetty 11.10.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 26.10. ja 28.10. Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

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 13.12.2022 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 13.12.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002485 sekä tonttijaon muutosehdotus, 64 Kuninkaala / Vantaan ratikka: Pelto-oja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 18.1.-16.2.2023. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 15 ja saatiin 9 kappaletta.

Fingridillä, Vantaan kaupunginmuseolla ja Uudenmaan liitolla ei ollut lausuttavaa asemakaavaehdotuksesta.

Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut HSY toteaa, että katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti aiheuttavat vesihuoltolinjoille siirtotarpeita. Lisäksi on rakennettava uutta hulevesiviemäriä. HSY

lausuu, että uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Helsingin Seudun Liikenne HSL kannattaa alueen kestäviin liikkumismuotoihin panostavaa suunnittelua. Selkeisiin turvallisiin ja esteettömiin yhteyksiin tulee kiinnittää huomiota myös jatkosuunnittelussa. HSL:n mukaan alueen bussipysäkkiverkostoa tulee tarkastella kokonaisuutena. HSL esittää, että Pelto-ojan tie (V6433) vastinparille jätettäisiin varaus Porttisuontien varteen. Tämä mahdollistaisi kääntymisen Porttisuontieltä länteen päin tilanteessa, jossa pysäkki Pelto-ojan tie (V6410) on siirtynyt risteyksen itäpuolelle. HSL tuo esille, että hyvä pysäkkiverkko ja toimivat kevyenliikenteenyhteydet helpottaisivat isoissa kaupoissa asiointia ilman omaa autoa.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY huomauttaa, että kaavaselostukseen on päivitettävä yleiskaava 2020 voimaantulo. ELY-keskus huomauttaa, että KM korttelin kaavamääräystä on tarkennettava määräyksellä kaupan laadusta. Mikäli alueella on lisäksi laajan valikoiman tavaratalo (Tokmanni) se tulee myös näkyä määräyksessä kerrosneliömetrimäärineen. ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista. ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa. ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Gasgrid tuo esille, että kaava-alueella kulkee Gasgridin DN150 / 54 bar maakaasun siirtoputki, joka rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen 551/2009 mukaisesti ja että putkilinjoilla ei saa harjoittaa toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiselle. Gasgrid muistuttaa, että asetuksessa säädetyt rakennusten suojaetäisyydet ja muut maakaasuputkiston turvallisuuteen liittyvät määräykset on otettava huomioon alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä. Gasgrid sanoo, että maakaasun siirtoputken siirrosta on teetetty perussuunnittelu, jossa tämän alueen maakaasuputken siirto on huomioitu.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES ei näe estettä kaavamuutokselle. Hakunilan lämpökeskus sijaitsee riittävällä suojaetäisyydellä asemakaavan muutosalueesta, raitiotiestä ja maakaasun siirtoputken suunnitellusta uudesta linjauksesta. Tukes tuo esille, että raitiotien rakentamiseen liittyen tulee maakaasun siirtoputkiston linjaus Kyytitien kohdalla siirtää riittävälle suojaetäisyydelle raitiotiestä.

Tehdyt tarkistukset
Vastaanotettujen lausuntojen johdosta on tehty tarkistuksia kaavamääräyksiin sekä kaavaselostukseen. Liikerakennusten korttelialueelle (KM) lisättiin määräys, joka mahdollistaa paljon tilaa vaativien kaupan

liiketilojen rakentamisen. Pikkukappaleen puistoon lisättiin avo-ojan merkintä. Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehdyn tarkistuksen vuoksi ja selostuksen tekstiä on tarkistettu. Kaavaselostukseen päivitettiin yleiskaava 2020 voimaantulo. Kaavan vaikutuksien ympäristöhäiriöiden kappaleeseen lisättiin suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista ja taloudelliset vaikutukset on päivitetty 16.3.2023 julkaistun rakentamiskustannusraportin ja 12.12.2022 päivitetyn kiinteistötaloudellisen selvityksen mukaiseksi. Lisäksi avattiin kaavaan tehdyt muutokset.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 11.1.2023.

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 § 13

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 18.4.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002485 sekä tonttijaon muutosehdotus, 64 Kuninkaala / Vantaan ratikka: Pelto-oja.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, josta on syytä äänestää, 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 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Hakala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu). Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että jäsenet Janne Hartikainen ja Suvi Karhu 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.”

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon sosialidemokraattien ja vasemmistoliiton ryhmät yhtyivät: ”Ratikan tarkemman katusuunnittelun yhteydessä tulee ELY-keskuksen lausunnon mukaisesti kiinnittää erityistä huomiota ilmastonmuutokseen sopeutumiseen, esimerkiksi runsaiden hulevesien osalta. Lopullisissa katusuunnitelmissa tulee suosia vähäpäästöisiä materiaaleja, kuten kierrätysmateriaaleja ja varmistaa riittävä kasvillisuus.”

———

Kaupunginhallitus 8.5.2023 § 25

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 18.4.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002485 sekä tonttijaon muutosehdotus, 64 Kuninkaala / Vantaan ratikka: Pelto-oja.

Käsittely:
Kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti varajäsen Niilo Kärjen kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian hyväksymistä esityksen mukaan, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esittämää hylkäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 12 jaa-ääntä (Karinen, Abdi, Tammi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kaiju, Kasonen, Orpana, Seppänen, Valtanen, Luokkala) ja 3 ei-ääntä (Lundell, Kärki, Niikko), joten puheenjohtaja totesi hylkäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 7

Kaupunginhallituksen esitys:
Päätetään hyväksyä 18.4.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002485 sekä tonttijaon muutosehdotus, 64 Kuninkaala / Vantaan ratikka: Pelto-oja.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 18.4.2023
- Lausunnot ja vastineet 18.4.2023

Muutoksenhakuohje: 2.1 Valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaava-arkkitehti, Vantaan ratikka, Anna Sarikaya, p. 050 302 9028
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002485

Päiväys
Datum

18.4.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Pelto-oja

Kaupunginosa 64, KUNINKAALA

Vanda stad

Vandaspåran: Åkerbäcken

Stadsdel 64, FASTBÖLE

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 64070 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet.

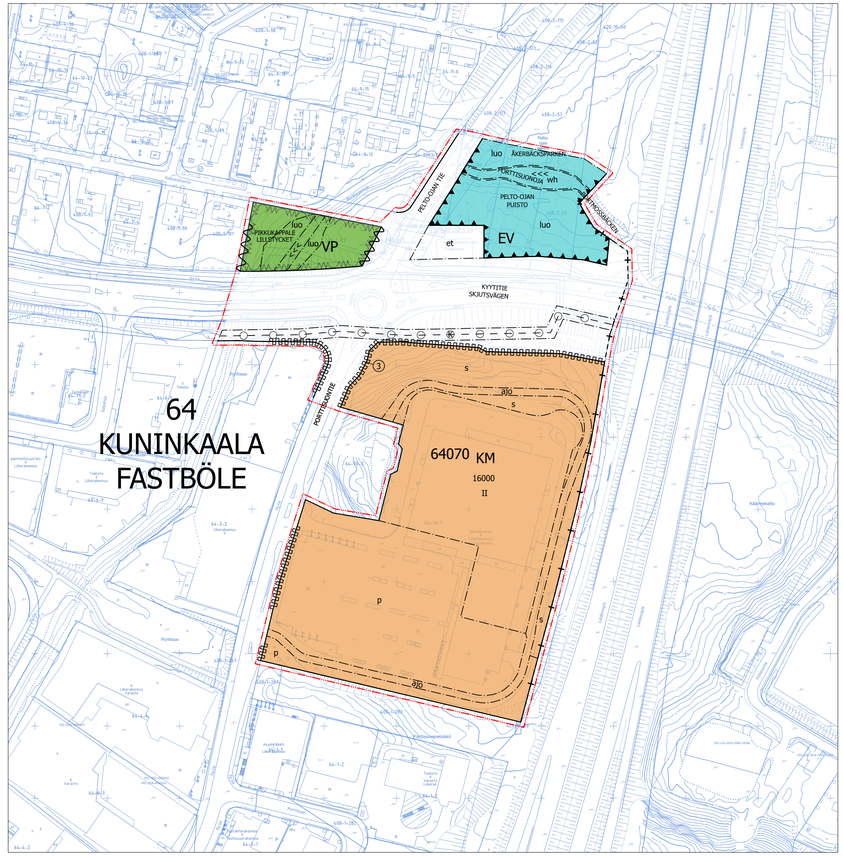
Tonttijaon muutos
Osa korttelia 64070.

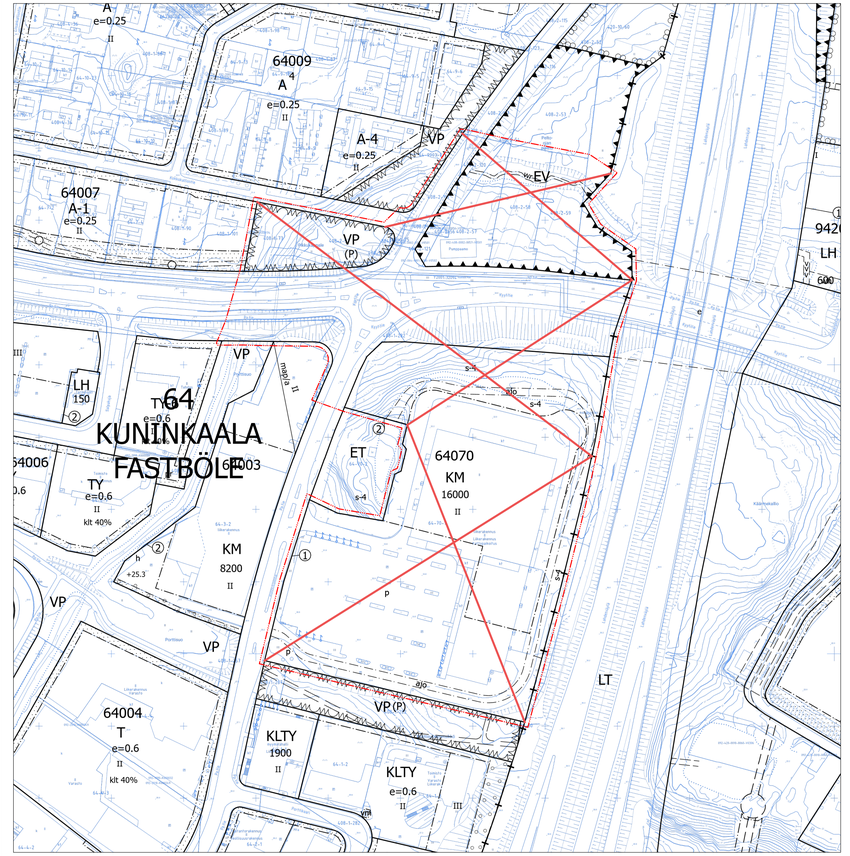
1:2000

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 64070 samt gatu-, rekreations- och specialområden.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 64070.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

KM

Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.

Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.

Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.

Rakennuksien julkisivuissa ja aidoissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja.
Sisääntulo-osan tulee selvästi erottua.

Ilmastointi- tai muut tekniset tilat saavat ylittää suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennusoikeuden.

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Toimisto- ja ravitsemustilojen ulkokuoren ääneneristys tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.

Rakennusta ympäröiville pysäköimispaikoille on tasaisesti jaoteltuna istutettava 1 puu ja pensaita 200 neliömetriä kohti.

Korttelialueelle saa sijoittaa kaksi mainostornia, joiden korkeus ja muoto määritellään rakennusluvan yhteydessä.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Toimistot 1 autopaikka/50 k-m²
Liiketilat 1 autopaikka/35 k-m²

VP **Puisto.**

EV **Suojaviheralue.**

Kaupunginosan raja.

Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.

Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.

Osa-alueen raja.

3 **Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**

Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.

64 **Kaupunginosan numero.**

KUNIN **Kaupunginosan nimi.**

64070 **Korttelin numero.**

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.

På områden får inte placeras utrymmen för dagligvaruhandel.

Affärslokalerna för detaljhandel får vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.

Byggnadernas fasader och stenmaterialet i inhägnadena ska bestå av högklassigt material.
Ingångspartiet ska tydligt markeras.

Ventilations- eller andra tekniska utrymmen får överskrida största tillåtna våningsantal eller byggnadsrätt.

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Ljudisoleringen mot trafikbuller i arbetsrummens och näringsinrättningarnas yttre skal ska vara minst 30 dB.

På parkeringsplatserna runtom byggnaden ska jämnt fördelat planteras ett träd och buskar per 200 kvadrameter parkeringsyta.

I kvartersområdet får två reklamtorn placeras. Tornens höjd och utformning fastställs i samband med bygglovet.

Minimiantalet bilplatser:
Kontor 1 bilplats/50 m²-vy
Affärslokaler 1 bilplats/35 m²-vy

Park.

Skyddsgrönområde.

Stadsdelsgräns.

Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.

Riktgivande gräns för område eller del av område.

Gräns för delområde.

Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.

Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.

Stadsdelsnummer.

Stadsdelens namn.

Kvartersnummer.

16000 **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**

Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.

II **Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**

Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.

Rakennusala.

Byggnadsyta.

et **Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**

Alue on varattu kaukolämmön pumppaamoa varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.

Området är reserverat för fjärrvärmepumpstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.

wh **Ohjeellinen hulevesialue.**

Riktgivande dagvattenområde.

luo **Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.**

Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.

Katu.

Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Gata.

Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.

Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.

ajo **Ajoyhteys.**

Körförbindelse.

p **Pysäköimispaikka.**

Parkeringsplats.

Avo-oja.

Öppet dike.

k **Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.**

För naturgasledning reserverad del av område.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

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

Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.

Område skall förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.

s **Suojeltava alueen osa.**

Alueen osa, jonka maastomuotoja ei saa muuttaa. Kasvillisuutta tulee kehittää kasvupaikalle sopivin lajein.

Del av område som ska skyddas.

Del av område där terrängformerna ej får ändras. Vegetationen bör på växtplatsen utvecklas genom att plantera lämpliga växtsorter.

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Porttisuonojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör föredras vid hantering och ledandet av dagvatten.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Portmossbäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Marjaana Yläjääski, Aluearkkitehti, 14.3.2023 9.20

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 26.4.2023 16.58

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002485 Vantaan ratikka:
PELTO-OJA

KUNINKAALA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002485. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Osa korttelia 64070 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet kaupunginosassa 64, Kuninkaala.

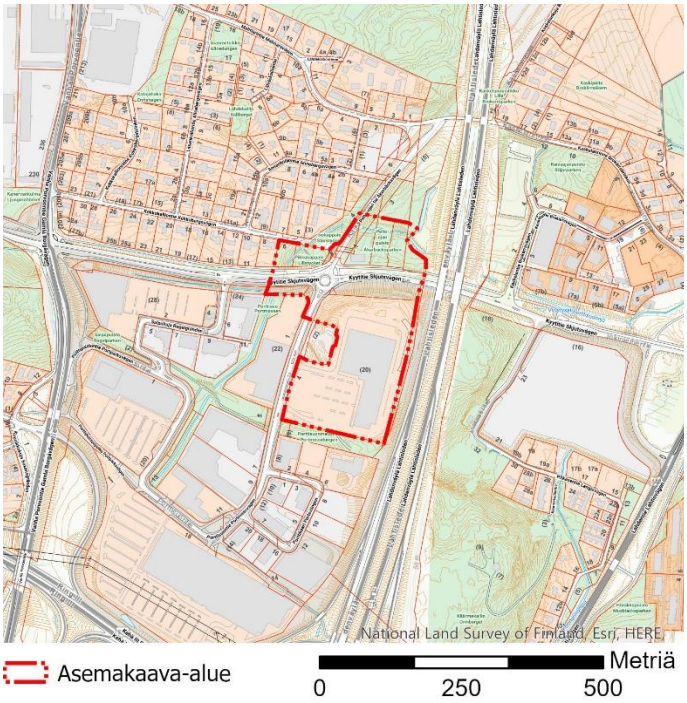
Tonttijaon muutos:

Osa korttelia 64070 kaupunginosassa 64, Kuninkaala.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Kuninkaalan kaupunginosassa Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu osa Pelto- ojan suojaviheraluetta, Porttisuontien ja Lahdentien välinen liiketilakortteli sekä Kyytitien katualuetta, joka rajautuu idässä Lahdenväylään ja lännessä Pikkukappaleen ja Porttisuon puistoalueisiin. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue

062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.

- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut palautteet eivät koskeneet Pelto-ojan kaavamuutosaluetta 002485.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021, 6.4.2022 ja 15.11.2022 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 30.3.2021 ja ne esiteltiin 30.3.-12.4.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 11.10.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 11.10.-1.11.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 26.10. sekä 28.10.2022. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 11.10.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Mielipiteitä ei vastaanotettu.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1-16.2.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 15 kappaletta ja vastaanotettiin 9 kappaletta. Muistutuksia ei annettu.
- Saatujen lausuntojen perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Liikerakennusten korttelialueelle lisättiin määräys, joka mahdollistaa paljon tilaa vaativien kaupan liiketilojen rakentamisen.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Päivitettiin Yleiskaava 2020 liittyvät tiedot.
    - Avattiin kaavaan tehdyt muutokset.
    - Lisättiin suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
    - Taloudelliset vaikutukset on päivitetty 16.3.2023 julkaistun rakentamiskustannusraportin ja 12.12.2022 päivitetyn kiinteistötaloudellisen selvityksen mukaiseksi.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 5
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 15
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 20
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 20
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 21
3.3. Asemakaavan tavoitteet 26
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 27
4. Asemakaavan kuvaus 28
4.1 Kaavan rakenne 28
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 29
4.3 Aluevaraukset 29
4.4 Kaavan vaikutukset 30
4.5 Ympäristön häiriötekijät 39
5. Asemakaavan toteutus 40
6. Kaavatyöhön osallistuneet 40
7. Asemakaavan seurantalomake 42
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 44

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 15.11.2022
- Asemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- WSP Finland Oy (30.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kyytitiellä välillä Salpakuja - Lahdenväylä, 58639_2_Kyytitie.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Vantaan väestö 2021/2022, Vantaan kaupunki 2022

- Vantaan väestöennuste 2022, Vantaan kaupunki 2.11.2022
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan raitiotie tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022
- Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.8.2022
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitetty 12.12.2022
- Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet. WSP Finland Oy 28.10.2022
- Vantaan ratikan rakentamiskustannukset, kustannusraportti 16.3.2023. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Kielotiellä muuttamalla osia korttelialueesta, puistoalueista sekä suojaviheralueesta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 30.3.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Lisäksi varaudutaan kulkuun Lahdenväylän vaihtopysäkeille. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella muutetaan liikerakennusten korttelialuetta (KM), suojaviheraluetta (EV) sekä puistoaluetta (VP) osin katualueeksi. Korttelin tonttijakoa muutetaan ja tontille annetaan uusi tonttinumero. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten

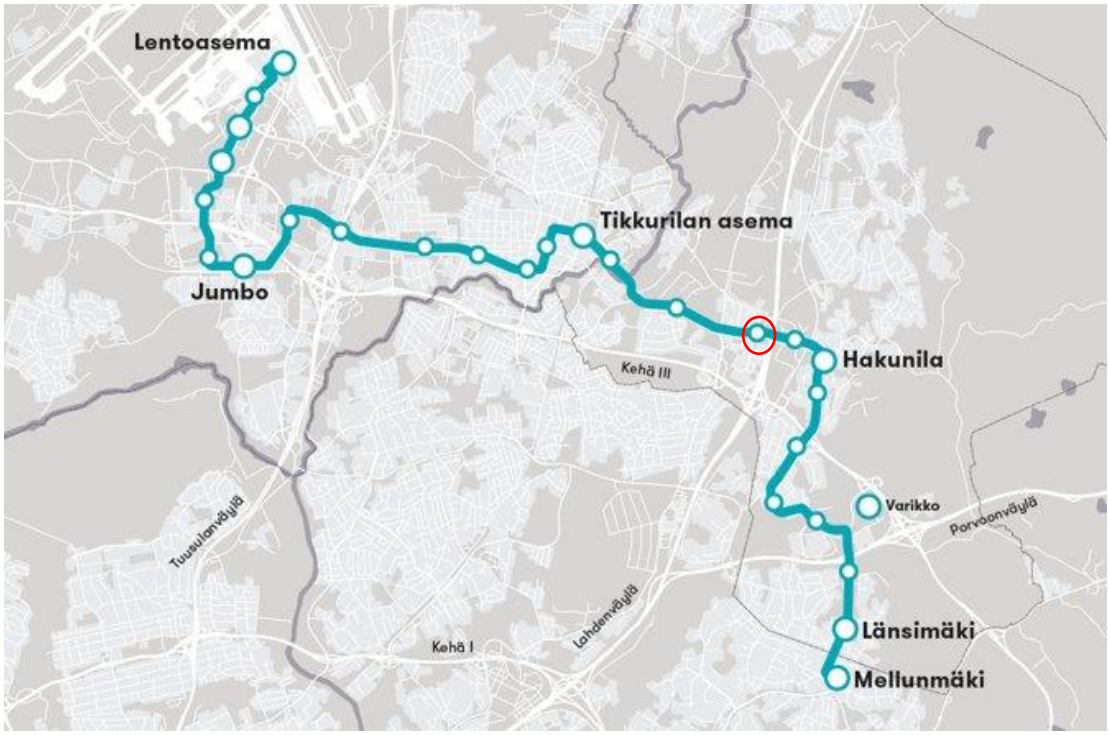
alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten sijoittuu Kyytitien katualueelle. Pelto-ojan puistoon ja Pikkukappaleen puistoon osoitetaan avo-oja ja ohjeellisen hulevesialtaan ala sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita (luo). Kaavassa on annettu katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, melusuojaukseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on ollut Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 ja on vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Pelto-ojan kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella ympyrällä.

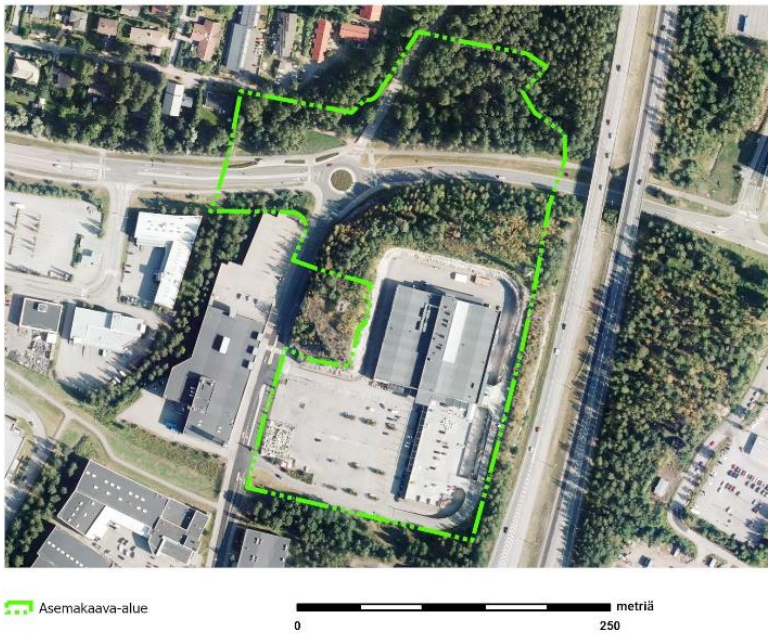
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Kuninkaalan kaupunginosassa. Alue kuuluu Tikkurilan suuralueeseen, joka käsittää Tikkurilan keskustan ja sen lähiympäristön alueet. Matkaa Tikkurilan rautatieasemalle on noin neljä kilometriä ja lentokentälle noin kymmenen kilometriä. Kaava-alue rajautuu idässä Lahdenväylään ja lännessä Pikkukappaleen ja Porttisuon puistoalueisiin. Kaava-alueen halkoo Kyytitie, jonka pohjoispuolella suunnittelualueella sijaitsee Pelto-ojan suojaviheralue. Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsee Porttipuiston liikealue. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 7 ha.

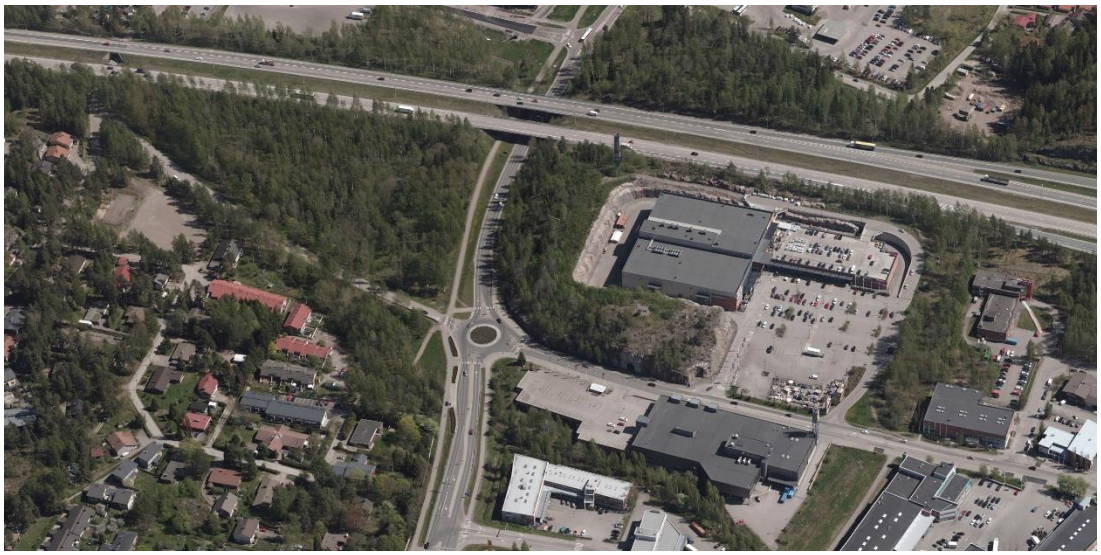


Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Kaava-alueen maisemaa hallitsevat sen halki kohtisuoraan toisiinsa nähden kulkevat katualueet vierialueineen. Kyytitien pohjoispuolelle sijoittuvia Pelto-ojan puistoa sekä Pikkukappaleen ja Iso-kappaleen puistoalueita halkoo Pelto-ojan tie. Kyytitien eteläpuolelle sijoittuu liikerakennus, jonka piha-aluetta hallitsee laaja ja asfaltoitu pysäköintialue. Kyytitien ja Porttisuontien kulmauksessa on maisemaa hallitseva korkea kallioalue.



Kuva 5. Suunnittelualue lännestä idän suuntaan kuvattuna. (Vantaan kaupungin viistoilmakuvat 2019)

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021 (*Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen*

luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021). Selvitystä on täydennetty luontoselvityksen koosteraporttiin *(Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021).*

Selvityksessä kartoitettiin arvokkaat luontotyyppikohteet 50 m säteellä raitiotien linjauksesta ja ratikkalinjaan liittyvät asemakaava-alueet sekä lepakoiden todennäköiset ruokailualueet 800 m säteellä ratikkalinjasta. Lisäksi tarkastettiin alueella sijaitsevien geologisten kohteiden tila ja arvioitiin kaavan mukaisten ekologisten yhteyksien säilyvyys.

Kaava-alueen pohjoisosan halkoo Kormuniitynoja, joka on vesilain mukainen kohde. Uoman edustavuus ja luonnontilaisuus on kohtalainen.

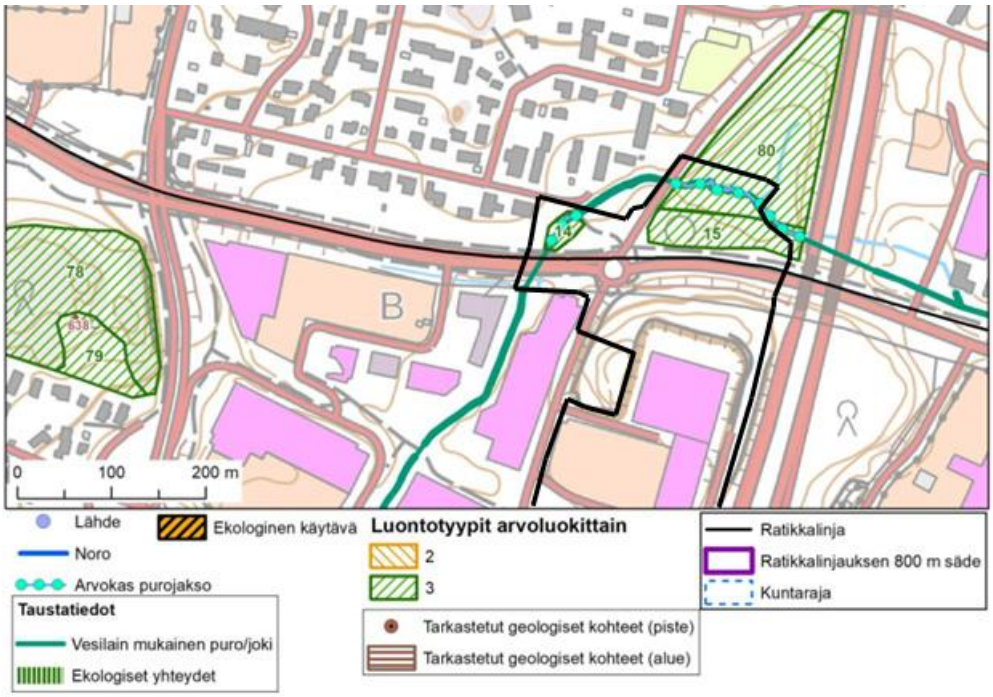
Kaava-alueen luoteiskulmaan sijoittuu arvokas luontokohde **nro 14** eli tuore runsasravinteinen lehto (valtakunnallisesti erittäin uhanalainen luontotyyppi) sekä savimaiden puro (valtakunnallisesti äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi). Alueen rajausperusteena on METSO-ohjelman valintaperusteiden täyttäminen (luokka II). Lisäksi kohde on luokiteltu uhanalaiseksi luontotyypiksi ja ekologiseksi käytäväksi. Kohteen arvoluokaksi on luontoselvityksessä määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohteen edustavuus on määritelty kohtalaiseksi ja luonnontila heikentyneeksi. *(Faunatican raportteja 38/2021)*

Kyytitien ja Porttisuonojan väliin sijoittuu arvokas luontokohde **nro 15** eli savimaiden puro (valtakunnallisesti äärimmäisen uhanalainen luontotyyppi), kostea runsasravinteine suurruoholehto (valtakunnallisesti vaarantunut luontotyyppi) sekä tuore runsasravinteinen lehto (valtakunnallisesti erittäin uhanalainen luontotyyppi). Alueen rajausperusteena on METSO-ohjelman valintaperusteiden täyttäminen (luokka II). Lisäksi kohde on luokiteltu uhanalaiseksi luontotyypiksi. Kohteen arvoluokaksi on luontoselvityksessä määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohteen edustavuus on määritelty kohtalaiseksi ja luonnontila heikentyneeksi. *(Faunatican raportteja 38/2021)*

Osin kaava-alueen pohjoisosaan sijoittuu arvokas luontokohde **nro 80** eli savimaiden puro (valtakunnallisesti silmälläpidettävä ja Etelä-Suomessa vaarantunut luontotyyppi), kostea runsasravinteinen lehto (valtakunnallisesti vaarantunut luontotyyppi) sekä ruohokorpi (valtakunnallisesti vaarantunut ja Etelä-Suomessa erittäin uhanalainen). Kohteen arvoluokaksi on luontoselvityksessä määritelty III, jonka arvoluokan luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohteen edustavuus on määritelty kohtalaiseksi ja luonnontila vähän heikentyneeksi. *(Faunatican raportteja 38/2021)*

Suunnittelualueen pohjoisosassa tehtiin havaintoja peukaloisesta ja sirittäjästä, jotka molemmat ovat muita erityisesti huomioitavia lintulajeja. Kaava-alueen pohjoispuoleiselta metsäalueelta tavattiin mustapääkerttua. Samaiselta metsäalueelta tehtiin myös havaintoja viiksi-/isoviiksisiipasta sekä pohjanlepakosta. Metsäaluetta ei kuitenkaan ole selvityksessä rajattu lepakoiden käyttämäksi alueeksi.

Luontoselvityksessä suunnittelualueelta ei tehty lahokaviosammalhavaintoja. Alueelle ei myöskään sijoitu geologisia kohteita.



Kuva 6. Arvokkaat luontokohteet ja tarkastetut geologiset kohteet. Kaava-alue on esitetty mustalla viivalla. (Faunatican raportteja 38/2021).

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Kormuniitynojan valuma-alueeseen. Alue on pääosin vettä läpäisemätöntä ja viemäröityä aluetta. Alueella ei ole pohjavettä.

Maaperä

Maalajikartan mukaan Pelto-ojan puisto on silttiä/savea. Muilta osin kaava-alueen maaperä on pääosin täyttöä, moreenia ja kalliota. Alueen eteläosassa on hiekkaa ja silttiä. Pohjatutkimuksia on tehty kaava-alueella pohjoisessa Pelto-ojan alueella, etelässä Porttipuistonmetsikön alueella ja lännessä Pikkukappaleen alueella.

Pelto-ojan alueella maaperä on ohuen pintamaakerroksen alla syvimmillään n. 10 m savea/silttiä. Saven ja siltin alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 12 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet määräsyvyyteen, tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Porttipuistonmetsikön alueella maaperä on ohuen pintamaakerroksen alla syvimmillään n. 2 m silttiä. Siltin alla maakerrokset vaihtuvat hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään pohjamoreeniin. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 4,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet määräsyvyyteen, tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.
Pikkukappaleen alueella maaperä on ohuen pintamaakerroksen alla syvimmillään n. 5 m savea/silttiä. Saven ja siltin alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 10 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Kaava-alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä.

Kuva 7. Maalajikartta ja pohjatutkimuspisteet.

Topografia

Suunnittelualueen korkeusvaihtelut ovat varsin suuria. Maasto laskee Porttisuonojan kohdilla ja vastaavasti nousee jyrkästi Kyytitien ja Porttisuontien risteyksen tuntumassa olevalla kallioalueella.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kuninkaalan väkiluku oli huipussaan 2000-luvun alkupuolella, jolloin alueella asui lähes 3 000 asukasta. Sen jälkeen väestö on hieman vähentynyt ja asukasmäärä on vaihdellut 2 800 asukkaan molemmin puolin. *(Vantaa alueittain 2015)*

Vantaalla oli 239 206 asukasta vuoden 2021 lopussa. Kuninkaalan kaupunginosassa oli 2 914 asukasta. Väestöennusteen mukaan Kuninkaalan kaupunginosan väestömäärä kasvaisi vuoteen 2031 mennessä 350 henkilöllä. *(Vantaan kaupunki, 2022.)*

Kuninkaalaan rakentui vuoden 2021 aikana 13 uutta asuntoa. Näistä 2 sijoittui pientaloihin ja loput kerrostaloihin. *(Helsingin seudun avoimet tilastotietokannat)*

Asuminen

Suunnittelualueella ei sijaitse asuinrakennuksia. Kaava-alueen luoteispuolelle sijoittuu Hakkilankallion pientaloalue.

Palvelut ja työpaikat

Porttipuiston alueelle rakennettiin 1980- ja 1990-lukujen taitteessa lähinnä teollisuus- ja varastorakennuksia. 1990-luvun loppupuolelta lähtien aluetta ryhdyttiin rakentamaan kaupallisten

palvelujen keskittymäksi, jonka veturina toimi vuonna 2003 avattu Ikea. Ikean ympärille muodostui erikoiskaupan keskittymä, jossa on etenkin rakentamisen, huonekalukaupan ja sisustamisen liikkeitä. Ajan kuluessa kauppavalikoima on monipuolistunut ja Porttipuistosta on tullut yksi Vantaan vetovoimaisimmista kaupan alueista. *(Vantaa alueittain 2015)*

Suunnittelualueella sijaitsee yksi liiketilatontti, jossa toimii neljä huonekaluliikettä, kaksi ravintolaa, sekatavarakauppa sekä rautakauppa. Alue kuuluu Porttipuiston palvelukeskittymään, jonka liikkeiden tarjonta painottuu rakentamiseen ja huonekaluihin. Palvelukeskittymän vuoksi Kuninkaalan kaupunginosassa on enemmän työpaikkoja kuin alueella asuu työikäisiä.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijoittuu Porttipuiston yritysalueen koilliskulmaan. Suunnittelualueen kaupunkikuvaa hallitsevat sille sijoittuva vuonna 2008 valmistunut liikerakennus sekä Kyytitien, Porttipuistontien sekä Pelto-ojan tien katualueet. Kyytitien ja Pelto-ojan tien liikenneympyrän viereen on syksyllä 2022 valmistunut Vantaan Energian kaukolämmön pumppaamorakennus. Kyytitien eteläpuoleinen alue on rakennettua ympäristöä. Kaava-alueen pohjoisosassa on tiealueisiin liittyviä viheralueita.

Rakennettu kulttuuriympäristö ja kiinteät muinaisjäännökset

Suunnittelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu kulttuuriperintökohteita tai kiinteitä muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Suunnittelualueen ympäristössä sijaitsee virkistysalueita. Lahdenväylän itäpuolella on Kärmekallion puistoalue ja suunnittelualueen pohjoispuolella Hakkilankallion hautausmaa viheralueineen.

Liikenne

Suunnittelualueelle sijoittuva Kyytitie on alueen pääkatu, johon tonttikadut liittyvät.

Autoliikenne

Alue on hyvin saavutettavissa eri puolilta Vantaata ja sen lähiympäristöstä. Pääväylät Kehä III ja Lahdenväylä sijaitsevat alueen läheisyydessä ja ovat helposti saavutettavissa. Suunnittelualueen halki itä-länsi-suuntaisesti kulkee Kyytitie. Pohjois-etelä-suuntaisesti kulkee Porttisuontie, joka jatkuu Kyytitien pohjoispuolella Pelto-ojan tienä. Itäpuolella kulkee Lahdenväylä.

Joukkoliikenne

Tikkurilan juna-asema sijaitsee noin neljän kilometrin päässä. Tikkurilan keskustasta alueelle pääsee julkisella liikenteellä noin 20–25 minuutissa. Kyytitien varrella sijaitsee paikallisliikenteen bussipysäkit.

Kävely ja pyöräily

Alueelta on sujuvat kevyen liikenteen yhteydet itään Hakunilaan ja Länteen Tikkurilaan. Kyytitien pohjoispuolella on yhdistetty kävely- ja pyörätie, joka on osa pyöräbaanaa ja pyöräilyn laatukäytävää. Alue liittyy laajaan pää- ja paikallispyörätieverkostoon.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen ympärille on rakennettu vesihuolto. Kaavamuutosalueen yleiset vesijohdot sijaitsevat Kyytitiellä (315 M 2000).

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m3, HW = +94,20 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m3.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.30 ja ylin on noin + 95.30. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Kyytitiellä (400 M 2000). Alueen jätevedet kootaan Lahdentien d800 jätevesien runkoviemäriin.

Alueen jätevedet kulkeutuvat jätevesiviemärissä etelään Vaaralan jätevedenpumppaamolle ja edelleen etelään Rajakylään. Sieltä jätevedet johdetaan Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkkoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Hulevedet johdetaan alueen Kyytien (300B 2002) hulevesiviemäreiden kautta kaavamuutosalueen vieressä virtaavaan Kormuniitynojaan. Puro yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingin Kapellviken'in lahdessa.

Kaukolämpö, sähköverkko ja maakaasu

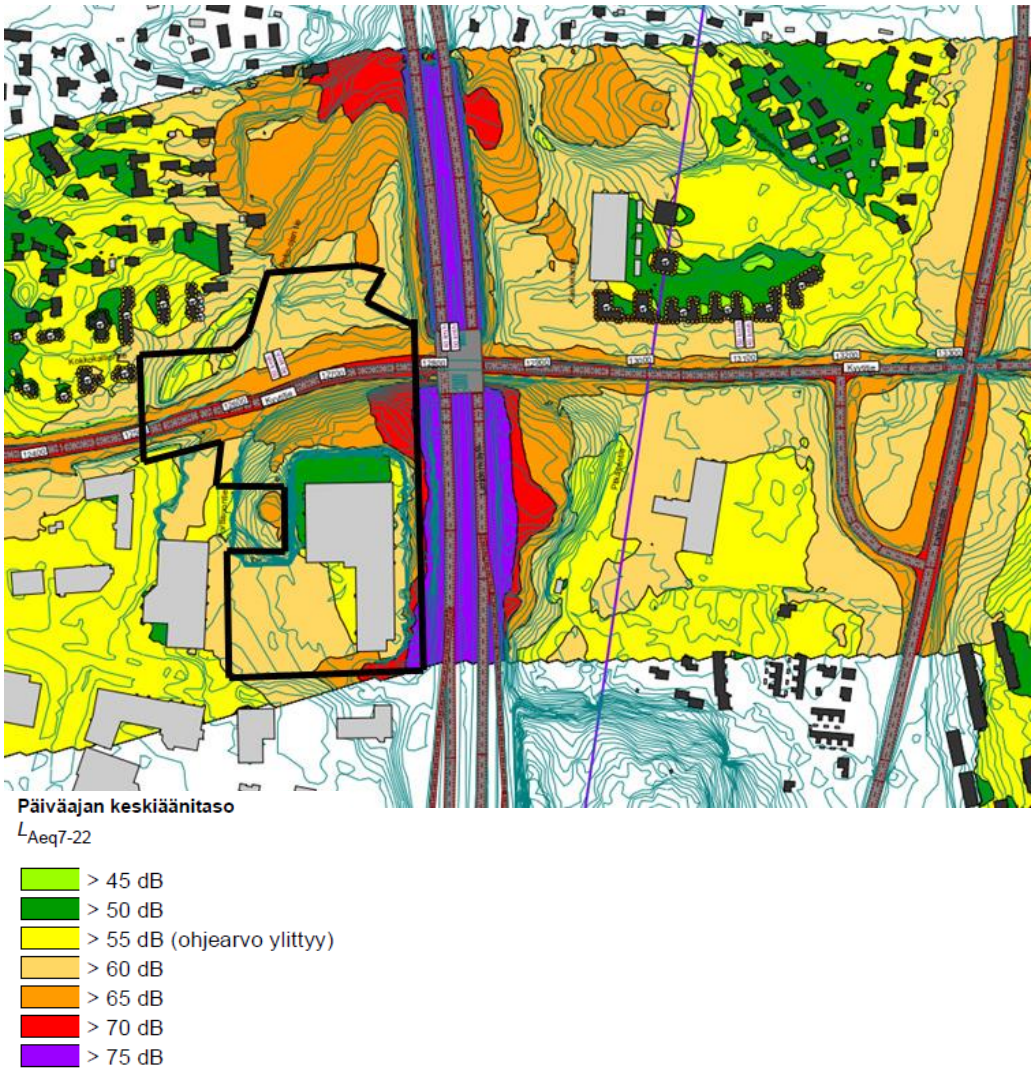
Kaava-alueella kulkee kaukolämpölinjat sekä kaukolämpöveden pumppaamo sekä kaasulinja ja sähkö- ja telekaapeleita. Kaukolämpölinja on sijoitettu Kyytien pohjoispuolelle; pääosin kevyenliikenteenväylän alle. Sähkö- ja telekaapelit kulkevat katualueen etelä reunalla.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Yleiskaavan 2020 mukainen lentomelualue ei ulotu suunnittelualueelle.

Vantaan raitioradan meluselvityksen (Sitowise 31.8.2022) mukaan Kyytitie ja Lahdenväylä on alueen päämelunlähteet, jossa päivämelu nousee 70–75 dB:n. Alueella sijaitsee lisäksi raskasta liikennettä aiheuttavia logistiikkayrityksiä. Kyytitien pohjoispuolella välillä Vanha Porvoontie–Porttisuontie on pientaloalue, jonka suojana on nykytilanteessa meluseiniä ja kaiteita. Nykytilanteessa melun ohjearvot ylittyvät suurella osalla pientaloalueen ulkoalueita. Nykytilanteessa julkisivujen suurin keskiäänitaso (LAeq, päivä) herkkien kohteiden julkisivulla on 63 dB.



Kuva 8. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022).

Pilaantuneet maa-alueet

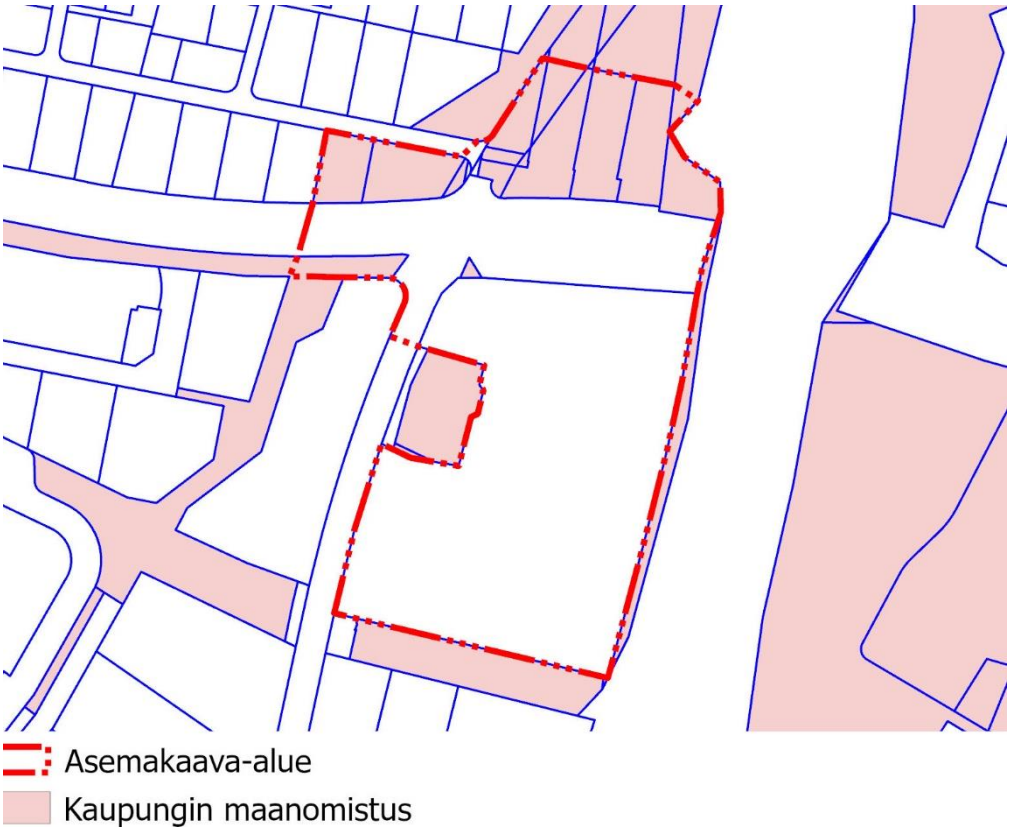
Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti.

Selvityksen mukaan suunnittelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu PIMA-kohteita.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katu-, suojaviher- sekä puistoalueet. Pieni osa erityisaluetta on Vantaan Energian vuokra-aluetta. Liiketilarakennusten korttelin (KM), kiinteistö 92-64-70-1, omistaa Kiinteistö Oy Vantaan Kauppaportti.

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala on yhteensä noin 3 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 4 ha.



Kuva 9. Kaupungin maanomistus vaaleanpunaisella.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton

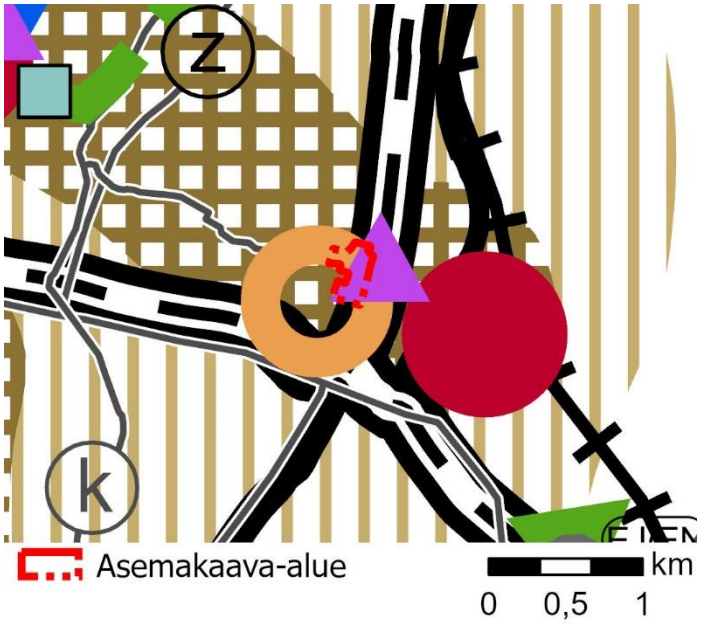
Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Lahdenväylän ja Kyytitien risteysalueella sijaitsee joukkoliikenteen vaihtopaikka (lila kolmio). Alueen läheisyydessä sijaitsee merkitykseltään seudullinen vähittäiskaupan suuryksikkö (oranssi rinkula).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

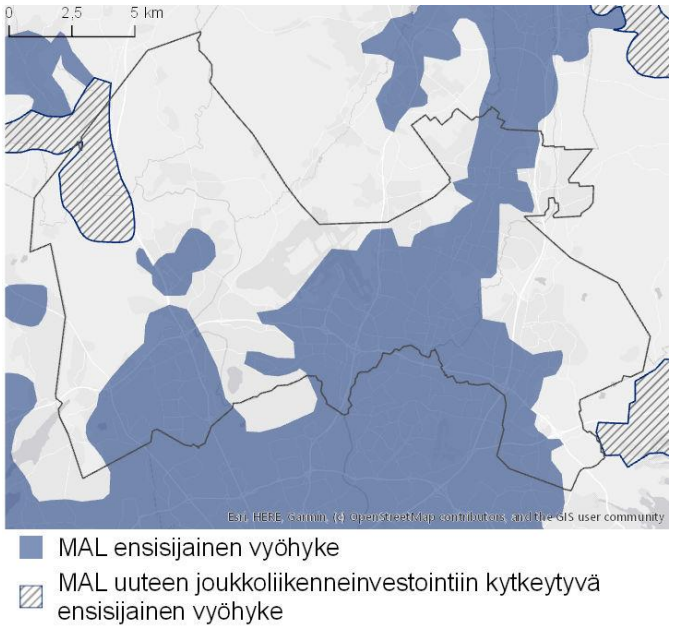


Kuva 10. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä ja kaava-alueen sijainti. Kaava-alue on osoitettu punaisella katkoviivalla.

MAL 2019 -suunnitelma

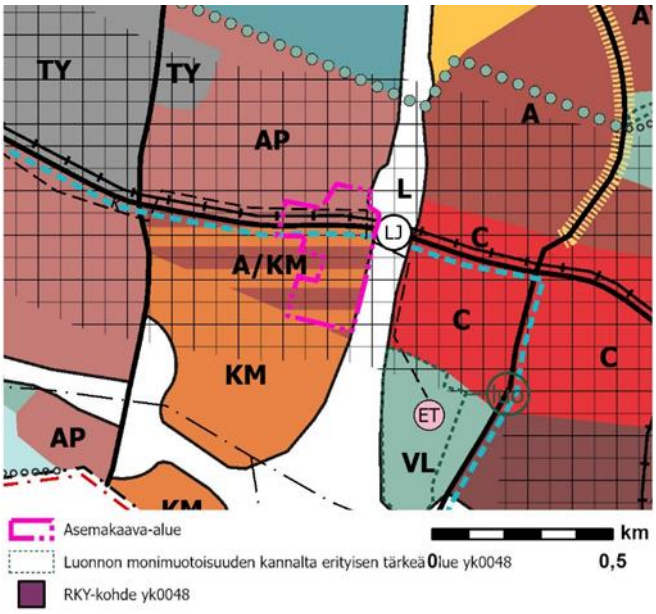
MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSLn toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä

vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.



Kuva 11. Ote MAL 2019-suunnitelmasta.

Yleiskaava 2020

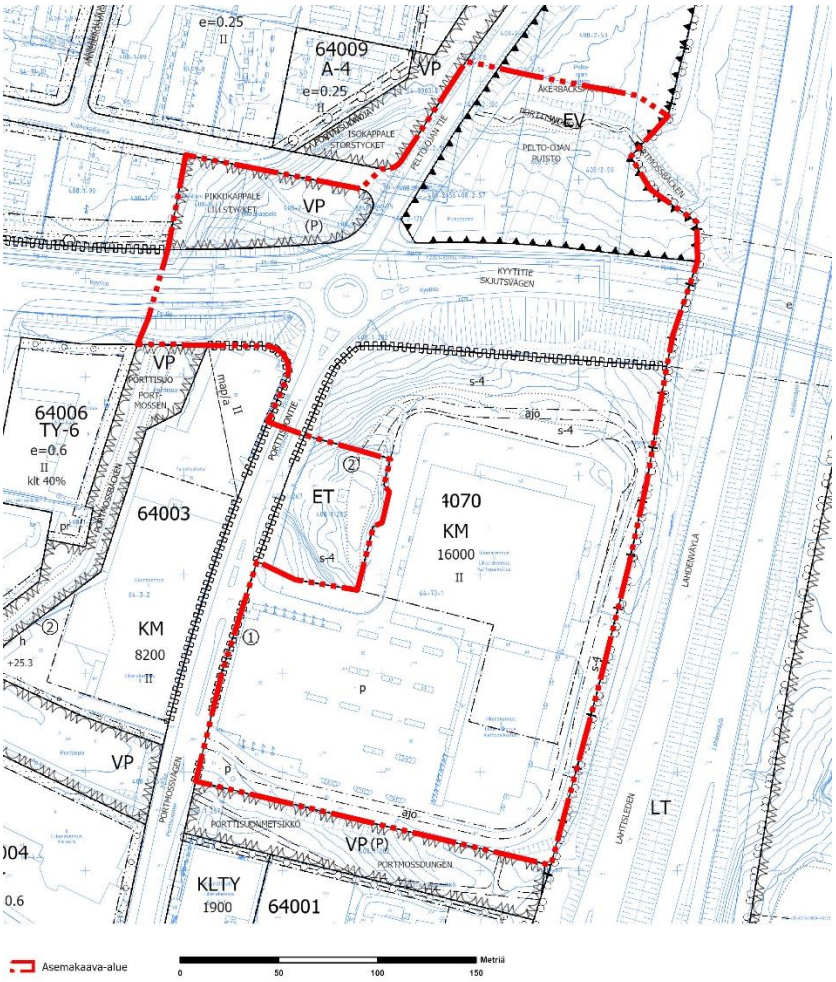


Kuva 12. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen (▦). Alueelle on merkitty yleiskaavassa pientalovaltaista asuinaluetta (AP) sekä asumisen ja kaupallisten palveluiden aluetta (A/KM). Kyytitien suuntaisesti on osoitettu pyöräliikenteen baana (▬ ▬ ▬ ▬) sekä raitiotien reitti (▬•▬•▬•▬). Lisäksi alueella kulkee maakaasun runkolinja (— —ᵏ— —).

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen

Asemakaava



Kuva 13. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat:

- 001811, hyväksytty KV 29.3.2004
- 002311, hyväksytty KV 9.4.2018
- 640100, hyväksytty KV 10.3.1975
- 641000, hyväksytty KV 15.4.1985
- 001212 hyväksytty KV 26.2.1996

Suunnittelualue on voimassa olevassa asemakaavassa liikerakennusten korttelialuetta, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön (kM), erityisaluetta (EV), puistoaluetta (VL) sekä katualuetta.

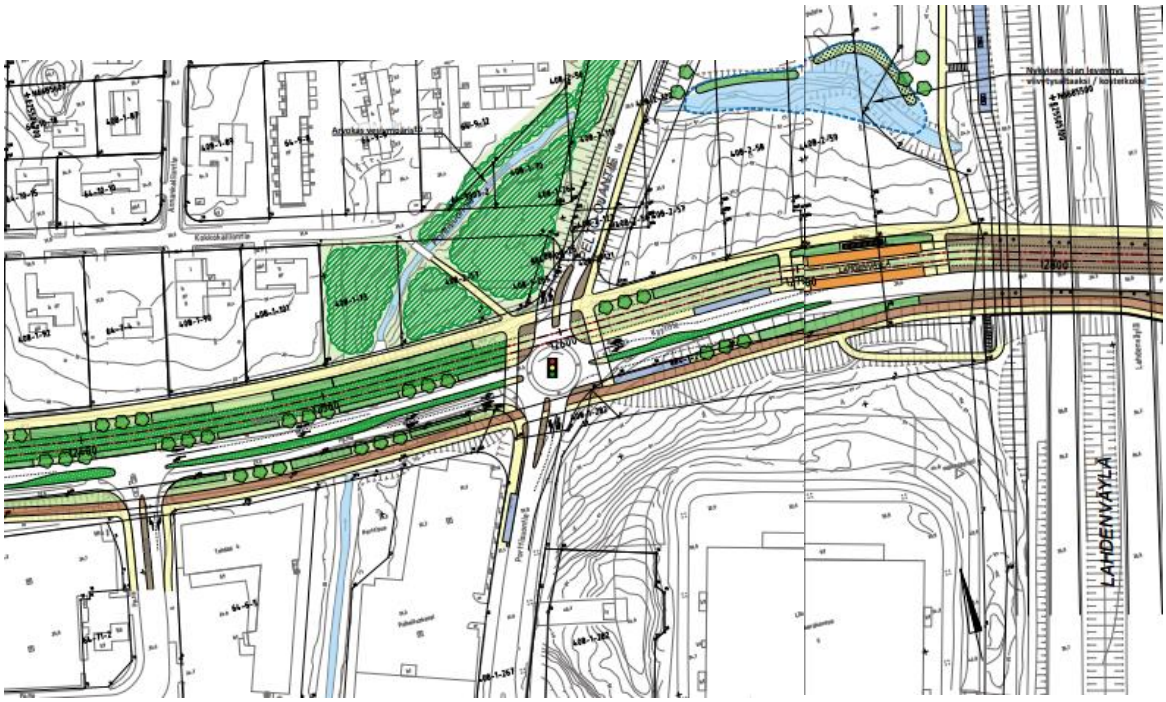
Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa

Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



Kuva 14. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Kyytitiellä (WSP Finland 2019). Lahdentien raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

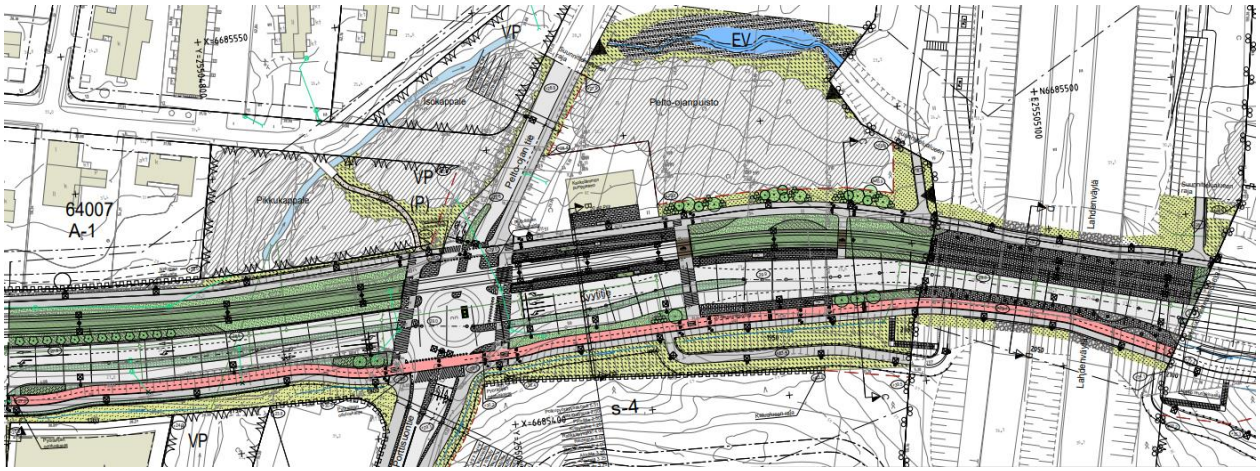
Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2022 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Pelto-ojan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.3.2022 ja 30.3.-12.4 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



Kuva 15. Kyytitie välillä Salpakuja – Lahdenväylä (WSP Finland, luonnos 30.3.2022).

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 alkuun mennessä.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002485.

Ratikan asemakaavat ovat olleet asemakaavoituksen työohjelmassa 2022 ja ovat vuoden 2023 työohjelmassa.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.
- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.
- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021, 6.4.2022 ja 15.11.2022 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Saaduista mielipiteistä 3 koski Kuninkaalan kaupunginosaa, mutta yhdenkään ei nähty koskevan Pelto-ojan asemakaava-aluetta. Muilta osin osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet on kuvattu vuorovaikutusraportissa.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutus

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 11.10.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 11.10.-1.11.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Kaava-alueen maanomistajille on lisäksi lähetetty 11.10.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset

tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 26.10. ja 28.10. Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1-16.2.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 15 kappaletta ja vastaanotettiin 9 kappaletta. Muistutuksia ei annettu.

Lausunnot:

Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut HSY:
Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti aiheuttavat vesihuoltolinjoille siirtotarpeita. Lisäksi on rakennettava uutta hulevesiviemäriä. HSY lausuu, että uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Helsingin Seudun Liikenne HSL:
HSL kannattaa alueen kestäviin liikkumismuotoihin panostavaa suunnittelua, selkeisiin turvallisiin ja esteettömiin yhteyksiin tulee kiinnittää huomiota myös jatkosuunnittelussa. HSL:n mukaan alueen bussipysäkkiverkostoa tulee tarkastella kokonaisuutena. HSL esittää, että Pelto-ojan tie (V6433) vastinparille jätettäisiin varaus Porttisuontien varteen. Tämä mahdollistaisi kääntymisen Porttisuontieltä länteen päin tilanteessa jossa pysäkki Pelto-ojan tie (V6410) on siirtynyt risteyksen itäpuolelle.

HSL tuo esille, että hyvä pysäkkiverkko ja toimivat kevyenliikenteenyhteydet helpottaisivat isoissa kaupoissa asiointia ilman omaa autoa. HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa.

Vastine:
Bussipysäkit sijaitsevat Kyytitiellä Porttisuontien ja Pelto-ojan tien itäpuolella. Kyseiset pysäkit toimivat vaihtopysäkkeinä mahdollisille tuleville Lahdenväylän pysäkeille. Ratikan Lahdenväylän pysäkki sijaitsee Kyytitien pysäkkien läheisyydessä. Porttisuontien ja Pelto-ojan tien länsipuolella on rajallisesti tilaa saada mahdutettua toista pysäkkiä Kyytitielle länteenpäin. Tällainen ratkaisu vaatisi ajoväylien ja jalankulku-pyörätien siirtämistä Kyytitiellä pohjoisemmaksi pikkukappaleen puiston puolelle. Lisäksi muutos vaatisi osan Kyytitien pohjoispuoleisesta asuinkorttelista muutettavan katualueeksi. Ratikan linjausta jouduttaisiin laittamaan mutkalle, mikä vaikuttaisi liikennöintiin. Tällainen ratkaisu ei ole toivottava.

Mahdollista olisi jatkossa tutkia yhtä uutta bussipysäkkiäparia Porttisuontien varteen lähelle Kyytitien risteystä, jolloin Porttipuiston liikealueelta tai sinne matkaavilta olisi lyhyempi matka Kyytitien ratikkapysäkille.

Fingrid:
Fingrid ei tee lausuntoa *002485, Ratikka: Pelto-oja-Porttisuo* -asemakaavanmuutoksesta, sillä tällä kyseisellä alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.

Vantaan kaupunginmuseo:
Vantaan kaupunginmuseo lausuu, että kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei

tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa kaavamuutoksesta.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä.

Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY:
ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

ELY-keskus huomauttaa, että KM korttelin kaavamääräystä on tarkennettava määräyksellä kaupan laadusta. Vuonna 2017 myös tilaa vaativan erikoistavaran kauppa tuli vähittäiskaupan erityisen ohjauksen piiriin. Kortteliin on pääasiassa toteutunut tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myymälöitä. Tämä tulee ELY-keskuksen mukaan näkyä kaavamääräyksessä. Mikäli alueella on lisäksi laajan valikoiman tavaratalo (Tokmanni) se tulee myös näkyä määräyksessä kerrosneliömetrimäärineen.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset.

ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.

ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei käsitellä kaava-aineistossa ELY-keskuksen mukaan laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet).

ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon.

Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee ELY-keskuksen mukaan pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 13.12.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

KM-korttelin kaavamääräystä muutetaan siten, että kortteliin sallitaan rakennettavan tilaa vaativien erikoistavarakaupan tiloja. Toteutuneen rakennuksen rakennusoikeudellinen kerrosala on 16024, mikä vastaa lähes täysin kaavamääräyksen mukaista sallittua rakennusoikeutta. Siltä osin ei ole tarpeen tehdä muutosta kaavaan.

Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35. Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Asemakaavan selostuksen sivuilla 32-33 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.
https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja

Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Kyytitien varrelle on osoitettu meluseinät Hakkilan asuinalueen suojaksi. Suurinta osaa asuinalueelle tulevasta melusta ei kuitenkaan voida ratkaista Kyytitielle rakennettavin meluestein, sillä voimakasta melua tulee Lahdenväylältä, jonka melusuojauksen rakentamisesta vastaa Väylävirasto.

Kaava-alueeseen rajoittuvan Hakkilan asuinalueen olemassa olevat rakennukset on huomioitu kaavaehdotuksessa Kyytitien varrelle osoitetuilla meluesteillä. Rakennusten ulkovaipan äänieristävyyttä ei ole tarpeen käydä mittaamassa.

Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 33 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 34. Selostukseen lisätään suositukset Tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Gasgrid:
Kaava-alueella kulkee Gasgridin DN150 / 54 bar maakaasun siirtoputki, joka rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen 551/2009 mukaisesti. Gasgrid tuo esille, että putkilinjoilla ei saa harjoittaa toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiselle. Gasgrid muistuttaa, että asetuksessa säädetyt rakennusten suojaetäisyydet ja muut maakaasuputkiston turvallisuuteen liittyvät määräykset on otettava huomioon alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

Gasgrid sanoo, että maakaasun siirtoputken siirrosta on teetetty perussuunnittelu, jossa tämän alueen maakaasuputken siirto on huomioitu. Gasgrid huomauttaa, että maakaasun siirtoputken asettamat rajoitukset on otettava kaavoituksessa huomioon niin, ettei asetuksen 551/2009 vastainen rakentaminen ole alueella mahdollista.

Vastine:
Asemakaavan laadinnan yhteydessä on huomioitu kaasuputken sijainti ja tuleva siirto. Asemakaavoitukselle on toimitettu siirtoon liittyvä suunnitelma-aineisto, ja se on toiminut kaavan laadinnassa lähtötietona. Kaasuputken sijainti on merkitty suojaetäisyyksineen kaavakartalle rasitteena. Näin ollen kaasuputki tullaan huomioimaan myös alueen jatkosuunnittelussa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES:
Tukes ei näe estettä kaavamuutokselle. Hakunilan lämpökeskus sijaitsee riittävällä suojaetäisyydellä asemakaavan muutosalueesta, raitiotiestä ja maakaasun siirtoputken suunnitellusta uudesta linjauksesta. Tukes tuo esille, että raitiotien rakentamiseen liittyen tulee maakaasun siirtoputkiston linjaus Kyytitien kohdalla siirtää riittävälle suojaetäisyydelle raitiotiestä.

Vastine:

Kaasuputken uusi sijainti otetaan huomioon raitiotien katusuunnittelussa.
Kaavassa on osoitettu kaasuputkelle suoja-alue.

Uudenmaan liitto:
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa kuukausikokouksissa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.

- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.
- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.
- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.

2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.

3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.

4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan katusuunnitelmaluonnosten pohjalta. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

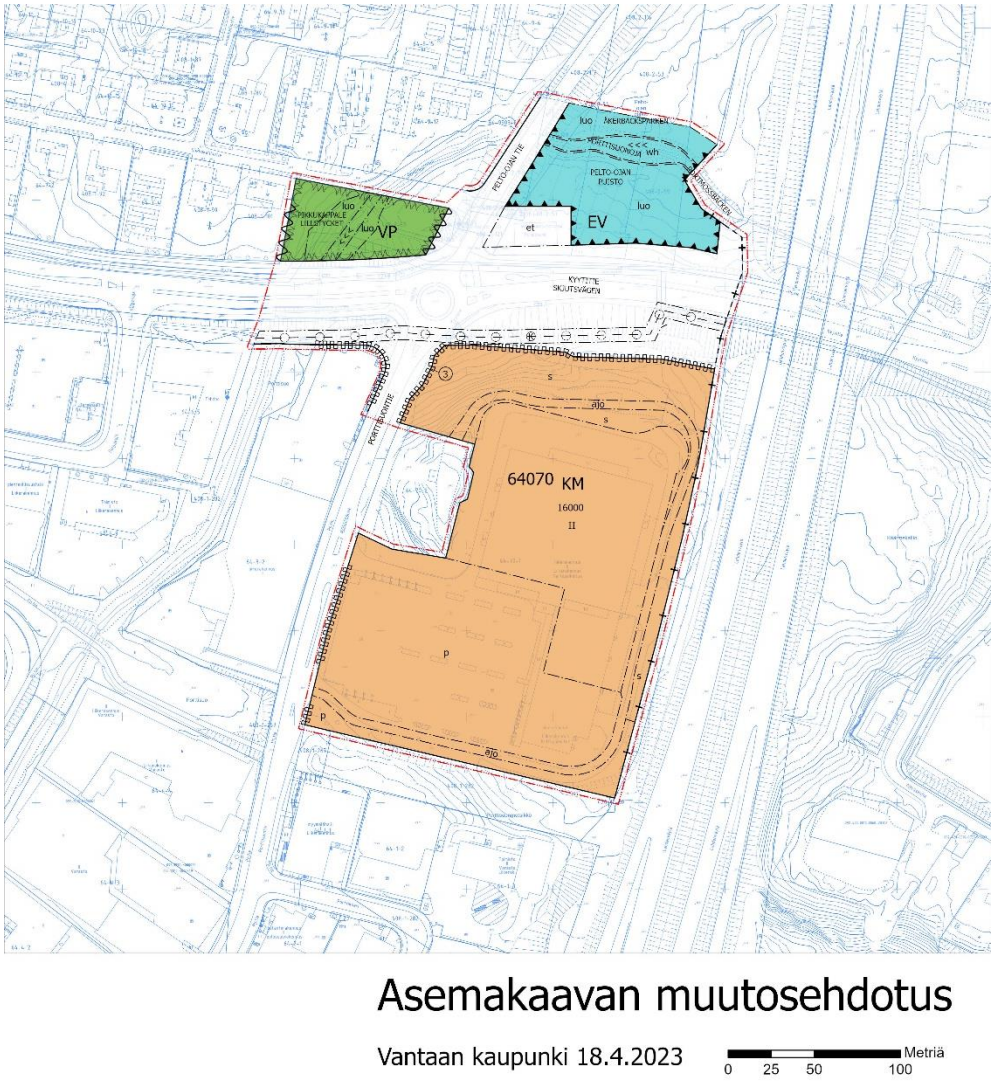
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan suuralueella ja Pelto-ojan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 30.3.2022.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Kyytitiellä muuttamalla osia korttelialueesta, suojaviheralueesta ja puistoalueesta katualueeksi. Katualueen levennykset perustuvat 30.3.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin.

Osa liikerakennusten korttelialueesta 64070 (KM) muutetaan katualueeksi Kyytitien varrelta. Kyytitien etelä- ja pohjoispuolisilta puistoalueilta (VP) ja suojaviheralueesta (EV) muutetaan alueita katualueeksi. Kyytitien alueella maanalaiselle maakaasuputkelle osoitetaan uusi aluevaraus Kyytitien eteläpuolelle. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten sijoittuu Kyytitien katualueelle. Pelto-ojan puistoon ja Pikkukappaleen puistoon osoitetaan avo-oja ja ohjeellisen hulevesialtaan ala sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita (luo). Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 0,3 ha. Kyytitien pohjoispuolella, Pikkukappaleen puistossa ja Pelto-ojan tien varrella sijaitsee olemassa olevat meluesteet. Kyytitielle sijoittuu Lahdenväylän raitiotiepysäkki.



Kuva 16. Ote asemakaavan muutosehdotuksesta 18.4.2023

4.1.1 Mitoitus

Rakennusoikeuksiin tai pysäköintinormeihin ei tule muutoksia.

Kaava-alueen pinta-ala on 7,07 ha. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 16000 k-m².

Liikerakennusten korttelialuetta (KM) kaavamuutosalueella on yhteensä 4,04 ha ja rakennusoikeutta on 16000 k-m². Korttelialue pienenee voimassa olevaan kaavaan verrattuna 199 m².

Liikennealueita kaavamuutosalueella on yhteensä 19 994 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 2938 m². Katualueiden leventämisen johdosta virkistysalueiden (VP) määrä pienenee 213 m² ja suojaviheralueiden (EV) määrä 2 526 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Suunnittelualueelle sijoittuu yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue kaukolämmön pumppaamoa varten (et), jonka sopimisesta kaupunkikuvaan on annettu kaavamääräys. Kaavassa osoitetaan avo-oja ja ohjeellisen hulevesialtaan ala sekä luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeitä alueita (luo). Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, hulevesien ja työmaa-aikaisten vesien käsittelyyn, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen ja rakennusten sisäilmaan liittyviä määräyksiä.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

Ratikan suunnittelun yhteydessä tullaan laatimaan taiteen yleissuunnitelma, jossa esitetään taiteen liittämistä osaksi ratikkaa.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue varataan katualueeksi, liikerakennusten korttelialueeksi (KM), suojaviheralueeksi (EV) sekä puistoalueeksi (VP). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

KM, Liikerakennusten korttelialue.

Korttelialueen rajausta ja tontin rakennusalaa on tarkistettu. Rakennusoikeus pysyy samana. Tontin numero muuttuu ja uusi tontin numero on 3. Suojeltavan alueen osan merkinnästä poistetaan indeksinumero, määräys pysyy samana. ELY-keskuksen antamaan lausuntoon viitaten korttelialueen määräyksiin on lisätty, että vähittäiskaupan liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja. Lisäksi korttelialueelle on lisätty määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä. Muilta osin korttelialue määräyksineen ja merkintöineen säilyy ennallaan.

4.3.2 Muut alueet

Katualue

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 30.3.2022 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Pelto-ojan tien varrelle on osoitettu melueste. Kyytitien katualueelle on osoitettu ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et). Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Kyytitien eteläpuolella kulkee maanalaista johtoa varten varattu alue.

VP, Puistoalue

Puistoalueen rajausta suhteessa katualueeseen on tarkistettu. Puistoalue kapenee Kyytitien puolelta 213 m². Pikkukappaleen puistoalueelle on lisätty määräys meluesteestä sekä avo-oja ja luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue (luo).

EV, Suojaviheralue

Suojaviheralueen rajausta suhteessa katualueeseen on tarkistettu. Suojaviheralue kapenee Kyytitien puolelta 2 526 m². Alueelle on lisätty merkitä luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeälle alueelle (luo). Avo-ojan merkintää on laajennettu sekä lisätty ohjeellinen hulevesialtaan ala.

et, ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue

Kyytitien pohjoispuolelle, Pelto-ojan tien itäpuolelle katualueelle osoitetaan ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta rakentamiseen, sillä kaavassa ei osoiteta uutta rakennusoikeutta. Kaavan toteuttamisen yhteydessä tehdään putkensiirtoja.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Tikkurilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 100 000 k-m^2. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikan rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

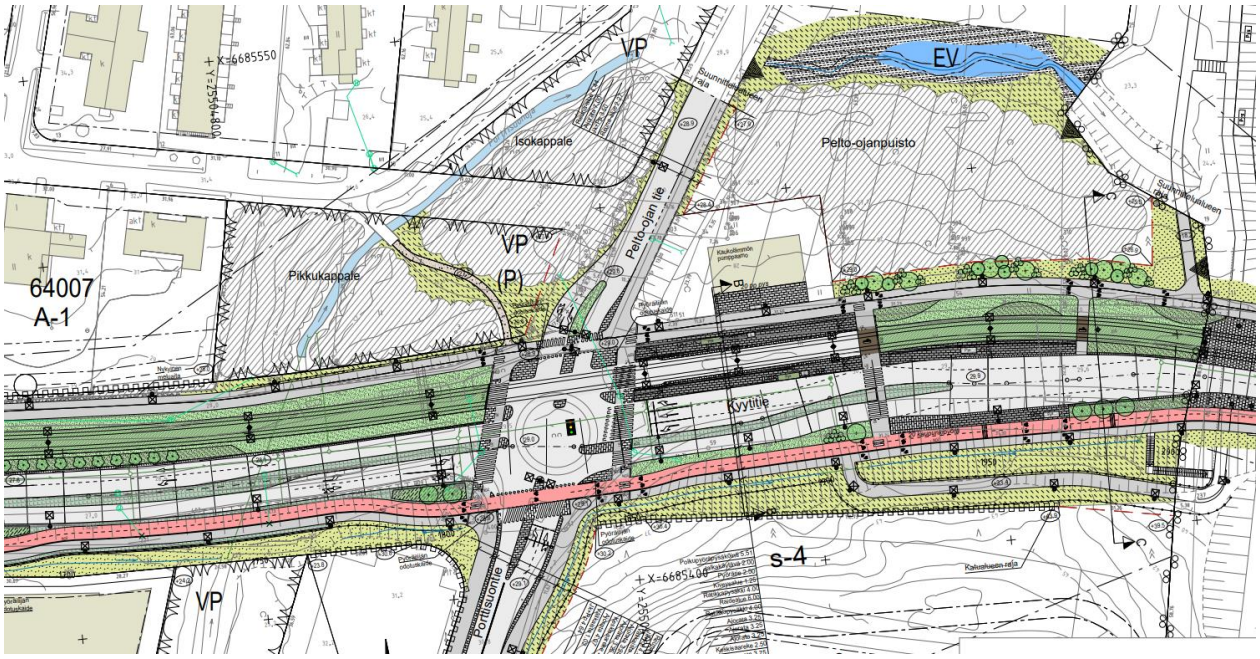
Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta. Kaavassa osoitetaan varaukset meluesteille Pelto-ojan tien katualueelle sekä Pikkukappaleen puistoalueelle. Kyytitien pohjoispuolelle, Pelto-ojan tien itäpuolelle katualueelle osoitetaan ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) kaukolämmön pumppaamoa varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

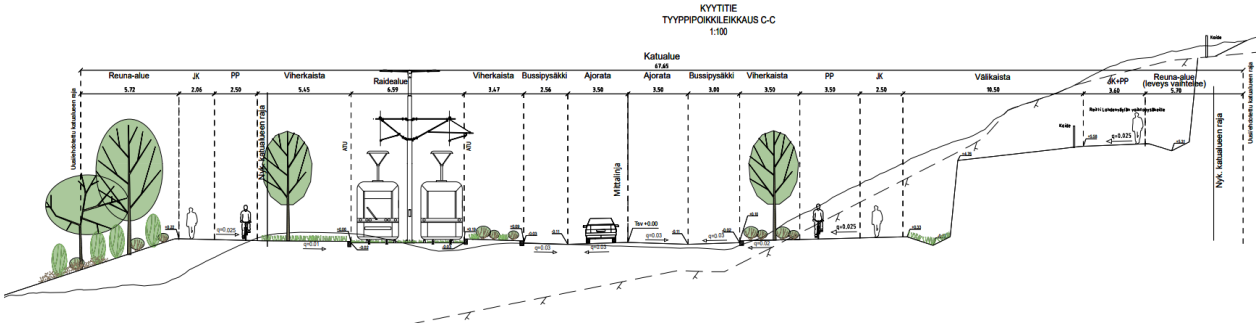
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys vaatii alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Sweco 30.3.2022*) perusteella maanpinnan täyttöjä ja leikkauksia erityisesti Kyytitien eteläpuolella kaava-alueen itäosassa. Toinen huomattava muutos koskee Kyytitien ja Pelto-ojan tien sekä Porttisuontien risteystä, joka muuttuu kiertoliittymästä liikennevalo-ohjatuksi liittymäksi.

Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin *(Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020)* mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.



Kuva 17. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta Kyytitiellä välillä Salpakuja-Lahdenväylä. (WSP Finland Oy 30.3.2023)



Kuva 18. Poikkileikkauspiirustus Kyytitieltä Lahdenväylän länsipuolelta. (WSP Finland Oy 30.3.2023)

Asuminen

Alueelle ei sijoitu ennestään asumista eikä kaavamuutoksessa alueelle osoiteta asumista.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja.

Ratikan rakentaminen lisää alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa *(Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset).* Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu

loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023*).

Rakentamiskustannukset koostuvat raitiotien ja pysäkkien, autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, puurivien ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta. Lisäksi kustannukset on laskettu maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtämiselle ja uusien rakentamiselle sekä nykyisten rakenteiden purkamiselle. Kustannuksiin on laskettu materiaalit, suunnittelu ja rakentamisen kulut. Kaikki raitiotien rakentamisesta sekä ratikkakaduille että ympäröiville kaduille aiheutuvat muutokset on otettu huomioon rakentamiskustannuksissa. Esimerkiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden parannukset on laskettu mukaan kustannuksiin.

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan. Joulukuussa 2022 saatiin laskettua ensimmäiset osuudet Kyytitiellä ja Hakunilantiellä.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä *(Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022)* vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöveroverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 2019 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 315 miljoona euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 337 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan +23 miljoona euroa 40 vuoden aikana. Arvio päivitetään ratikan hankesuunnitelmaan keväällä 2023.

Tämänhetkisen MAL-sopimuksen mukaan valtio maksaa 30 prosenttia Vantaan ratikan suunnittelukustannuksista. Jos ratikka päätetään rakentaa, on mahdollista, että valtio maksaa 30 prosenttia rakentamiskustannuksista.

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Virkistys

Kaavan toteutuminen muuttaa Kyytitien pohjois- ja eteläpuolella pieniä osia lähivirkistysalueista katualueeksi. Muutokset koskevat pieniä alueita, eikä niillä ole vaikutusta aluetta ympäröiviin laajempiin virkistysalueisiin. Ratikan toteuttaminen parantaa suunnittelualueen läheisyyteen sijoittuvien virkistysalueiden saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäännöksiin.

Liikenne

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kyytitiellä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Kyytitien katualueen pohjoisosassa. Suunnittelualueelle sijoittuva kiertoliittymä on suunniteltu muutettavaksi liikennevalo-ohjatuksi liittymäksi. Ajoliittymiin ei esitetä muutoksia.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle sijoittuu Lahdenväylän raitiotiepysäkki, joka sijaitsee Kyytitiellä Pelto-ojan tien risteyksen itäpuolella. Kyseinen ratikkapysäkki toimii vaihtopysäkkinä Lahdenväylän joukkoliikenteeseen. Katualuevarauksissa huomioidaan uudet kulkuyhteydet Lahdentien vaihtopysäkeille.

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. *(Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy 28.10.2022).*

Lahdenväylän raitiovaunupysäkiltä ratikan matka-ajat tulevat olemaan Tikkurilaan arviolta 6 minuuttia, Jumbon kauppakeskukseen arviolta 22 minuuttia, Lentoasemalle arviolta 34 minuuttia ja Mellunmäen metroasemalle arviolta 17 minuuttia (*Vantaan ratikka, raitiotieliikenteen simulointi, Sweco Infra&Rail Oy, Lokakuu 2021*).

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

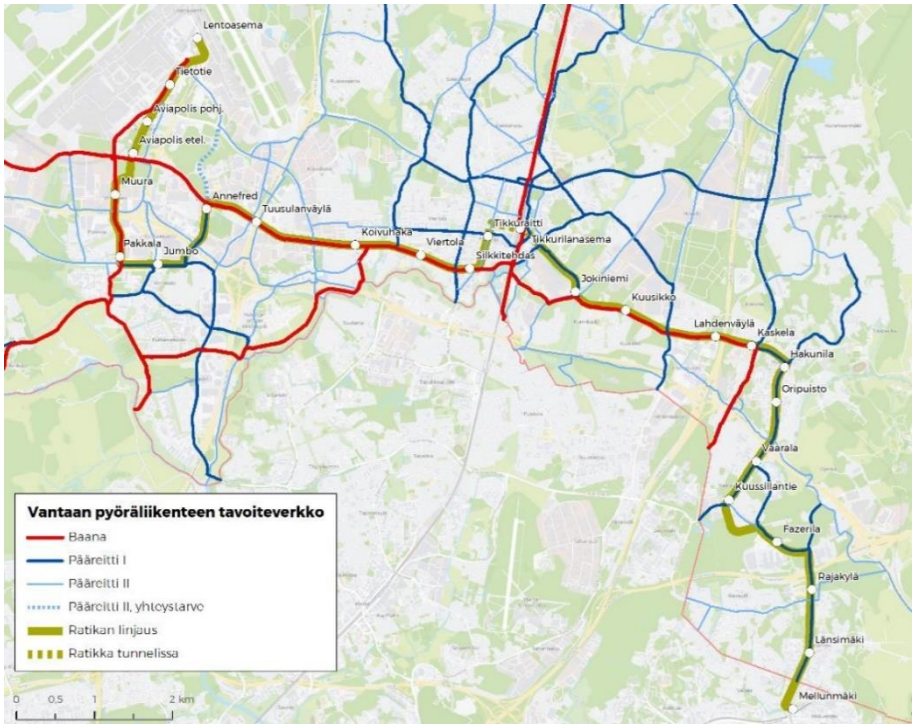
Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).* Parannetut jalankulun ja pyöräilyn reitit näkyvät asemakaavassa leveämpänä katualuevarauksena.

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Kyytitien eteläpuolelle on määritelty pyöräilyn baana. Baanat mahdollistavat nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti

pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Lahdenväylän viereisen Pelto-ojan tien bussipysäkin kohdalle on esitetty 20 kaupunkipyöräpaikkaa. Tien pohjoispuolella ratikkapysäkin vieressä on paikka pyöräpysäköinnille, jossa on 20 pyöräpaikkaa.



Kuva 19. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020).

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Alueelle on rakennettu vesihuolto kohdan 2.1.3. mukaan. Katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti vaikuttavat vesihuoltolinjojen siirtotarpeisiin radan läheisyydessä.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja. Pelto-ojan puistoon on varattu ohjeellinen ala hulevesialtaalle, jota voi hyödyntää hulevesien viivyttämisessä.

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista Porttisuonojaan. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tontin hulevesisuunnitelma tulee esittää rakennuslupaa haettaessa.

Ympäristöhäiriöt

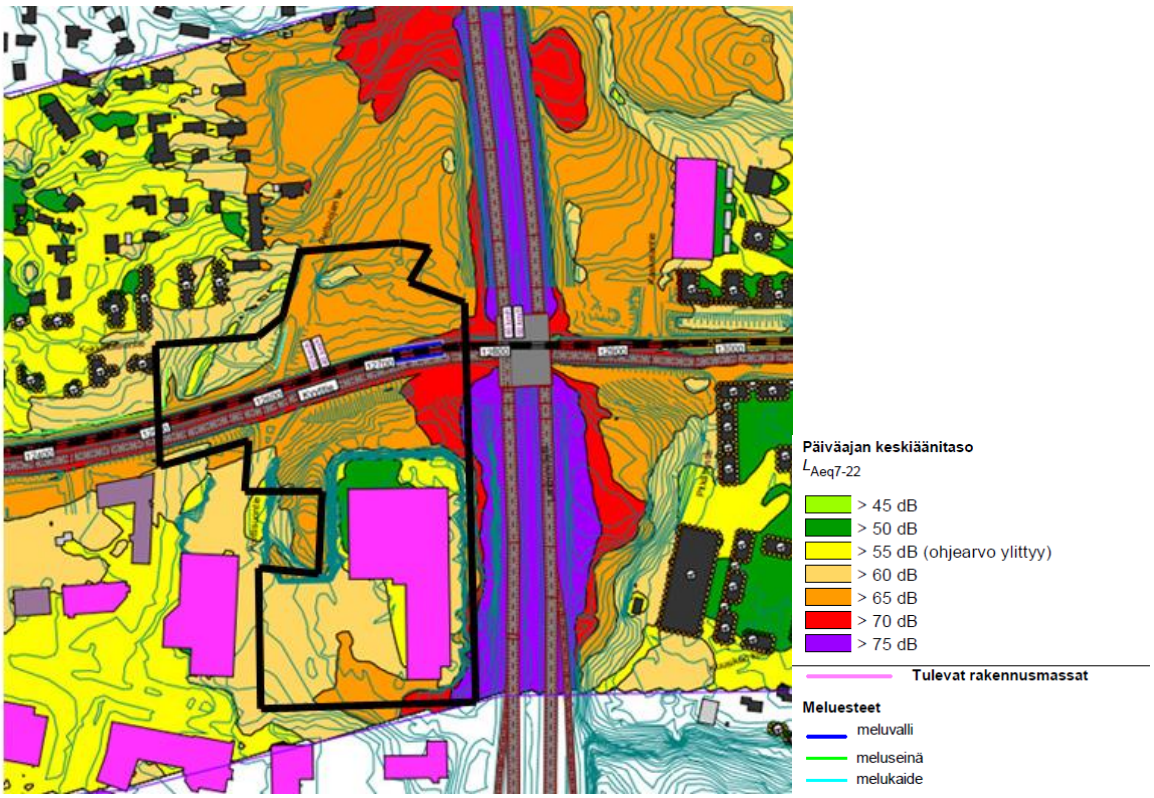
Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.8.2022 (Sitowise Oy). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Nykyisen paaluvälillä 12340–12525 sijaitsevan meluseinän kuntoa tarkastellaan Vantaan kaupungin toimesta myöhemmässä vaiheessa erikseen. Pelto-ojan tien varressa sijaitseva melueste säilyy.

Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitiotien yhteismelu ylittää ohjearvot suurella osalla pientaloalueen ulkoalueita. Tie- ja raitioliikenteen yhteismelun melun suurin keskiäänitaso (LAeq, päivä) herkkien kohteiden julkisivulla on 64 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurin päiväajan keskiäänitaso julkisivuilla on 55 dB ja enimmäisäänitaso 67 dB. Raitiovaunun melu ei ylitä ohjearvoa 55 dB oleskelualueilla kaava-alueella.

Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB. Ulkoilualueiden melutaso ei nouse hankkeen myötä kuin pienellä alueella ja raitiovaunun melu ylittää päiväajan melun ohjearvon vain osalla oleskelualuetta.

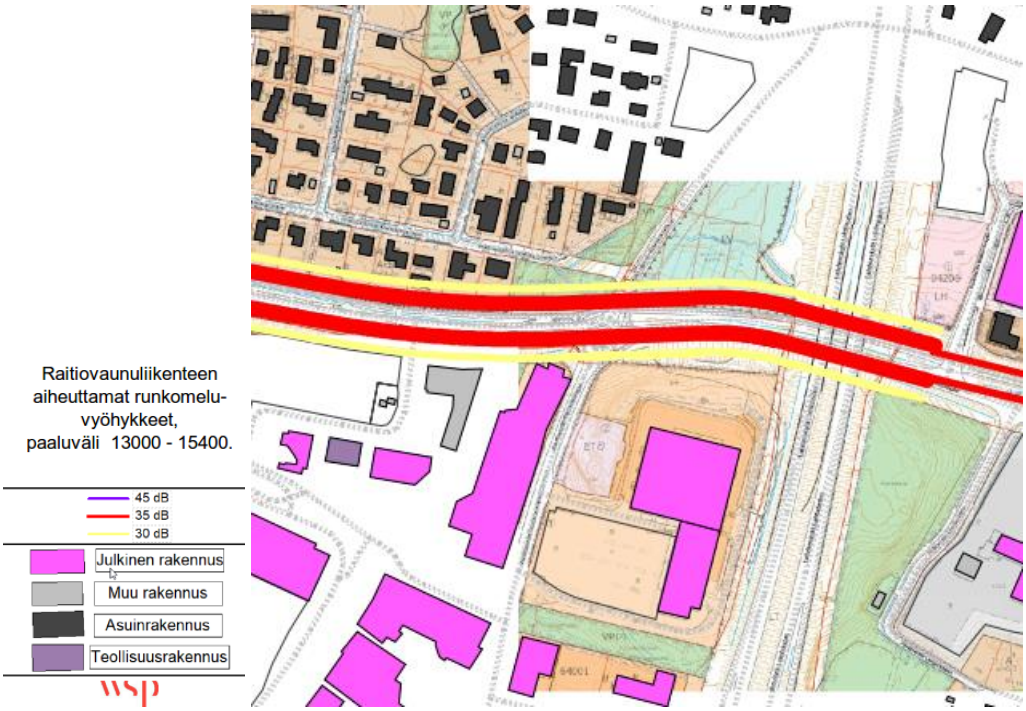


Kuva 20. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Kyytitiellä (Sitowise Oy 31.8.2022). Kuvassa on esitetty myös suunnitellut rakennusmassat.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselvityksen *(WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022*) mukaan Pelto-ojan kaava-alueella ei runkomelu leviä katualueelta pientaloalueelle. Kaava-alueelle sijoittuva liikerakennus ei sijoitu runkomelun riskialueelle (45 dB).

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvona < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.



Kuva 21. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Kuninkaalan alueella, paaluväli 13000–15400. (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022).

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla *(Sweco, 23.5.2022).*

Värähtely-luokka	Kuvaus olosuhteista	$v_{w,95}$ (mm/s)
A	Hyvät asuinolosuhteet *Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää*	≤ 0,10
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet *Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää*	≤ 0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa *Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla *Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,60

Rakennustyyppi	Runkomelutaso L_{prm} (dB)
Radio-, tv- ja äänitysstudiot, konserttisalit	25-30
Asuinhuoneistot	30/35*
Hoito- ja sosiaalihuollon laitokset, majoitustilat	30/35*
Kokoontumis- ja opetustilat	35
Toimistot, kaupat, näyttelytilat, museot	40/45*

*Kuva 22. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.*

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen *(Golder Associates Oy 2020)* mukaan suunnittelualueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu PIMA-kohteita.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Porttisuonojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo pääosin rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön arvioidaan olevan vähäiset.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Katusuunnitelmaluonnoksissa *(WSP Finland Oy 30.3.2022)* Kyytitien katualuetta on suunniteltu leventää sekä sen etelä- että pohjoispuolelle. Tämä pienentää kaava-alueen viheralueiden määrää yhteensä noin 2 500 m². Katualueita on levennetty suunnitellun ratikan lisäksi myös Kyytitien ja Pelto-ojan tien risteyksen tuntumaan rakennetun kaukolämmön pumppaamorakennuksen johdosta, joka kaavassa on sijoitettu katualueelle et-merkinnällä.

Kaava-alueen pohjoisosan viheralueille sijoittuvat arvokkaat luontokohteet on osoitettu luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeinä alueina luo-merkinnällä. Tämä parantaa näiden arvokkaiden luontokohteiden säilymisedellytyksiä. Porttisuonoja on merkitty kaavassa avo-ojan merkinnällä.

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen vaatii huomattavia maanpinnaleikkauksia Kyytitien eteläpuoleisella korttelialueella.

Rakennettavuus maaperän suhteen
Alustavan arvion mukaan kitkamaa-alueella rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti.

Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny nykytilanteeseen verrattuna.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan *(Sitowise Oy, 13.5.2020)* resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja

kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös noin vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Petra Linnasaari	suunnitteluinsinööri
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja

Kadut ja puistot:	Antti Auvinen Susanna Koponen	vesihuollon suunnittelu liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas Janne Karppinen	geotekniikkapäällikkö geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri
Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023

Marjaana Yläjääski aluearkkitehti	Anna Sarikaya asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	**092 Vantaa**	**Täyttämispvm**	**15.11.2022**
Kaavan nimi	002485 Kuninkaala 64 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	**23.11.2020**
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	**092002485**
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	**7,0704**	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	**7,0704**

Ranta-asemakaava

Rantaviivan pituus [km]

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

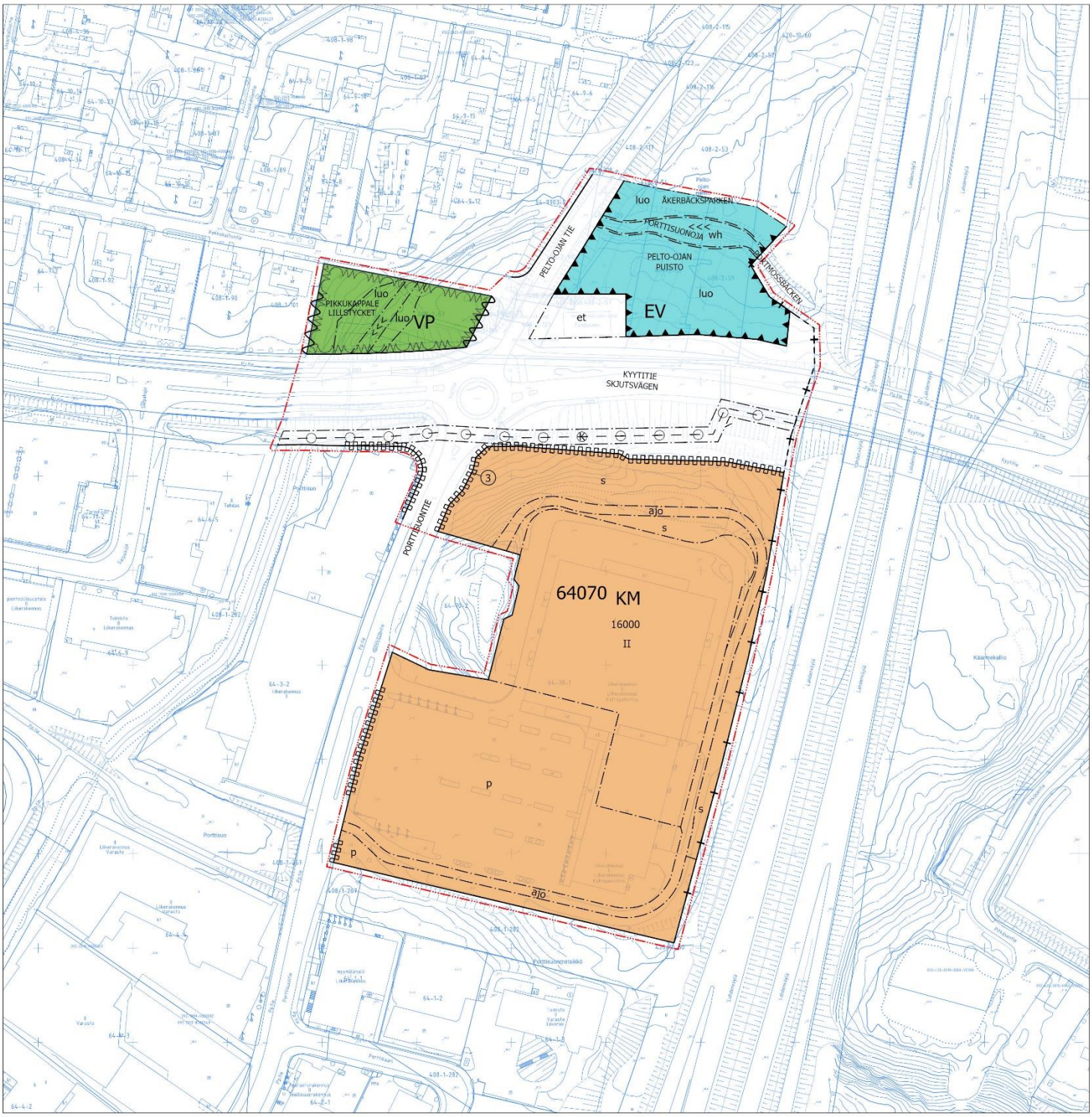
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**7,0704**	**100,0**	**16000**	**0,23**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	4,0366	57,1	16000	0,40	-0,0199	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,3380	4,8	0		-0,0213	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,9994	28,3	0		0,2938	0
E yhteensä	0,6964	9,8	0		-0,2526	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

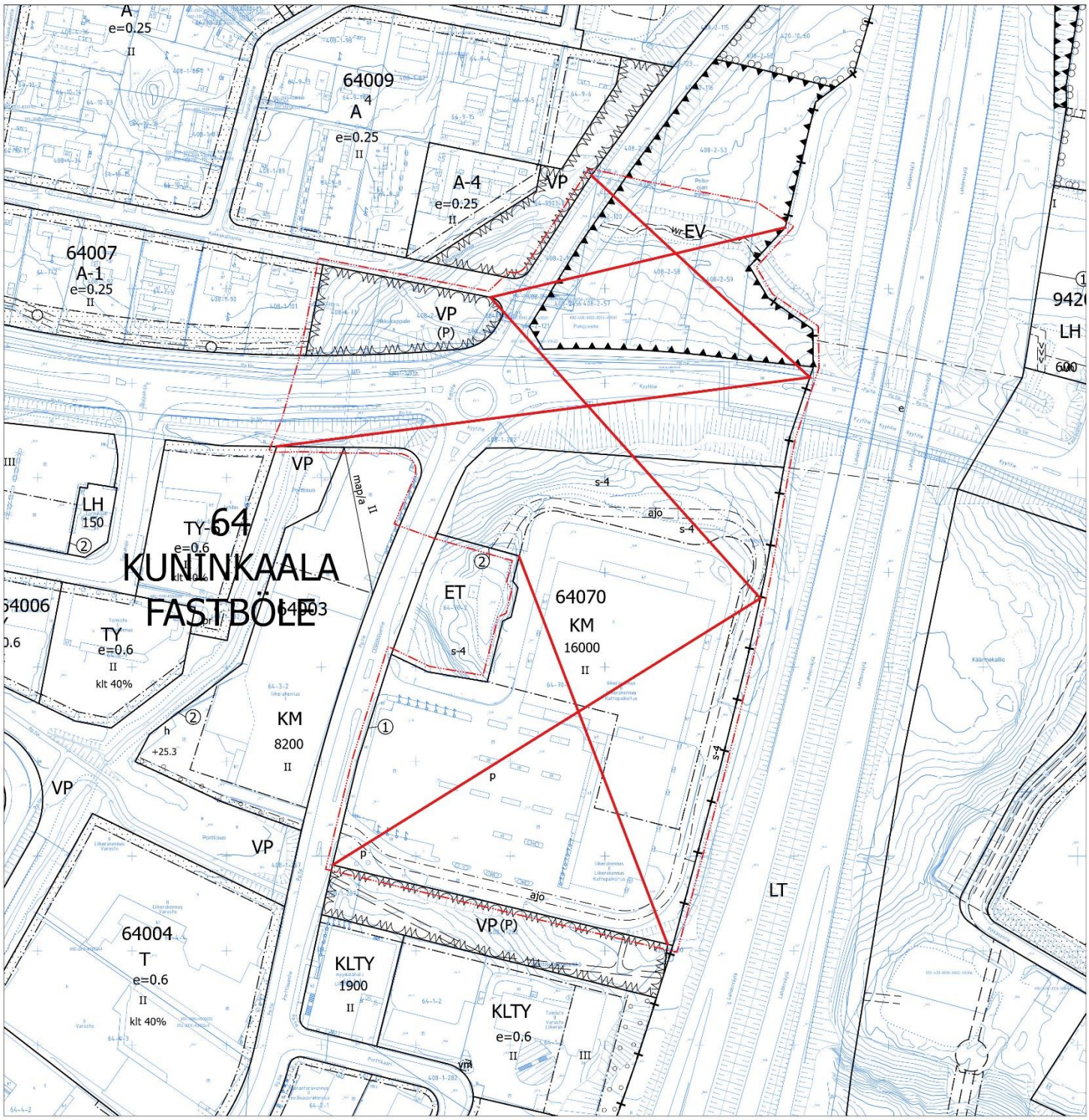
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m^2]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m^2 +/-]
Yhteensä	**7,0704**	**100,0**	**16000**	**0,23**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	4,0366	57,1	16000	0,40	-0,0199	0
KM	4,0366	100,0	16000	0,40	-0,0199	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,3380	4,8	0		-0,0213	0
VP	0,3380	100,0	0		-0,0213	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,9994	28,3	0		0,2938	0
Kadut	1,9994	100,0	0		0,2938	0
E yhteensä	0,6964	9,8	0		-0,2526	0
EV	0,6964	100,0	0		-0,2526	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki 18.4.2023

Metriä
0 25 50 100



Poistettavat merkinnät

Metriä
0 25 50 100

002485	1/2
Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002485	18.4.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Pelto-oja

Kaupunginosa 64, KUNINKAALA

Vanda stad

Vandaspåran: Åkerbäcken

Stadsdel 64, FASTBÖLE

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 64070 sekä katu-, virkistys- ja erityisalueet.

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 64070 samt gatu-, rekreations- och specialområden.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 64070.

1:2000

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 64070.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
KM	**Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.**	**Kvartersområde för affärsbyggnader där en stor detaljhandelsenhet får placeras.**
	Alueelle ei saa sijoittaa päivittäistavarakaupan tiloja.	På områden får inte placeras utrymmen för dagligvaruhandel.
	Vähittäiskaupan liiketilat saavat olla paljon tilaa vaativan erikoistavaran kaupan liiketiloja.	Affärslokalerna för detaljhandel får vara affärslokaler för specialvaror som kräver mycket utrymme.
	Rakennuksien julkisivuissa ja aidoissa on käytettävä korkealuokkaisia materiaaleja. Sisääntulo-osan tulee selvästi erottua.	Byggnadernas fasader och stenmaterialet i inhägnadena ska bestå av högklassigt material. Ingångspartiet ska tydligt markeras.
	Ilmastointi- tai muut tekniset tilat saavat ylittää suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennusoikeuden.	Ventilations- eller andra tekniska utrymmen får överskrida största tillåtna våningsantal eller byggnadsrätt.
	Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.	Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.
	Toimisto- ja ravitsemustilojen ulkokuoren ääneneristys tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.	Ljudisoleringen mot trafikbuller i arbetsrummens och näringsinrättningarnas yttre skal ska vara minst 30 dB.
	Rakennusta ympäröiville pysäköimispaikoille on tasaisesti jaoteltuna istutettava 1 puu ja pensaita 200 neliömetriä kohti.	På parkeringsplatserna runtom byggnaden ska jämnt fördelat planteras ett träd och buskar per 200 kvadrameter parkeringsyta.
	Korttelialueelle saa sijoittaa kaksi mainostornia, joiden korkeus ja muoto määritellään rakennusluvan yhteydessä.	I kvartersområdet får två reklamtorn placeras. Tornens höjd och utformning fastställs i samband med bygglovet.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Toimistot 1 autopaikka/50 k-m² Liiketilat 1 autopaikka/35 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Kontor 1 bilplats/50 m²-vy Affärslokaler 1 bilplats/35 m²-vy
VP	**Puisto.**	**Park.**
EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
3	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**

002485 2/2

64	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KUNIN	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
64070	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
16000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
et	**Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.** Alue on varattu kaukolämmön pumppaamoa varten. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	**Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** Området är reserverat för fjärrvärmepumpstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
luo	**Luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeä alue.**	**Område som är särskilt viktigt med tanke på naturens mångfald.**
	Katu. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	**Gata.** Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021. Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
p	**Pysäköimispaikka.**	**Parkeringsplats.**
>>>	**Avo-oja.**	**Öppet dike.**
k	**Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.**	**För naturgasledning reserverad del av område.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
	Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.	**Området skall förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.**
s	**Suojeltava alueen osa.** Alueen osa, jonka maastomuotoja ei saa muuttaa. Kasvillisuutta tulee kehittää kasvupaikalle sopivin lajein.	**Del av område som ska skyddas.** Del av område där terrängformerna ej får ändras. Vegetationen bör på växtplatsen utvecklas genom att plantera lämpliga växtsorter.
	YMPÄRISTÖOLOSUHTEET Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Porttisuonojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.	MILJÖFÖRHÅLLANDEN Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör föredras vid hantering och ledandet av dagvatten. Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Portmossbäcken, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus MYL, ASA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS 002485
Vantaan ratikka: Pelto-oja
LAUSUNNOT JA VASTINEET
18.4.2023

---

kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002485** /Vantaan ratikka: Pelto-oja. Lausuntoja pyydettiin 15 kpl ja saatiin 9 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 25.1.2023 Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut HSY	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti aiheuttavat vesihuoltolinjoille siirtotarpeita. Lisäksi on rakennettava uutta hulevesiviemäriä. HSY lausuu, että uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 1.2.2023 Helsingin Seudun Liikenne HSL	HSL kannattaa alueen kestäviin liikkumismuotoihin panostavaa suunnittelua, selkeisiin turvallisiin ja esteettömiin yhteyksiin tulee kiinnittää huomiota myös jatkosuunnittelussa. HSL:n mukaan alueen bussipysäkkiverkostoa tulee tarkastella kokonaisuutena. HSL esittää, että Pelto-ojan tie (V6433) vastinparille jätettäisiin varaus Porttisuontien varteen. Tämä mahdollistaisi kääntymisen Porttisuontieltä länteen päin tilanteessa jossa pysäkki Pelto-ojan tie (V6410) on siirtynyt	Bussipysäkit sijaitsevat Kyytitiellä Porttisuontien ja Pelto-ojan tien itäpuolella. Kyseiset pysäkit toimivat vaihtopysäkkeinä mahdollisille tuleville Lahdenväylän pysäkeille. Ratikan Lahdenväylän pysäkki sijaitsee Kyytitien pysäkkien läheisyydessä. Porttisuontien ja Pelto-ojan tien länsipuolella on rajallisesti tilaa saada mahdutettua toista pysäkkiä Kyytitielle länteenpäin. Tällainen ratkaisu vaatisi ajoväylien ja jalankulku-pyörätien siirtämistä Kyytitiellä pohjoisemmaksi pikkukappaleen puiston puolelle. Lisäksi muutos vaatisi osan Kyytitien pohjoispuoleisesta asuinkorttelista muutettavan katualueeksi. Ratikan linjausta jouduttaisiin laittamaan mutkalle, mikä vaikuttaisi liikennöintiin. Tällainen ratkaisu ei ole toivottava.

	risteyksen itäpuolelle. HSL tuo esille, että hyvä pysäkkiverkko ja toimivat kevyenliikenteenyhteydet helpottaisivat isoissa kaupoissa asiointia ilman omaa autoa. HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa.	Mahdollista olisi jatkossa tutkia yhtä uutta bussipysäkkiäparia Porttisuontien varteen lähelle Kyytitien risteystä, jolloin Porttipuiston liikealueelta tai sinne matkaavilta olisi lyhyempi matka Kyytitien ratikkapysäkille. Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 14.2.2023 Fingrid	Fingrid ei tee lausuntoa *002485, Ratikka: Pelto-oja-Porttisuo* -asemakaavanmuutoksesta, sillä tällä kyseisellä alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.	Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 14.2.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Vantaan kaupunginmuseo lausuu, että kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa kaavamuutoksesta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 5, 15.2.2023 Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot,	Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

NRO 6, 15.2.2023 Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY,	ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan. ELY-keskus huomauttaa, että KM korttelin kaavamääräystä on tarkennettava määräyksellä kaupan laadusta. Vuonna 2017 myös tilaa vaativan erikoistavaran kauppa tuli vähittäiskaupan erityisen ohjauksen piiriin. Kortteliin on pääasiassa toteutunut tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myymälöitä. Tämä tulee ELY-keskuksen mukaan näkyä kaavamääräyksessä. Mikäli alueella on lisäksi laajan valikoiman tavaratalo (Tokmanni) se tulee myös näkyä määräyksessä kerrosneliömetrimäärineen. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset. ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä	Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 13.12.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta. KM-korttelin kaavamääräystä muutetaan siten, että kortteliin sallitaan rakennettavan tilaa vaativien erikoistavarakaupan tiloja. Toteutuneen rakennuksen rakennusoikeudellinen kerrosala on 16024, mikä vastaa lähes täysin kaavamääräyksen mukaista sallittua rakennusoikeutta. Siltä osin ei ole tarpeen tehdä muutosta kaavaan. Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35. Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat. Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-

	materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista. ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei käsitellä kaava-aineistossa ELY-keskuksen mukaan laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon. Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee ELY-keskuksen mukaan pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei	manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaavan selostuksen sivuilla 32-33 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja. https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Kyytitien varrelle on osoitettu meluseinät Hakkilan asuinalueen suojaksi. Suurinta osaa asuinalueelle tulevasta melusta ei kuitenkaan voida ratkaista Kyytitielle rakennettavin meluestein, sillä voimakasta melua tulee Lahdenväylältä, jonka melusuojauksen rakentamisesta vastaa Väylävirasto. Kaava-alueeseen rajoittuvan Hakkilan asuinalueen olemassa olevat rakennukset on huomioitu kaavaehdotuksessa Kyytitien varrelle osoitetuilla meluesteillä. Rakennusten ulkovaipan äänieristävyyttä ei ole tarpeen käydä mittaamassa. Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 33 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 34. Selostukseen lisätään suositukset Tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

	kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu. ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.	
NRO 7, 16.2.2023 Gasgrid	Kaava-alueella kulkee Gasgridin DN150 / 54 bar maakaasun siirtoputki, joka rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen 551/2009 mukaisesti. Gasgrid tuo esille, että putkilinjoilla ei saa harjoittaa toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiselle. Gasgrid muistuttaa, että asetuksessa säädetyt rakennusten suojaetäisyydet ja muut maakaasuputkiston turvallisuuteen liittyvät määräykset on otettava huomioon alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä. Gasgrid sanoo, että maakaasun siirtoputken siirrosta on teetetty perussuunnittelu, jossa tämän alueen maakaasuputken siirto on huomioitu. Gasgrid huomauttaa, että maakaasun	Asemakaavan laadinnan yhteydessä on huomioitu kaasuputken sijainti ja tuleva siirto. Asemakaavoitukselle on toimitettu siirtoon liittyvä suunnitelma-aineisto, ja se on toiminut kaavan laadinnassa lähtötietona. Kaasuputken sijainti on merkitty suojaetäisyyksineen kaavakartalle rasitteena. Näin ollen kaasuputki tullaan huomioimaan myös alueen jatkosuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.

	siirtoputken asettamat rajoitukset on otettava kaavoituksessa huomioon niin, ettei asetuksen 551/2009 vastainen rakentaminen ole alueella mahdollista.	
NRO 8, 16.2.2023 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES	Tukes ei näe estettä kaavamuutokselle. Hakunilan lämpökeskus sijaitsee riittävällä suojaetäisyydellä asemakaavan muutosalueesta, raitiotiestä ja maakaasun siirtoputken suunnitellusta uudesta linjauksesta. Tukes tuo esille, että raitiotien rakentamiseen liittyen tulee maakaasun siirtoputkiston linjaus Kyytitien kohdalla siirtää riittävälle suojaetäisyydelle raitiotiestä.	Kaasuputken uusi sijainti otetaan huomioon raitiotien katusuunnittelussa. Kaavassa on osoitettu kaasuputkelle suoja-alue. Ei toimenpiteitä.
NRO 9, 16.2.2023 Uudenmaan liitto	Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut HSY, 25.1.2023

Lausunto:
Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. Katualueen ja tonttien muutokset sekä raidelinjan sijainti aiheuttavat vesihuoltolinjoille siirtotarpeita. Lisäksi on rakennettava uutta hulevesiviemäriä. Uusien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Helsingin Seudun Liikenne HSL, 1.2.2023

Lausunto:

HSL kannattaa alueen kestäviin liikkumismuotoihin panostavaa suunnittelua, selkeisiin turvallisiin ja esteettömiin yhteyksiin tulee kiinnittää huomiota myös jatkosuunnittelussa. Alueen bussipysäkkiverkostoa tulee tarkastella kokonaisuutena. HSL esittää, että Pelto-ojan tie (V6433) vastinparille jätettäisiin varaus Porttisuontien varteen. Tämä mahdollistaisi kääntymisen Porttisuontieltä länteen päin tilanteessa jossa pysäkki Pelto-ojan tie (V6410) on siirtynyt risteyksen itäpuolelle.

Hyvä pysäkkiverkko ja toimivat kevyenliikenteenyhteydet helpottaisivat isoissa kaupoissa asiointia ilman omaa autoa. HSL on mielellään mukana jatkosuunnittelussa.

Vastine:
Bussipysäkit sijaitsevat Kyytitiellä Porttisuontien ja Pelto-ojan tien itäpuolella. Kyseiset pysäkit toimivat vaihtopysäkkeinä mahdollisille tuleville Lahdenväylän pysäkeille. Ratikan Lahdenväylän pysäkki sijaitsee Kyytitien pysäkkien läheisyydessä. Porttisuontien ja Pelto-ojan tien länsipuolella on rajallisesti tilaa saada mahdutettua toista pysäkkiä Kyytitielle länteenpäin. Tällainen ratkaisu vaatisi ajoväylien ja jalankulku-pyörätien siirtämistä Kyytitiellä pohjoisemmaksi pikkukappaleen puiston puolelle. Lisäksi muutos vaatisi osan Kyytitien pohjoispuoleisesta asuinkorttelista muutettavan katualueeksi. Ratikan linjausta jouduttaisiin laittamaan mutkalle, mikä vaikuttaisi liikennöintiin. Tällainen ratkaisu ei ole toivottava.

Mahdollista olisi jatkossa tutkia yhtä uutta bussipysäkkiäparia Porttisuontien varteen lähelle Kyytitien risteystä, jolloin Porttipuiston liikealueelta tai sinne matkaavilta olisi lyhyempi matka Kyytitien ratikkapysäkille.

Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Fingrid, 14.2.2023

Lausunto:
Fingrid ei tee lausuntoa *002485, Ratikka: Pelto-oja-Porttisuo* -asemakaavanmuutoksesta, sillä tällä kyseisellä alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Vantaan kaupunginmuseo, 14.2.2023

Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002485 Vantaan ratikka: Pelto-oja. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on leventää katualuetta Kyytitiellä muuttamalla osia korttelialueesta, puistoalueista sekä suojaviheralueesta katualueeksi. Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2020 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020) sekä Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049) 28.6.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/073/2022).

Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa kaavamuutoksesta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Vantaan Energia ja Vantaan Energia Sähköverkot, 15.2.2023

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 -2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia sekä kaukolämpöpumppaamo liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3).
Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.
Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus ELY, 15.2.2023

Lausunto:
Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Kaavaratkaisu tukee Vantaan yleiskaavassa esitettyä raitiotien varteen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen. Kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

Vähittäiskaupan suuryksikkö
KM korttelin kaavamääräystä on tarkennettava määräyksellä kaupan laadusta. Vuonna 2017 myös tilaa vaativan erikoistavaran kauppa tuli vähittäiskaupan erityisen ohjauksen piiriin. Kortteliin on pääasiassa toteutunut tilaa vaativan erikoistavaran kaupan myymälöitä. Tämä tulee näkyä kaavamääräyksessä. Mikäli alueella on lisäksi laajan valikoiman tavaratalo (Tokmanni) se tulee myös näkyä määräyksessä kerrosneliömetrimäärineen. Seudullisuuden rajat on määrittelyssä pidettävä mielessä.

Ilmastovaikutukset
Vantaan kaupungin käyttöperusteisista päästöistä (Hinku-laskenta) 37 prosenttia on peräisin tieliikenteestä. Uudenmaan maakunnan ja Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä, on liikenteen päästöjä vähennettävä runsain ja tehokkain keinoin. Yksi keskeisimmistä keinoista on kestävän liikenteen palvelutason parantaminen, johon myös Vantaan ratikka osaltaan tähtää. Haasteena kuitenkin on, että suurien rakennushankkeiden ilmastohyödyt saadaan vasta pidemmällä aikavälillä, sillä rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat tavanomaisesti suuret. Tämän takia on erityisen tärkeää, että rakentamisen päästöjä vähennetään kyseisessä hankkeessa. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnissa on ansiokkaasti tunnistettu ja arvioitu rakentamisen aikaisia päästöjä. Vertailluista rakennusmateriaalivaihtoehdoista hiilijalanjäljeltään selkeästi pienin on vaihtoehto B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään kyseisiä vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.

ELY-keskus on aikaisemmin tuonut Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistoa koskevassa lausunnossaan esiin, että ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei kuitenkaan käsitellä kaava-aineistossa laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu.

Meluntorjunta
Kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon.

Kaavaselostuksen mukaan: "Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä

huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB)." Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene.

Kaavaselostuksen mukaan: "Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB." ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

Tärinä ja runkomelu
Kaavamääräyksen mukaan: ”Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa.” Määräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaava-aineistossa on avattava lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 13.12.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Vähittäiskaupan suuryksikkö
KM-korttelin kaavamääräystä muutetaan siten, että kortteliin sallitaan rakennettavan tilaa vaativien erikoistavarakaupan tiloja. Toteutuneen rakennuksen rakennusoikeudellinen kerrosala on 16024, mikä vastaa lähes täysin kaavamääräyksen mukaista sallittua rakennusoikeutta. Siltä osin ei ole tarpeen tehdä muutosta kaavaan.

Ilmastovaikutukset
Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35.

Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Meluntorjunta
Asemakaavan selostuksen sivuilla 32-33 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.
https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja

Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Kyytitien varrelle on osoitettu meluseinät Hakkilan asuinalueen suojaksi. Suurinta osaa asuinalueelle tulevasta melusta ei kuitenkaan voida ratkaista Kyytitielle rakennettavin meluestein, sillä voimakasta melua tulee Lahdenväylältä, jonka melusuojauksen rakentamisesta vastaa Väylävirasto.

Kaava-alueeseen rajoittuvan Hakkilan asuinalueen olemassa olevat rakennukset on huomioitu kaavaehdotuksessa Kyytitien varrelle osoitetuilla meluesteillä. Rakennusten ulkovaipan äänieristävyyttä ei ole tarpeen käydä mittaamassa.

Tärinä ja runkomelu
Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 33 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 34. Selostukseen lisätään suositukset Tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Tarkistukset:
Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

KM-korttelin kaavamääräystä muutetaan siten, että kortteliin sallitaan rakennettavan tilaa vaativien erikoistavarakaupan tiloja.

Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

NRO 7
Gasgrid, 16.2.2023

Lausunto:

Maakaasun siirtoputkisto on kansallisesti tärkeä ja kallis infra, jonka sijoittamiseen on haettu lunastusmenettelyllä käyttöoikeus tai sijoituslupa. Maakaasun siirtoputkisto rajoittaa toimintaa ympäristössä merkittävästi. Putkiston määräaikaistarkastuksilla, ennakkohuollolla ja kaasulinjan merkinnöillä sekä ulkoisten hankkeiden valvonnalla varmistetaan putkiston turvallisuus. Putkiston tarkastukseen ja ylläpitoon liittyen alueella saattaa aiheutua ajoittain melua ja maanrakennustöitä.

Suunnitelmanne on toteutettavissa seuraavin huomioin:
• Kaava-alueella kulkee Gasgridin DN150 / 54 bar maakaasun siirtoputki, joka rajoittaa ympäröivää maankäyttöä asetuksen 551/2009 mukaisesti. Putkilinjoilla ei saa harjoittaa toimintaa, josta aiheutuu haittaa tai vaaraa maakaasuputken pitämiselle. Asetuksessa säädetyt rakennusten suojaetäisyydet ja muut maakaasuputkiston turvallisuuteen liittyvät määräykset on otettava huomioon alueen tarkemman suunnittelun yhteydessä.

• Maakaasun siirtoputken siirrosta on teetetty perussuunnittelu, jossa tämän alueen maakaasuputken siirto on huomioitu. Maakaasun siirtoputken asettamat rajoitukset on otettava kaavoituksessa huomioon niin, ettei asetuksen 551/2009 vastainen rakentaminen ole alueella mahdollista.

• Kaasulinjalla ei saa kasvattaa puita tai muutakaan kasvustoa, eikä varastoida tai sijoittaa mitään, joka estää näkyvyyden merkintäpylväiden välillä. Kaasuputken omistajalla on velvoite raivata kasvillisuus linjalta 5 m leveydeltä, mutta linjalla sallitaan korkeintaan 0,5 m korkeuden saavuttava kasvusto.

• Kaasuputken sijainti on merkitty maastoon merkintäpylväillä ja -kilvillä. Jokaiselta merkinnältä on oltava esteetön näkyvyys edelliselle ja seuraavalle merkinnälle; tarvittaessa merkintöjä lisätään.

• Sähkökaapeleita tai eristämättömiä ja sähköä johtavia rakenteita (metalliputkistot, merkintälangat ja maadoituskaapelit) sijoitettaessa on noudatettava standardia SFS 5717. Rakenteita ei tulisi asentaa maakosketukseen alle 20 m etäisyydelle teräksisestä maakaasuputkistosta.

• Teräksisellä maakaasuputkella on katodinen korroosiosuojausjärjestelmä, jossa anodikentiltä syötetään heikkoa tasavirtaa 200- 800 metrin etäisyydeltä maakaasuputkelle maaperän kautta. Suojavirta kulkeutuu putken pinnoitevauriokohtiin. Alle 20 metrin etäisyydelle kaasuputkesta sijoitetut laajat sekä eristämättömät metalliset rakenteet saattavat toimia suojavirran kulkureitteinä; sen lisäksi, että tämä voi häiritä korroosiosuojauksen toimintaa, rakenne voi altistua katodisen suojavirran aiheuttamalle hajavirtakorroosiolle kohdassa, jossa suojavirta jättää rakenteen. Gasgrid ei ota vastuuta näiden rakenteiden mahdollisesta ennenaikaisesta syöpymisestä. Riski nopeutuneelle korroosiolle on tarvittaessa selvitettävä mittauksin.

Vastine:
Asemakaavan laadinnan yhteydessä on huomioitu kaasuputken sijainti ja tuleva siirto. Asemakaavoitukselle on toimitettu siirtoon liittyvä suunnitelma-aineisto, ja se on toiminut kaavan laadinnassa lähtötietona. Kaasuputken sijainti on merkitty suojaetäisyyksineen kaavakartalle rasitteena. Näin ollen kaasuputki tullaan huomioimaan myös alueen jatkosuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes, 16.2.2023

Lausunto:
Asemakaavan muutosalue ei sijoitu vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien tuotantolaitosten konsultointivyöhykkeelle. Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskus (noin 200 m päässä suunnittelualueesta) ei ole laajamittaisesti vaarallisia kemikaaleja käsittelevä ja varastoiva tuotantolaitos. Hakunilan lämpökeskuksella käytetään maakaasua polttoaineena, kohde kuuluu maakaasun käytön osalta Tukesin valvontaan.

Kaava-alueella Kyytitien varrella kulkee maakaasun siirtoputki (koko DN 150, paine 54 bar). Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Kyytitien katualueen pohjoisosassa. Kyytitien alueella maanalaiselle maakaasuputkelle osoitetaan kaavamuutoksessa uusi aluevaraus Kyytitien eteläpuolelle. Gasgrid Finland Oy:n tekemän perussuunnittelun mukaan maakaasuputkiston siirrolla saavutetaan riittävät suojaetäisyydet raitiotieliikenteen ja maakaasuputkiston välille.

Tukes ei näe estettä kaavamuutokselle. Hakunilan lämpökeskus sijaitsee riittävällä suojaetäisyydellä asemakaavan muutosalueesta, raitiotiestä ja maakaasun siirtoputken suunnitellusta uudesta linjauksesta. Raitiotien rakentamiseen liittyen tulee maakaasun siirtoputkiston linjaus Kyytitien kohdalla siirtää riittävälle suojaetäisyydelle raitiotiestä. Tukesilta tulee hakea rakentamislupa kyseiselle maakaasun siirtoputkiston muutokselle. Luvan hakee Gasgrid Finland Oy. Tukes tulee rakentamislupavaiheessa käsittelemään ja arvioimaan vaarallisten kemikaalien ja räjähteiden käsittelyn turvallisuudesta annetun lain 390/2005 ja sen nojalla maakaasun käsittelyn turvallisuudesta annetun asetuksen 551/2009 vaatimusten täyttymisen sekä asettamaan tarvittaessa turvallisuuteen liittyviä ehtoja.

Vastine:
Kaasuputken uusi sijainti otetaan huomioon raitiotien katusuunnittelussa.
Kaavassa on osoitettu kaasuputkelle suoja-alue. Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 9
Uudenmaan liitto, 16.2.2023

Lausunto:
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

8 § **Asemakaavan muutos 002452 ja tonttijaon muutos, 94 Hakunila / Vantaan ratikka: Hakunilanmäki**

VD/7360/10.02.04.00/2020
TeA/TLA/MJA/AHE/VIK/EJ

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä katutila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Hakunilantiellä suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Hakunilantiellä Hepokujan ja Hevoshaanpolun välille sijoittuu Hepokujan raitiotiepysäkki. Muutos perustuu ratikan katusuunnitelmiin. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään Hakunilantien varren kortteleissa.

Asemakaavan muutos koskee kortteleita 94005, 94020, 94028 ja 94029 ja osat kortteleista 94007, 94008, 94016, 94024, 94031 ja 94032, katualuetta kaupunginosassa 94 Hakunila sekä Kormuniitynreunan erityisaluetta.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa autopaikkojen korttelialuetta (LPA), yleisten pysäköintilaitosten korttelialuetta (LPY), asuinkerrostalojen korttelialuetta (AK), asuinkerrostalojen ja/tai sosiaalitointa palvelevien laitosten ja asuntoloiden korttelialuetta (AK/YAS), rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialuetta (AR), sekä katu- ja suojaviheraluetta (EV).

Tonttijako koskee osaa korttelista 94016.

Tonttijaon muutos koskee kortteleita 94005, 94020, 94028 ja 94029 ja osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032 kaupunginosassa 94, Hakunila.

Alue sijaitsee Hakunilan kaupunginosassa, Kehä III:n pohjoispuolella. Alueeseen kuuluu Hakunilantien katualuetta Ruunikkokujan / Hevoshaantien risteyksestä Kimokujan risteykseen asti. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Maanomistus

Kaava-alueelle sijoittuvat katualueet ovat Vantaan kaupungin omistuksessa. Lisäksi kaupunki omistaa pysäköinnille osoitetun (LPY) korttelin 94020 (92-94-20-1) sekä pienen osan palveluasumista (AK/YAS) sisältävän korttelin 94029 alueesta.

Muu maanomistus alueella:

- Kiinteistöt 92-94-24-1, 92-94-28-2 sekä määräalan 92-403-5-201-M2 omistaa Sato Oyj.
- Kiinteistön 92-94-28-1 omistaa Asunto Oy Hiirakkotie 2.
- Kiinteistöt 92-94-5-1 ja 92-94-5-2 omistaa Kiinteistö Oy Hevoshaanpolku 1.
- Kiinteistön 92-94-29-2 omistaa VAV Palvelukodit Oy.
- Kiinteistön 92-94-7-1 omistaa Lumo Kodit Oy / Asunto Oy Hepokuja 6.
- Kiinteistön 92-94-8-1 omistaa Asunto Oy Heposato / Asunto Oy Hepopolku.
- Kiinteistön 92-94-31-4 omistaa Kiinteistö Oy Oritie 1 / Asunto Oy Hakunilanraitti / Asunto Oy Vantaan Heporinne 2 / Asunto Oy Vantaan Valjakko / Asunto Oy Vantaan Ratsukko / Asunto Oy Vantaan Hakunilan Heporinne.

- Kiinteistön 92-94-32-2 omistaa Asunto Oy Hakunilanraitti / Asunto Oy Orisato / Asunto Oy Oripuisto
- Kiinteistön 92-403-5-62 omistaa Asunto Oy Kehä-Mäki.

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 1,27 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 6,21 ha.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin konsulttina.

Yleiskaava

Alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa suurelta osin tehokasta asuntoaluetta (A1). Etelässä osa alueesta kuuluu pientaloalueeseen (A3), joka on kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta. Hakunilantiellä katualueelle on merkitty ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys, joka voidaan toteuttaa raitiotienä.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021. hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on pääosin kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC). Pieneltä osin alueen pohjoisosa kuuluu kaupunkikeskustan alueeseen (C). Eteläinen osa kaava-alueesta sijoittuu yleiskaavassa asuinalueelle (A). Hakunilantien suuntaisesti alueen halki kulkee raitiotie, jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Lisäksi eteläosan halki kulkee voimajohto, jonka johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Johtoalue rajoittaa ympäröivää maankäyttöä. Kaava-alue kuuluu yleiskaavan kestävän kasvun vyöhykkeelle, joka tukeutuu joukkoliikenteen runkolinjastoon.

Asemakaavan muutos
Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Hakunilantiellä sekä Hepokujan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Hepokujan ja Hevoshaanpolun välille. Muutoksessa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Hakunilantiellä muuttamalla osia korttelialueista ja puistoaluetta katualueeksi. Katualuetta levennetään sen verran, että ratikka, siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle.

Katualueen levennykset perustuvat 7.10.2021 valmistuneisiin Hakunilantien katusuunnitelmaluonnosten 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.

Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

Asemakaavamuutoksella muutetaan osin yleisten pysäköintilaitosten korttelialuetta (LPY), autopaikkojen korttelialueita (LPA), asuinkerrostalojen korttelialueita (AK ja AK/YAS) ja rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialuetta (AR) katualueeksi. Hakunilantien ylittävä Hevoshaanpolun ylikulkusilta (y) osoitetaan kadun ylittäväksi kevyen liikenteen yhteydeksi. Ohjeellinen

yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Hakunilantien katualueelle. Ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään Hakunilantietä vasten kaikkiin kaava-alueen kortteleihin. Nykyiset ajoyhteydet säilyvät. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, kaupunkikuvaan, puiden istuttamiseen sekä hulevesien viivyttämiseen liittyviä määräyksiä.

Ratikan rakentaminen tulisi ennusteiden mukaan vauhdittamaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää Itä-Vantaalla alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia.

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 2022 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 yksi koski Hakunilan aluetta

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Hakunilan alueen yleisötilaisuus järjestettiin 9.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti kaupungin verkkosivuilla 3.2.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.2.-24.2.2022 välisenä aikana. Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on annettu ilmoitus Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.2.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Suunnittelija oli tavattavissa puhelimitse 11.2. sekä 18.2.2022. Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin mielipiteitä yhteensä 2 kappaletta ja yksi ratikkaa yleisesti koskeva mielipide 15.3.2022.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9).

Kaava kohdistuu osittain Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.4.2022 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.4.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002452 sekä tonttijaon muutosehdotus, 94 Hakunila / Vantaan ratikka: Hakunilanmäki,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavaehdotus ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 20.4.-19.5.2022. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunkiympäristölautakunta päätti 20.4.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 19 ja saatiin 8 kpl.

Hakunilan MML-yhdistyksellä, Helsingin Seudun Liikenteellä, Tukesilla, Uudenmaan liitolla ja Fingridillä ei ollut lausuttavaa kaavasta.

Vantaan Energia esitti lausunnossaan, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja 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.

Vantaan kaupunginmuseo lausui, että Vuorilehdonkuja 1:ssä sijaitsee osa rivitalokokonaisuudesta, jotka ovat Kaija ja Heikki Sirenin suunnittelemia ja valmistuneet vuonna 1968. Kyseinen alue on Vantaan merkittävä rakennusperintökohde (R2-luokitus). Lisäksi alue on Vantaan yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Museon näkökulmasta kaavaprosessin aikana ei ole tutkittu asemakaavoituksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön riittävällä tavalla (MRL 9§), eikä asemakaavan sisältövaatimukset kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta täyty (MRL 54 §). Jotta yleiskaavassa osoitetun aluemerkinnän tavoitteet siirtyisivät tarkoituksenmukaisella tavalla asemakaavaan, olisi alueelta tehtävä Vantaan kaupunginmuseon mukaan rakennushistoriallinen selvitys, jossa rakennusten ja aluekokonaisuuden ominaispiirteitä ja arvoja tutkittaisiin tarkemmin.

Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut HSY lausui, että tontin 94028/4 alueella sijaitsee päävesijohto NS 400, jota varten asemaakaavaan on merkitty johtokuja. Johtokuja-aluevarausta ja sen sijaintia tulee HSY:n mukaan tarkistaa siten, että johtokujan reunan etäisyys vesijohdon keskilinjasta on vähintään 3

metriä. LPA-tontin 94032/3 länsipuolella sijaitsee rakennettu jätevesiviemäri hyvin lähellä tontin rajaa. HSY lausuu, että jätevesiviemäriä varten tulee tontille 94032/3 merkitä johtokuja siten, että johtokujan reunan etäisyys jätevesiviemärin keskilinjasta on vähintään 2,5 metriä.

Tehdyt tarkistukset
Vastaanotettujen lausuntojen johdosta on tehty tarkistuksia kaavakarttaan. Katualueeksi muuttuvan alueen rajaa on tarkistettu siten, ettei kiinteistölle 92-403-5-62 kohdistu muutoksia. Kaava-aluetta pienennetään ja kyseinen rakennettu kiinteistö jätetään kaava-alueen ulkopuolelle, eikä siten kyseisellä kiinteistöllä sijaitsevista rakennuksista tarvitse tehdä kaupunginmuseon lausunnossaan pyytämää rakennushistoriallista selvitystä. LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavan selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksen vuoksi. Selostukseen on päivitetty yleiskaavan 2020 voimaantulo sekä resurssiviisauden tiekartan teksti (kv 28.2.2022). Kaavan vaikutustenarviointiosuuteen lisättiin ympäristöhäiriöiden kappaleeseen suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 11.1.2023.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 § 15

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 18.4.2023 päivätty asemakaavaehdotus 002452 ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus 94 Hakunila / Vantaan ratikka: Hakunilanmäki.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, josta on syytä äänestää, 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 14 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Hakala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu). Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että jäsenet Janne Hartikainen ja Suvi Karhu 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.”

___

Kaupunginhallitus 8.5.2023 § 26

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 18.4.2023 päivätty asemakaavaehdotus 002452 ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus 94 Hakunila / Vantaan ratikka: Hakunilanmäki.

Käsittely:
Kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti varajäsen Niilo Kärjen kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian hyväksymistä esityksen mukaan, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esittämää hylkäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 12 jaa-ääntä (Karinen, Abdi, Tammi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kaiju, Kasonen, Orpana, Seppänen, Valtanen, Luokkala) ja 3 ei-ääntä (Lundell, Kärki, Niikko), joten puheenjohtaja totesi hylkäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 8

Kaupunginhallituksen esitys:
Päätetään hyväksyä 18.4.2023 päivätty asemakaavaehdotus 002452 ja tonttijakoehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus 94 Hakunila / Vantaan ratikka: Hakunilanmäki.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 18.4.2023
- Lausunnot ja vastineet 18.4.2023

Muutoksenhakuohje: 2.1 Valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Mari Jaakonaho, p. 050 302 9411,
asemakaava-arkkitehti, Vantaan ratikka, Anna Sarikaya, p. 050 302 9028
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002452

Päiväys
Datum

18.4.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Hakunilanmäki

Kaupunginosa 94, HAKUNILA

Vanda stad

Vandaspåran Håkansbölebacken

Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE

Asemakaavan muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028 ja 94029 sekä osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 ja katualuetta.

Tonttijaon muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028, 94029 sekä osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032.

1:2000

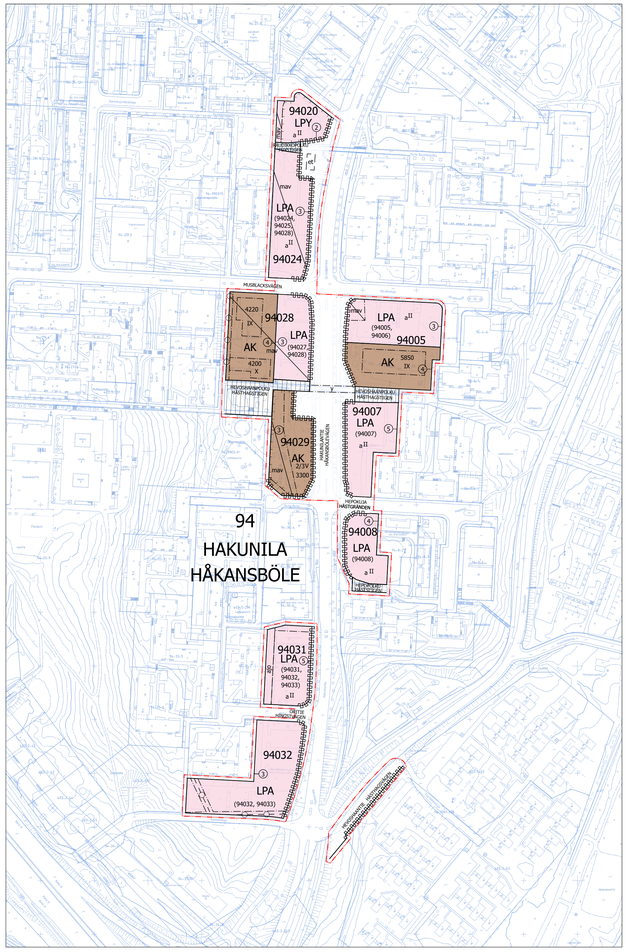
Ändring av detaljplanen

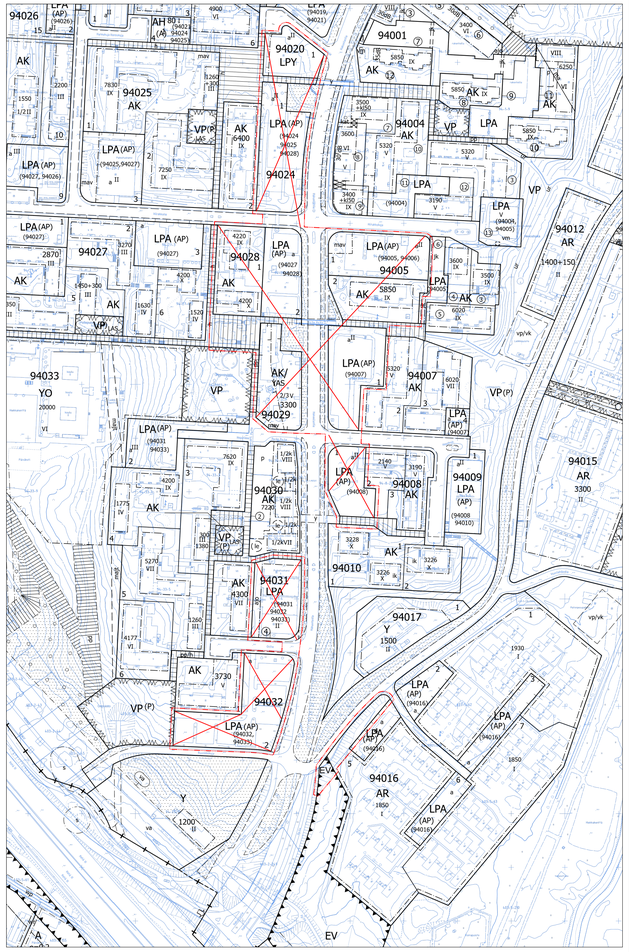
Kvarteren 94005, 94020, 94028 och 94029 samt delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 och gatuområde.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 94005, 94020, 94028, 94029 och delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031 och 94032.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Kvartersområde för flervåningshus.

AK-aluetta korttelissa 94005 koskevat määräykset:

Asuinkerrostalojen korttelialueilla saa asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä rakentaa lisäksi tiloja palvelutarkoituksiin kerrosalaltaan enintään 10 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta. Lisäksi saa asuntokerrostalojen ullakolla sijaustaa talon asukkaiden käyttöön tarkoitettuja sauna-, vaatehuolto- ym. tiloja.

Asuinkerrostalojen korttelialueilla on rakennukset pihamaajärjesteleyineen suunniteltava kortteleittain yhtenäisesti ja pihat istutuksineen toteutettava samanaikaisesti rakennusten kanssa.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

AK-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94028 saa asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä rakentaa lisäksi tiloja myymäläksi, lasten päivähoitotiloiksi, kerhohuoneistoksi tai vastaaviin palvelutarkoituksiin enintään 10 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta, mikäli vastaavantaista rakennusoikeutta ei ole osoitettu erikseen rakennusaloille.

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94028 on rakennukset pihamaajärjesteleyineen suunniteltava kortteleittain yhtenäisesti ja pihat istutuksineen toteutettava samanaikaisesti rakennusten kanssa.
Asuntokerrostaloissa tulee jokaisesta porrashuoneesta olle välitön uloskäynti asemakaavassa määrätylle oleskelu- ja leikkialueeksi rakennettavalle alueelle, jolle ei saa sijoittaa autopaikkoja.

Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhatta neliökilometriä kohti.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.

AK-aluetta korttelissa 94029 koskevat määräykset:

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94029 saa rakentaa sosiaalitoinita palvelevia laitoksia ja asuntoloita.

Tontin Hakunilantien puoleiset leikki- ja oleskelualueet on suojattava pohjois-, itä- ja eteläsivulta noin 1 metrin korkuisella liikennemelua estävällä tiivillä aidalla.

Rakennusoikeuden estämättä saa rakentaa ulkovarastoja ja katoksia.

Maanpäällinen kellarikerros on verhoiltava julkisivun tapaan.

Saunan saa sijoittaa ullakolle.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.

Tontit on aidattava katua tai muuta yleistä aluetta vastaan puu- tai pensasaidalla.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

Rakennusoikeudesta saa 10 % käyttää sellaisina toimisto- työ- ja liiketiloina, jotka eivät häiritse asumista.

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94005:

Inom kvartersområden för flervåningshusen får man, utan hinder av vad i stadsplanen anvisats angående byggnadsrätt och antal våningar, dessutom bygga utrymmen för serviceändamål högst 10 % av i stadsplanen anvisad byggnadsrätt. Ytterligare får i bostadshöghusens vindsvåning inredas bastu-, klädvårds m. fl. utrymmen för husets invånare.

Inom kvartersområdena för flervåningshusen bör byggnaderna och gårdsplanerna planeras enhetligt kvartersvis och gårdarnas planteringar anläggas samtidigt med byggnaderna.

Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens
och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94028:

Inom kvartersområde för flervåningshus 94028 får man utan hinder av vad i stadsplanen anvisats angående byggnadsrätt och antal våningar dessutom bygga utrymmen för affärer, barnagvård, klubblokaler, eller motsvarande serviceändamål högst 10 % av i stadsplanen anvisad byggnadsrätt om motsvarande byggnadsrätt inte skilt har anvisats på byggnadsytorna.

Inom kvartersområden 94028 för flervåningshus bör byggnaderna och gårdsplanerna planeras enhetligt kvartersvis och gårdarna anläggas och planteras samtidigt med byggnaderna. I bostadshöghus bör varje trapphus ha omedelbar utgång till det i stadsplanen bestämda området för vistelse och lek, där bilplatser inte får placeras.

Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens
och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94029:

Inom kvartersområde för flervåningshus 94029 får byggas byggnader för social verksamhet och internat.

Tomtens lek- och vistelseområden mot Håkansbölevägen ska skyddas mot trafikbuller längs nor-, öster- och västersidorna med ett en meter högt tätt bullerstaket.

Utan hinder av byggnadsrätten får byggas uteförråd och skärmtak.

Källarvåning ovan markytan ska beklädas såsom fasaden.

På vindvåningen får placeras bastu.

Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens
och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.

Tomterna ska mot gatusidan eller mot annat allmänt område inhägnas med trästaket eller häckar.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

Av byggnadsrätten får 10 % användas som sådana kontors-, arbets- eller affärsutrymmen som inte stör boendet.

Autopaikkojen vähimmäismäärät korttelialueilla:

Asunnot	1 autopaikka/asunto	Bostäder	1 bilplats/bostad
Asuntolat	1 autopaikka/100 k-m²	Internat	1 bilplats/ 100 m²-vy
Kioski	3-5 autopaikkaa	Kiosk	3-5 bilplatser
Liiketilat	1 autopaikka/35 k-m²	Affärslokaler	1 bilplats/ 35 m²-vy
Sosiaalitoinita palvelevat laitokset	1 autopaikka/100 k-m²	Byggnader för social verksamhet	1 bilplats/ 100 m²-vy
Toimistot	1 autopaikka/35 k-m²	Kontor	1 bilplats/ 35 m²-vy

Minimiantalet bilplatser i kvartersområden:

LPY

Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue.

Kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar.

LPA

Autopaikkojen korttelialue.

Kvartersområde för bilplatser.

LPA-aluetta korttelissa 94005, 94007 ja 94008 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti, kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti.

Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti.

Oppilaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti.

Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti.

LPA-aluetta korttelissa 94024 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteren 94005, 94007 och 94008:

Minimiantalet bilplatser utgör:

Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad

Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta

Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser

Läroanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande

Bilplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94028:

Minimiantalet bilplatser utgör:

Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad

Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta

Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser

Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.

LPA-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti

Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteren 94005, 94007 och 94008:

Minimiantalet bilplatser utgör:

Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad

Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta

Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser

Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94024:

Minimiantalet bilplatser utgör:

Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta

60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart.

Bygglovssektionen kan vid bevillandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.

Då bilplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa bilplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Bilplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.

LPA-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti

Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Vähintään 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst 5 stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.

60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart.

Bygglovssektionen kan vid bevillandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.

Då bilplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa bilplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Bilplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.

LPA-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti

Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.

Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.

Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.

Vähintään 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst 5 stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.

LPA-aluetta korttelissa 94032 koskevat määräykset:

Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:

Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti

Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti

Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti

Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94032:

Minimiantalet bilplatser utgör:

Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad

Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta

Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta

Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser

Läroanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande

Bilplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.

60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart.

Bygglovssektionen kan vid bevillandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.

Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst 5 stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.

LPA-aluetta korttelissa 94032 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94032:**
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Asunnot: 1 autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti	Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta
Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta
Oppilaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti	Läroanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti	Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
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.**
Kaupunginosan numero.	**Stadsdelsnummer.**
Kaupunginosan nimi.	**Stadsdelens namn.**
Korttelin numero.	**Kvartersnummer.**
Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennusalusen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kaavassa lukumäärältään mainittujen kerrosten alapuolella olevasta tilasta kerrosluvun estämättä käyttää kerroslaan laskettavaksi tilaksi.	**Brutet tal framför romersk siffra anger hur stor del av byggnads största vånings yta som, utan hinder av våningsantalet, får användas för utrymme som inräknas i våningsytan av det utrymme, som är beläget under de i planen till antalet angivna våningarna.**
Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
Auton säilytyspaikan rakennusala.	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
Kadun tai liikennealueen ylittävä kevyen liikenteen yhteys.	**Gång- och cykelförbindelse över gata eller trafikområde.**
Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.	**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.	Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden.
Ajoyhteys.	**Körförbindelse.**
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 högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före 31.12.2021.
Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
Jalankululle varattu katu/tie.	**Gata/väg reserverad för gångtrafik.**
Maanalainen väestönsuojaksi tarkoitettu tila.	**Underjordiskt utrymme avsett att användas som skyddsrum.**
Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
(94032,94033) **Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja tulee sijoittaa korttelialueelle.**	**Siffrorna inom parentesen anger de kvarter vilkas bilplatser bör förläggas på kvartersområdet.**

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

TOMTINDELNING
För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via plantecknings anvisat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö Stadsstruktur och miljö	Mittaus- ja geopalvelut Mätning och geodetenik
Asemakaavoitus Detaljplanering	Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset. Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.
	Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000. Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.
Mari Jaakonaho, Aluearkkitehti, 31.3.2023 14.25	Kimmo Junttila, Kaupunginogeodeetti, 26.4.2023 9.54

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002452 Vantaan ratikka: HAKUNILANMÄKI

HAKUNILA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002452. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 94005, 94020, 94028 ja 94029 ja osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032, katualuetta kaupunginosassa 94 Hakunila.

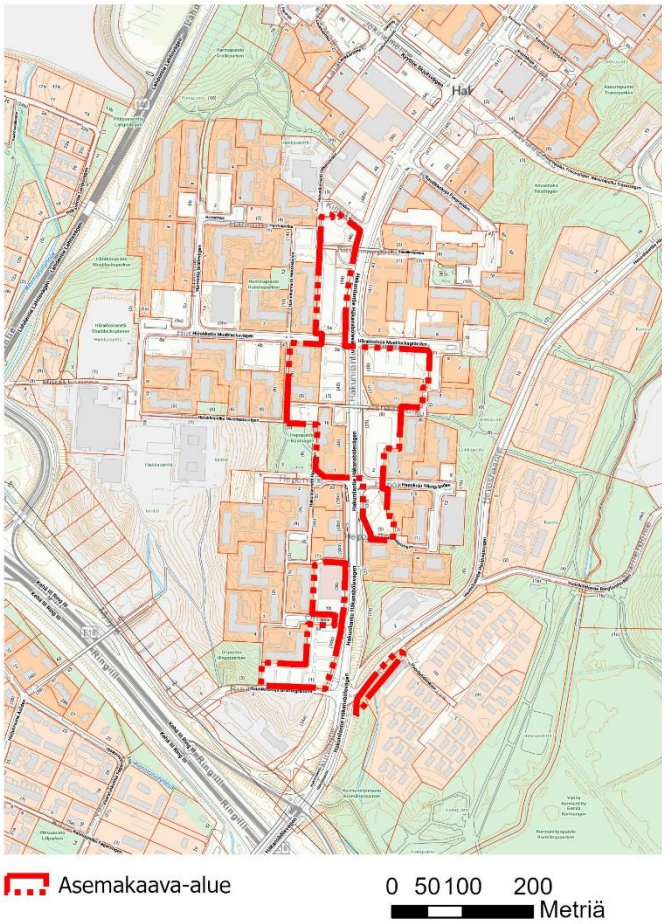
Tonttijaon muutos:

Korttelit 94005, 94020, 94028 ja 94029 ja osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki,
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Hakunilan keskustassa Kehä III:n pohjoispuolella. Alueeseen kuuluu Hakunilantien katualuetta Ruunikkokujan / Hevoshaantien risteyksestä Kimokujan risteykseen asti sekä kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Kuva 1. Kaava-alueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvai-

heessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saaduista palautteista voitiin tulkita yhden mielipiteen koskevan Hakunilanmäen kaavamuutosaluetta.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 7.10.2021 ja ne esiteltiin 7.10.-20.10.2021. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.2.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 10.2.-24.2.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 11.2. sekä 18.2.2022. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.2.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Tänä aikana vastaanotettiin 2 mielipidettä. 15.3.2022 vastaanotettiin vielä yksi ratikkaa yleisesti koskeva mielipide.
- Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 5.4.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 20.4-19.5.2022 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 19 kappaletta ja vastaanotettiin 8 kappaletta. Muistutuksia ei vastaanotettu.
- Asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat tarkistukset:
    - Kaava-alueesta on poistettu rivitaloasuntojen korttelialue (AR) kiinteistö nro. 92-403-5-62 kaava-alueen eteläosasta. Kiinteistölle kohdistuvat Hakunilantien ja Hevoshaantien risteyksessä tapahtuvat katusuunnittelun muutokset ratkaistaan kiinteistönomistajan ja kaupungin välisin sopimuksin. Kaavamuutosta ei ole tarpeen tehdä kiinteistön alueelta.
    - Korttelin 94032 LPA-tontille numero 3 lisättiin maanalaisen johdon aluemerkintä.
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat tarkistukset:
    - kaava-alueen pienenemisen seurauksena selostuksen karttoja on korjattu ja kaavan mitoitustiedot on muutettu.
    - päivitetty Yleiskaava 2020 liittyvät tiedot Suunnittelutiedot -kohtaan.
    - päivitetty resurssiviisauden tiekartan teksti (kv 28.2.2022) Asemakaavan tavoitteet -kohtaan
    - Lisättiin suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista Kaavan vaikutukset -kohtaan.
    - Taloudelliset vaikutukset on päivitetty 16.3.2023 julkaistun rakentamiskustannusraportin ja 12.12.2022 päivitetyn kiinteistötaloudellisen selvityksen mukaiseksi.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 4
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 18
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 28
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 28
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 28
3.3. Asemakaavan tavoitteet 31
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 32
4. Asemakaavan kuvaus 33
4.1 Kaavan rakenne 33
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 35
4.3 Aluevaraukset 35
4.4 Kaavan vaikutukset 37
4.5 Ympäristön häiriötekijät 50
5. Asemakaavan toteutus 50
6. Kaavatyöhön osallistuneet 50
7. Asemakaavan seurantalomake 52
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 7.3.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2022: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021.
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017

- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportti 22.3.2021
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka itä; Tonttien pysäköintitarkastelut, WSP, 12.8.2021
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Vantaan ratikka, raitiotieliikenteen simulointi, Sweco Infra&Rail Oy, Lokakuu 2021
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan raitiotie tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022
- Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.8.2022.
- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Vantaan väestö 2020/2021, Vantaan kaupunki 2021
- Vantaan väestöennuste 2021, Vantaan kaupunki 2021
- WSP Finland Oy (7.10.2021) Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset välillä Kyytitie-Raudikkokuja, Hakunilantie 58628_1.
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitetty 12.12.2022
- Vantaan ratikan rakentamiskustannukset, kustannusraportti 16.3.2023. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Hakunilantiellä sekä Hepokujan raitiotiepysäkille, joka sijoittuu Hepokujan ja Hevoshaanpolun välille. Muutoksessa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

Asemakaavamuutoksella muutetaan osin yleisten pysäköintilaitosten korttelialuetta (LPY), autopaikkojen korttelialueita (LPA), asuinkerrostalojen korttelialueita (AK ja AK/YAS) ja rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialuetta (AR) katualueeksi ja osoitetaan uusia liittymäkieltoja. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jot-

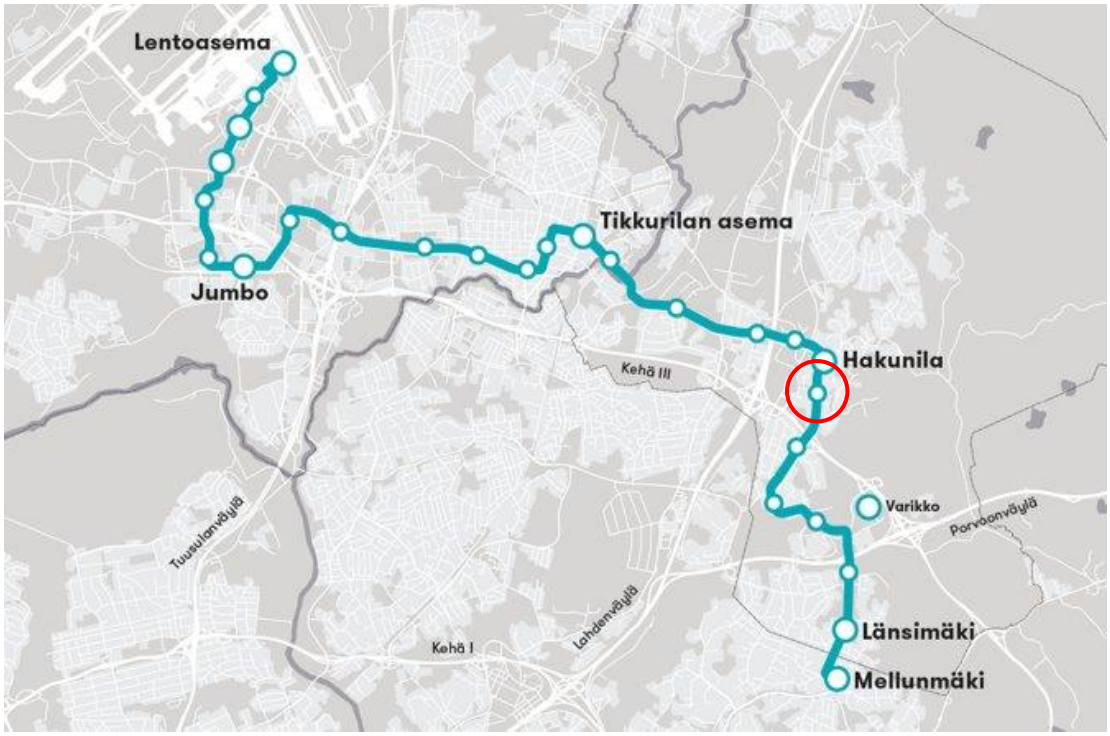
ta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

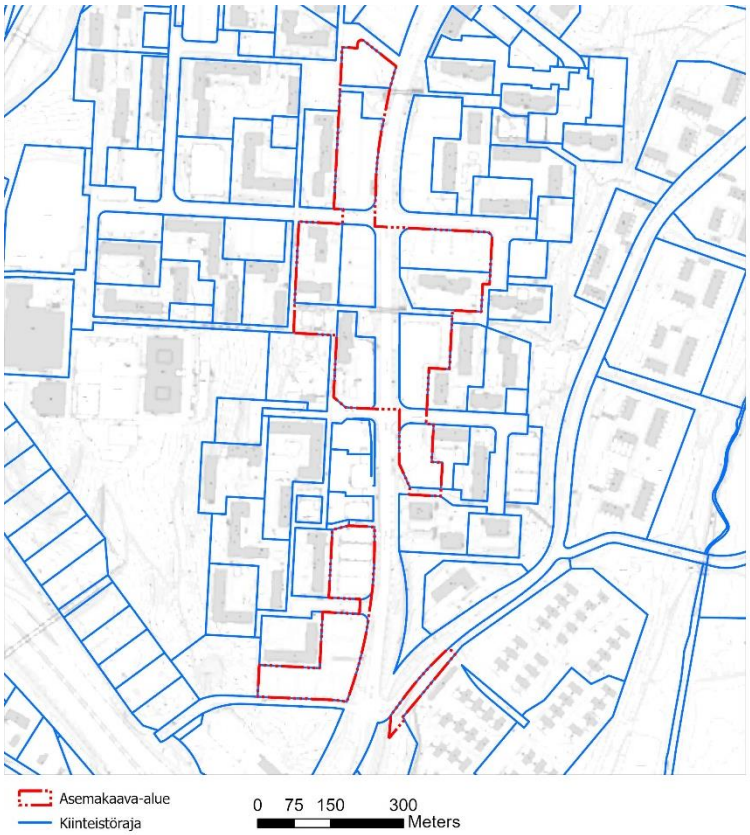
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on ollut Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 työohjelmassa ja on vuoden 2023 kaavoituksen työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2.Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy punaisen ympyrän osoittamassa kohdassa.



Kuva 3. Asemakaava-alue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Itä-Vantaalla, Hakunilan suuralueella, Hakunilan kaupunginosassa. Hakunilan suuralueeseen kuuluu Lahdenväylän itäinen puoli Vantaasta. Hakunilan kaupunginosan keskusta-alue sijoittuu Kehä III:n ja Lahdenväylän risteyksen koilliskulmalle. Lentokentälle matkaa alueelta on noin yhdeksän kilometriä ja Tikkurilan juna-asemalle hieman yli neljä kilometriä. Hakunilantie on alueen halkova pääkokoojakatu, johon tonttikadut liittyvät. Hakunilantietä rajaavat laajat pysäköintialueet sekä kerrostaloalueet. Asemakaava-alueen yhteenlaskettu pinta-ala on noin 5 ha.

Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä. Asemakaava-alueen rajaus on esitetty vihreällä.

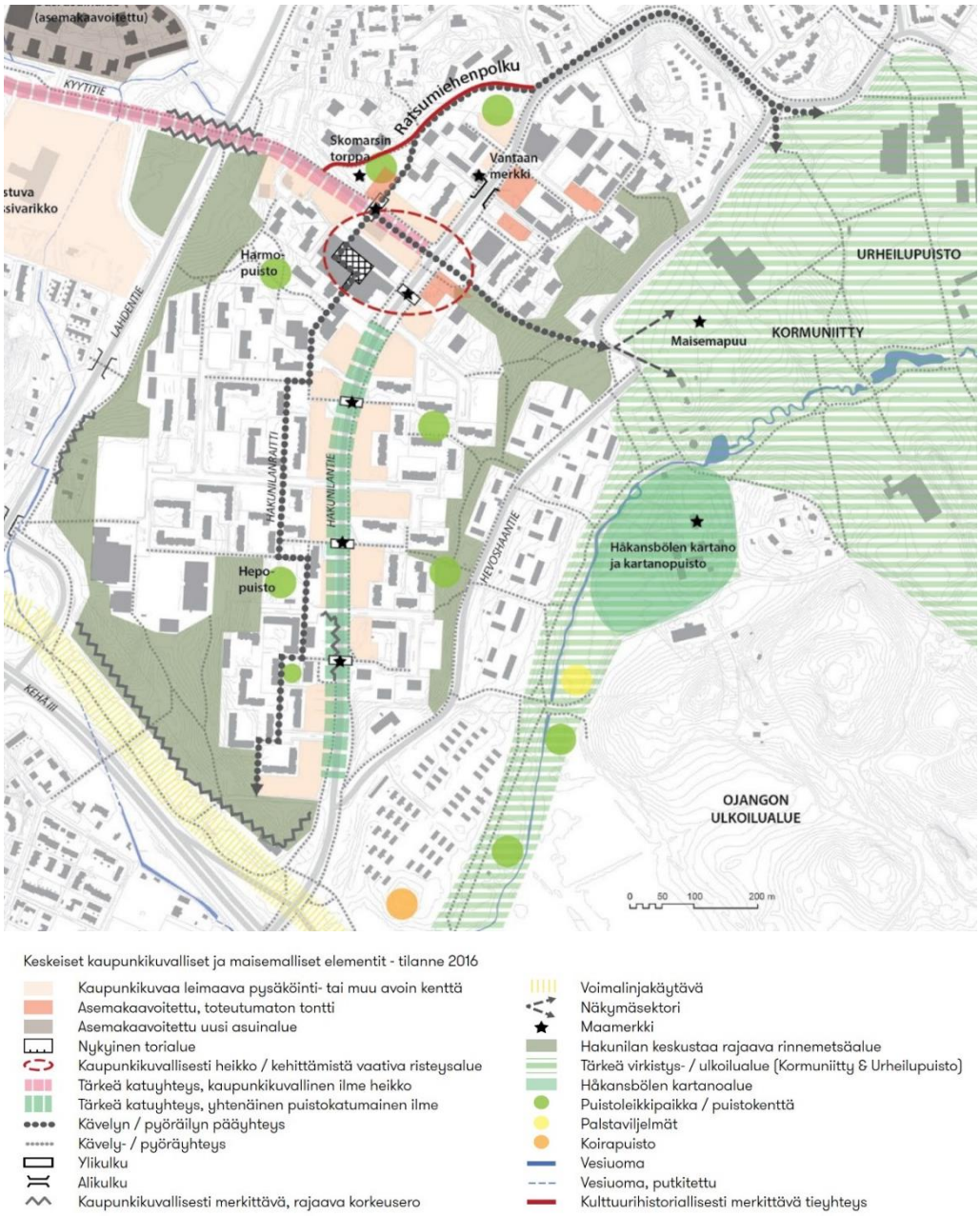
2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Hakunilantien varteen rakennettuun ympäristöön. Kaava-alueella ja sen ympärillä on useita asfalttipäällysteisiä pysäköintialueita sekä kerrostaloja. Hakunilantie on keskeinen maisemaa rajaava elementti alueella. Kadun reunoille sijoittuvat pysäköintikentät tekevät katukuvasta väljän. Kävelysillat ylittävät Hakunilantien kahdesta kohtaa. Rakennukset alueella ovat pääasiassa asemoitu pohjois-etelä suuntaisesti. Kasvillisuus alueella on suurelta osin istutettua lehtipuustoa ja nurmea asfalttialueiden lomassa.

Alue on vielä 1950-luvulla ollut metsän peitossa. Nykyinen maisemarakenne on muodostunut 1970-luvulla, jolloin suurin osa kerrostaloista ja pysäköintialueista ovat rakentuneet. Vanhaa metsää on säilynyt kaava-alueen ulkopuolella, Hakunilan keskusta-alueen reunamilla.

Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei sijaitse valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita.



Kuva 5. Ote Hakunilan keskustan kaavarunkotyön (2017) yhteydessä laaditusta analyysikartasta. Kaavamuutosalue sijoittuu Hakunilantien varteen, joka on esitetty tärkeänä katuyhteytenä, jolla on yhtenäinen, puistokatumainen ilme. Kadun varret on kaupunkikuvaa leimaavia pysäköintikenttiä.

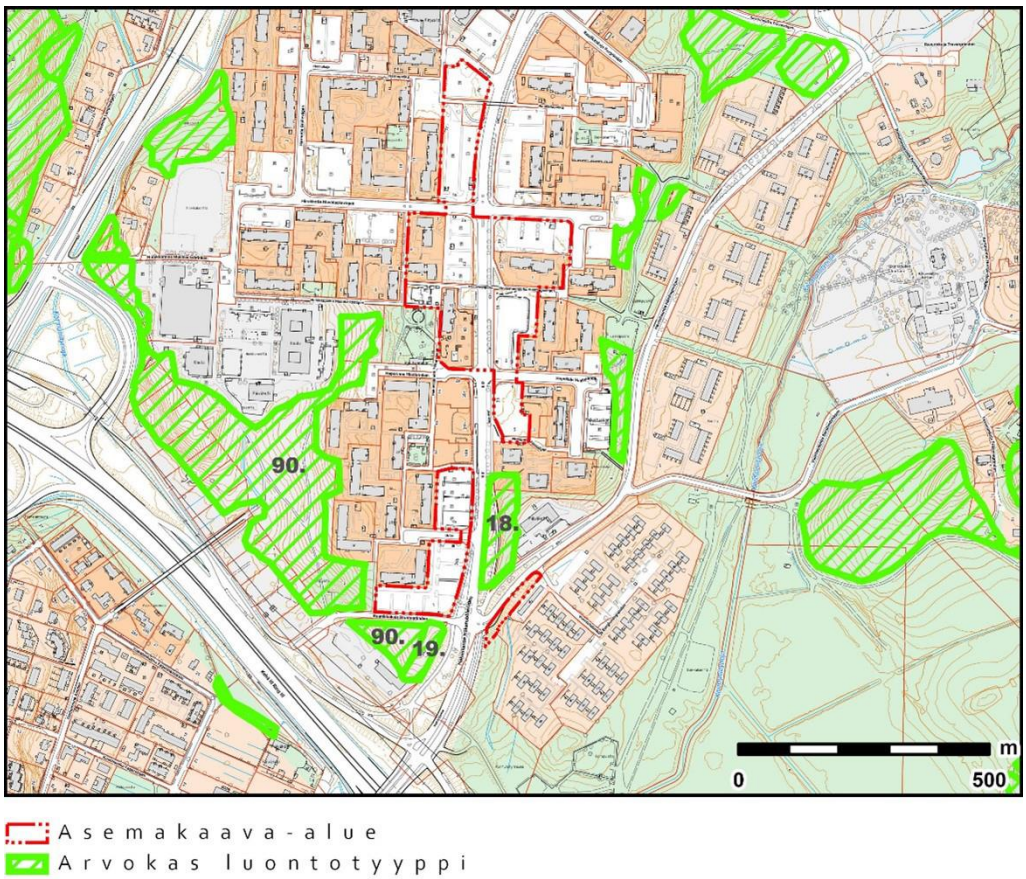
Luonto

Kaava-alueen luontoarvoja on selvitetty ratikan kaavarungon luontoselvitystyössä vuonna 2020 (*Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020*). Selvityksessä kartoitettiin arvokkaat luontotyyppikohteet 50 m säteellä raitiotien linjauksesta ja ratikkalinjaan liittyvät asemakaava-alueet sekä lepakoiden todennäköiset ruokailualueet 800 m säteellä ratikkalinjasta. Lisäksi tarkastettiin alueella sijaitsevien geologisten kohteiden tila ja arvioitiin kaavan mukaisten ekologisten yhteyksien säilyvyys. Selvitystä on täydennetty luontoselvityksen koosteraporttiin (*Nieminen, M.,*

Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021).

Kaavamuutosalueen välittömään läheisyyteen sijoittuu kolme arvokasta luontotyyppikohdetta nro 18, 19 ja 90 (kuva 6). Kohteet 18 ja 19 ovat tuoreita, runsasravinteisia lehtoja, joiden arvoluokka on III. Molempien kohteiden luonnontilaisuuden katsotaan heikentyneen. Kohde 90 on lehto, joka myös kuuluu arvoluokkaan III. Selvityksessä arvoluokan III luontotyypit suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista.

Kaava-alueella ei Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvityksessä tehty lepakkohavaintoja.



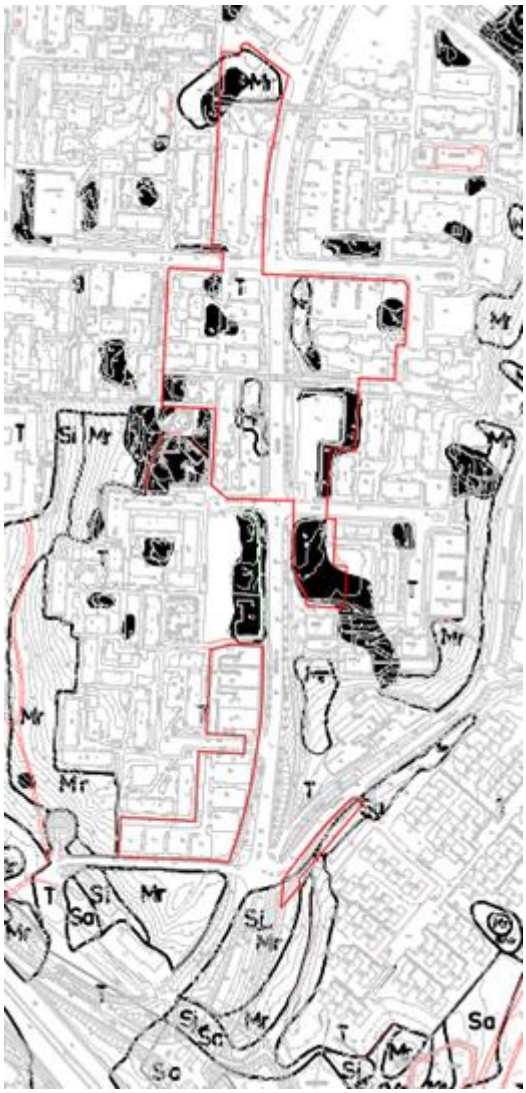
Kuva 6. Alueen läheisyyteen sijoittuvat arvokkaat luontotyyppikohteet. Kohteiden numerointi vastaa luontoselvityksessä 2021 käytettyä numerointia.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Kormuniitynojan valuma-alueeseen. Alue on pääosin vettä läpäisemätöntä ja viemäröityä aluetta. Alueella ei ole pohjavettä.

Maaperä

Maalajikartan (kuva 7) mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin täyttömaata. Kartalla näkyy myös moreeni- ja avokallioalueita. Pohjatutkimusten mukaan täyttökerroksen alla on hiekkaa ja moreenia. Kairaukset ovat ulottuneet n. 0,4–5,74 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.



Kuva 7. Maalajikartta.

Alueella ei ole pohjaveden mittauspisteitä. Kaava-alue ei sijaitse määritellyllä pohjavesialueella.

Rakennettavuus maaperän suhteen
Alustavan arvion mukaan rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti. Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Alueella on jonkin verran korkeusvaihtelua. Hakunilantie laskee etelään kohti Kehä III:a mentäessä.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa, sosiaalinen ympäristö

Vuoden 2019 lopussa Hakunilan kaupunginosassa asui 12 099 asukasta. Asuntoja Hakunilan kaupunginosassa oli vuonna 2019 yhteensä 6 098 kpl ja rakennuksia puolestaan 778 kpl. Alueen väes-

tömäärä kasvoi vuosien 2018 ja 2020 välillä noin 200 asukkaan verran. Asukasluvun ennustetaan kasvavan tulevina vuosina siten, että vuoteen 2029 mennessä Hakunilassa olisi hieman yli 12 500 asukasta. Vuonna 2020 tehdyn ennusteen mukaan, Hakunilan suuralueen rakentaminen alkaa vilkastua 2023. Rakentaminen keskittyy suuralueen Hakunilan, Länsimäen ja Vaaralan kaupunginosiin. Hakunilaan ja Länsimäkeen rakentuu pääasiassa kerrostaloja, Vaaralaan on tulossa myös omakoti- ja rivitaloja. *(Vantaan väestöennuste 2020)*

Asuminen

Hakunilan kaupunginosassa asuminen on keskittynyt kerrostaloihin, joissa alueen asuntokannasta sijaitsee yli 80 %. Omakotitaloissa sijaitsee kaupunginosassa noin 5 % asunnoista, rivitaloissa noin 10 %.

Kaava-alueen pohjoisosassa sijaitsee neljä asuinkerrostaloa, joista yksi on Heporinteen palvelutalo. Eteläosassa sijaitsee viisi rivitaloa. Kaava-alueen ympärillä sijaitsee useita asuinkerrostaloja ja rivitaloja.

Palvelut ja työpaikat

Kaava-alueella sijaitsee Heporinteen palvelutalo. Muita palveluita tai työpaikkoja kaava-alueella ei ole. Aivan kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee Hepopuiston päiväkoti. Hakunilan keskustan palvelut ja työpaikat sijoittuvat kaava-alueen pohjoispuolelle.

Vuonna 2015 Hakunilan suuralueella oli 6631 työpaikkaa. Määrä kasvoi vuosien 2009–2015 aikana yhteensä 102 työpaikalla. Pääosa Hakunilan suuralueen työpaikoista on teollisuustoimintaan liittyvää.

Hakunilan kalliosuoja sijoittuu osittain kaava-alueen kortteleihin 94028 ja 94024. Kulku maanalaiseen tilaan tapahtuu Heporinteen ja Harmotien kautta.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijaitsee Hakunilan ydinkeskustan eteläpuolella. Keskustan palvelut painottuvat Hakunilantien ja Kyytitien risteyksen tuntumaan, mistä on matkaa suunnittelualueelle noin 250 m. Hakunilantie on alueen pääakseli, josta on yhteys Kehä III pääväylälle. Hakunilantieltä on yhteys Kyytitien kautta myös Lahdentielle, Lahdenväylälle sekä Tikkurilan keskustan suuntaan.

Hakunilantien ympäristö on muotoutunut nykyiselleen pitkälti 1970-luvulla. Alueen ympäristö koostuu pääasiassa väljästä kerrostalorakentamisesta. Kadunvarsi on avaraa ja korkeiden kerrostalojen rajaamaa. Laajat paikoitusalueet ovat esillä kaupunkikuvassa. Rakennusten ja paikoitusalueiden lomaan sijoittuu kasvillisuutta. Hakunilantien ylittävät useat kävelysillat.

Kuva 8. Katunäkymä Hakunilantien varrelta etelään kohti Heporinne-Hepokujan risteystä.

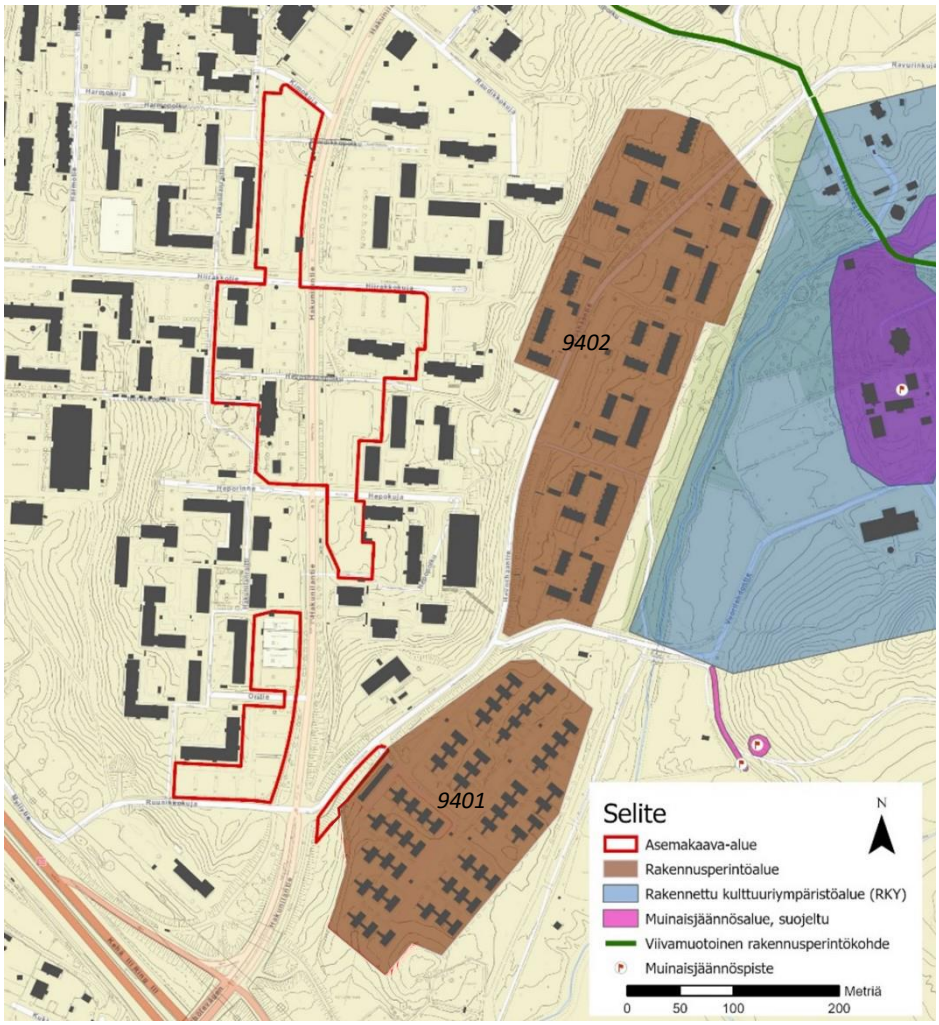
Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alue on ollut 1970-luvulle asti pääosin metsää, jonka nykyinen Hevoshaantie rajasi pelto-alueista. Alueen nykyinen ilme on yhä pitkälti 1970-luvulla rakentunutta ja sen aikainen kaupunki-rakenne on säilynyt hyvin. Vanhaa metsäaluetta on säilynyt Hakunilan keskusta-alueen reunamilla.

Kaava-alue rajautuu rakennusperintökohteeseen As. Oy:t Kehälaakso ja Kehä-Mäki, kohdenro. 9401. Kohde on rakentunut vuonna 1968 ja se on määritelty luokkaan R2 eli inventoitu kohde, jo-ka on kulttuurihistoriallisesti merkittävä.

Kaava-alueelta itään, noin 200 metrin päähän sijoittuu toinen rakennusperintökohteeksi merkitty alue (As. Oy:t Satohevonen, Hevoshaantie 5, 9, 10 ja 13, kohdenro. 9402). Sen asuinalueet ovat rakentuneet vuosien 1970–1972 aikana.

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.



Kuva 9. Kaava-alueen (punainen viiva) läheisyyteen sijoittuvat historialliset rakennuskohteet. Eteläisempi ruskealla merkitty rakennusperintökohde (As. Oy:t Kehälaakso ja Kehä-Mäki, kohdenro. 9401) rajautuu aivan kaava-alueeseen. Kuvan oikeaan laitaan sijoittuu Sotungin kylä ja Håkansböle kartanon RKY-alue (sinisellä) sekä toinen rakennusperintökohteeksi merkitty alue (ruskealla, As. Oy:t Satohevonen, Hevoshaantie 5, 9, 10 ja 13, kohdenro. 9402). Håkansböle on lisäksi merkitty muinaisjäännös alueeksi (lila).

Virkistys

Kaava-alueelle ei sijoitu virkistysalueita. Alueen läheisyydessä sijaitsee useita erikokoisia puistoalueita, mm. Hepopuisto ja Hevoshaka. Hakunila on tunnettu hyvistä ulkoiluun liittyvistä virkistysmahdollisuuksista. Suunnittelualueelta on yhteys yleiskaavassa 2020 esitettyihin laajoihin virkistysalueisiin.

Liikenne

Autoliikenne

Kaava-alue sijoittuu Hakunilantien varteen, joka on alueen pääkokoojakatu. Hakunilantietä jaksottaa itä-länsi-akselin suuntaiset tonttikadut sen molemmin puolin. Hakunilan kadut ovat väljästi mitoitetut. Alueelta on hyvät yhteydet etelään Kehä III:lle, pohjoiseen Lahdenväylälle ja Kyytitietä itään kohti Tikkurilan keskustaa.

Joukkoliikenne

Suunnittelualueelta lentokentälle aikaa kuluu alle 40 minuuttia ja Tikkurilan keskustaan reilut 20 minuuttia linja-autolla. Suunnittelualueella sijaitsee Kehä III:n, Hepopolun, Hevoshaanpolun ja Raudikkopolun linja-autopysäkit.

Kävely ja pyöräily

Hakunilantien itäpuolella kulkee yhdistetty kävely- ja pyörätie. Hakunilantien länsipuolella yhdistetty kävely- ja pyörätie jatkuu Kehä III:lta Hepopolun linja-autopysäkille asti. Hakunilantien ylittää suunnittelualueella kolme jalankululle ja pyöräilylle tarkoitettua ylikulkusiltaa, Hepopolun, Hevoshaanpolun ja Raudikkopolun kohdalla. Alue liittyy paikallispyörätieverkostoon.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen länsi- ja itäpuolelle on rakennettu vesihuolto. Kaavamuutosalueen yleiset vesijohdot sijaitsevat Hakunilanraitilla (400 V 1972) ja Heporinne-Hepokujalla (200 V 1972).

Lisäksi keskellä kulkee Hiirakkotien vesijohto (225M 1994), joka on liitetty Hakunilanraitin vesijohtoon.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotus-pumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m3, HW = +94,20 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m3.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.30 ja ylin on noin + 95.30. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Hakunilanraitilla ja Oritiellä (300 B 1972) ja Hiirakkotiellä (300 B 1971).

Alueen länsi- ja itäpuolelle on rakennettu jätevesiviemäröinti. Alueen jätevedet kootaan d300 keräilyviemäreillä alueen itä- ja eteläpuolelle rakennettuun d800 jätevesien runkoviemäriin.

Alueen jätevedet kulkeutuvat jätevesiviemärissä etelään Vaaralan jätevedenpumppaamolle ja edelleen etelään Rajakylään. Sieltä jätevedet johdetaan Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkkoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesiviemäröinti ja hulevesijärjestelmä

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Hakunilantien eteläpäässä (225 B 1972) ja Hakunilantien pohjoispäässä (300 B 1972).

Hulevedet johdetaan alueen Hakunilantien pohjois- ja eteläpuolelta hulevesiviemäreiden kautta kahdesta purkupisteestä kaavamuutosalueen vieressä virtaavaan Kormuniitynojaan. Puro yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingin Kapellviken'in lahdessa.

Kaukolämpö

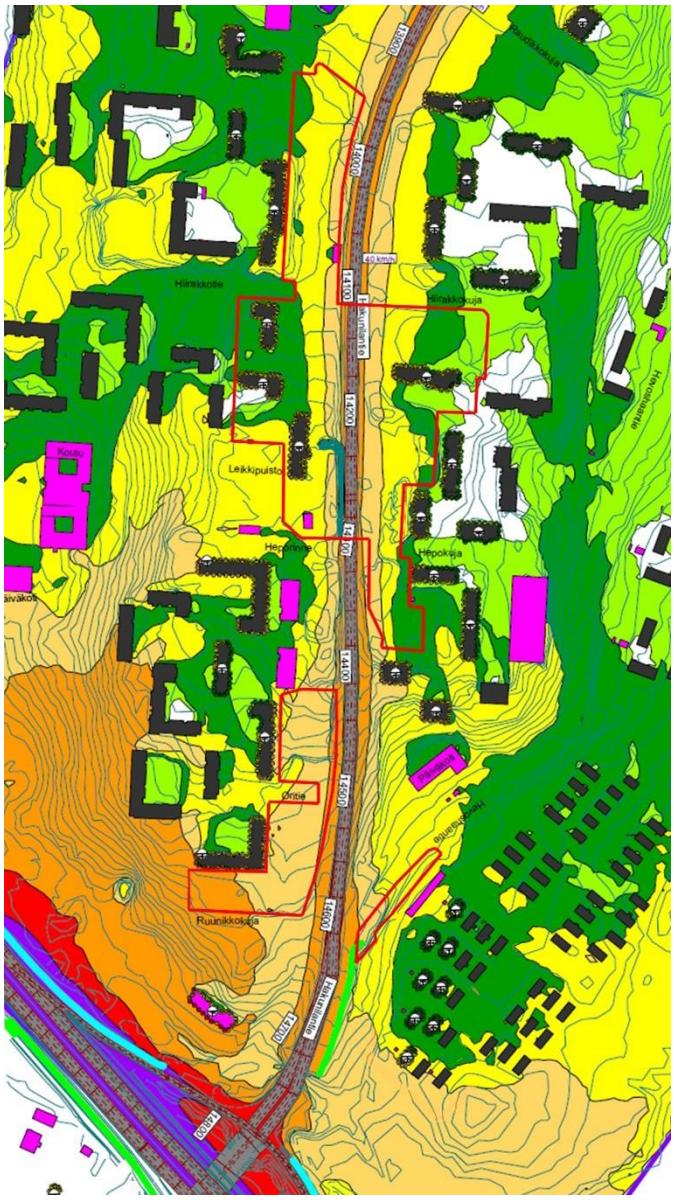
Kaukolämpölinja kulkee Hakunilantien kevyenliikenteenväylän alla.

Sähköverkko

Sähkö- ja telekaapelit kulkevat Hakunilantien länsireunaa.

Ympäristöhäiriöt

Melu



Uuden yleiskaavan 2020 mukaisesti Helsinki-vantaan lentoaseman lentomelu ei ulotu suunnittelualueelle.

Vantaan raitioradan Hakunilan kaupunginosan alueen meluselvityksen (*Sitowise 18.2.2022)* mukaisesti suunnittelualueen merkittävin melulähde on Hakunilantie, jonka tiemelu nousee päiväsaikaan 65–70 dB:n, paikoin tien keskilinjalla 70–75 dB:n. Kehä III -väylä on myös suuri melunlähde suunnittelualueen eteläpuolella, jossa päiväaikainen melu nousee yli 75 dB.

Kuva 10. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 18.2.2022).

Pilaantuneet maa-alueet

Ratikkalinjalta tehdyn pima-riskiarvioinnin mukaan suunnittelualueelle ei sijoitu saastuneita maaperäkohteita. (*Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy 2020)*

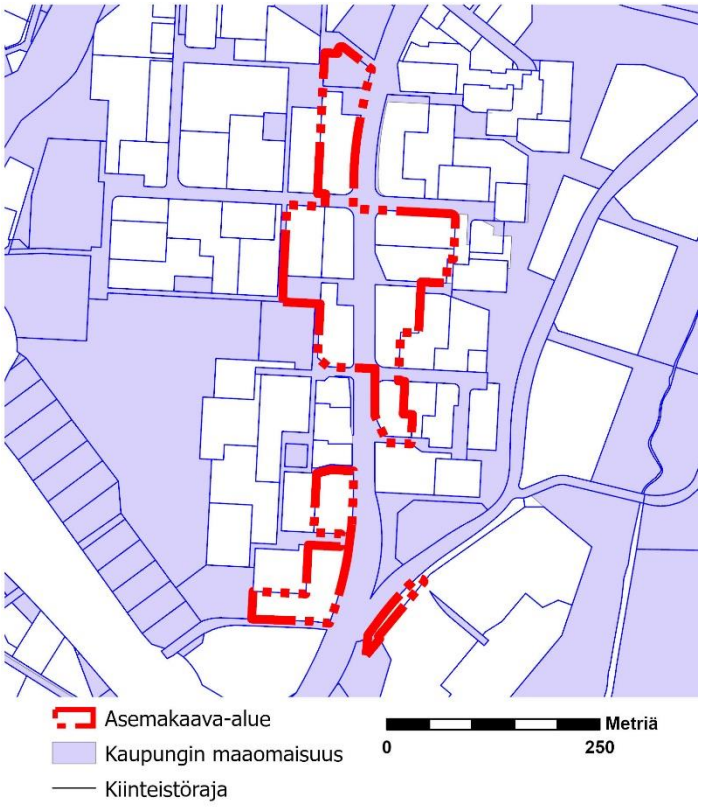
2.1.4 Maanomistus

Kaava-alueelle sijoittuvat katualueet ovat Vantaan kaupungin omistuksessa. Lisäksi kaupunki omistaa pysäköinnille osoitetun (LPY) korttelin 94020 (92-94-20-1) sekä pienen osan palveluasumista (AK/YAS) sisältävän korttelin 94029 alueesta.

Muut kiinteistöt omistajineen:

- Kiinteistöt 92-94-24-1, 92-94-28-2 sekä määräalan 92-403-5-201-M2 omistaa Sato Oyj.
- Kiinteistön 92-94-28-1 omistaa Asunto Oy Hiirakkotie 2.
- Kiinteistöt 92-94-5-1 ja 92-94-5-2 omistaa Kiinteistö Oy Hevoshaanpolku 1.
- Kiinteistön 92-94-29-2 omistaa VAV Palvelukodit Oy.
- Kiinteistön 92-94-7-1 omistaa Lumo Kodit Oy / Asunto Oy Hepokuja 6.
- Kiinteistön 92-94-8-1 omistaa Asunto Oy Heposato / Asunto Oy Hepopolku.
- Kiinteistön 92-94-31-4 omistaa Kiinteistö Oy Oritie 1 / Asunto Oy Hakunilanraitti / Asunto Oy Vantaan Heporinne 2 / Asunto Oy Vantaan Valjakko / Asunto Oy Vantaan Ratsukko / Asunto Oy Vantaan Hakunilan Heporinne.
- Kiinteistön 92-94-32-2 omistaa Asunto Oy Hakunilanraitti / Asunto Oy Orisato / Asunto Oy Oripuisto

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 1,3 ha, yksityisessä omistuksessa on noin 3,7 ha. Kaupungin omistaman alan osuus koko kaava-alueesta on noin 26 %.



Kuva 11. Kaupungin omistamat maat (lilalla). Sinisellä on esitetty alueen kiinteistörajat.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

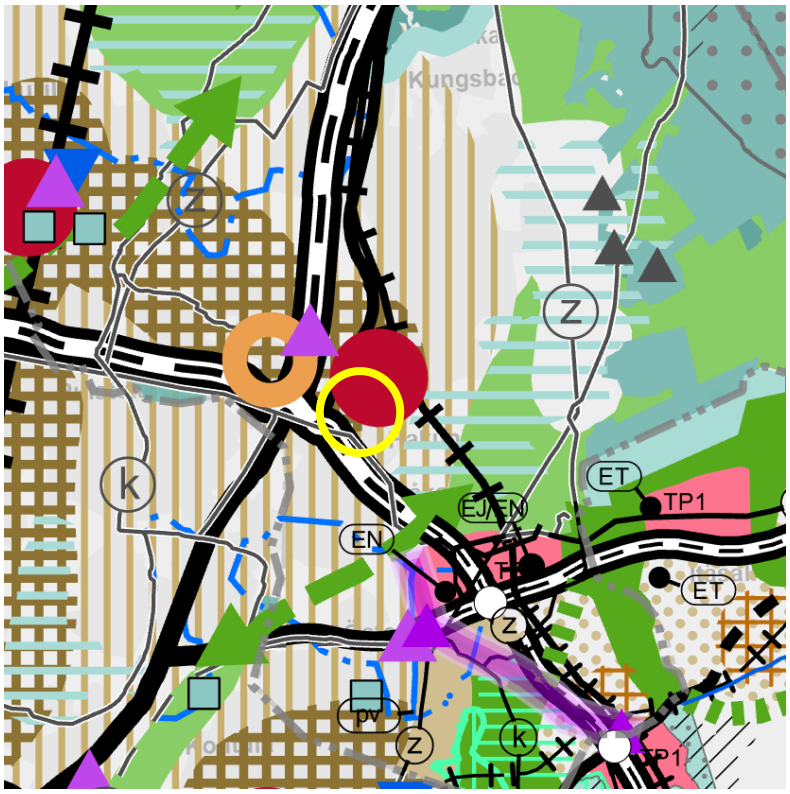
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

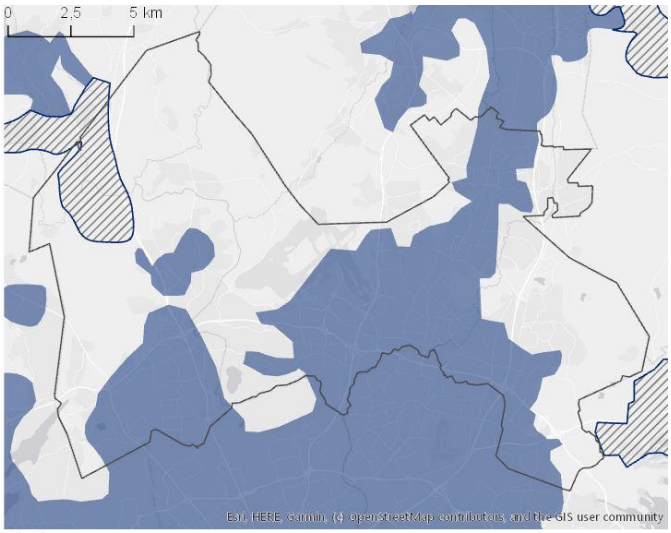
Uusimaa-kaava 2050:ssa suunnittelualue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea ruudukko) sekä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeelle (vaaleanruskea pystyviivoitus). Hakunilan keskusta on osoitettu keskustatoimintojen alueen kohdemerkinnällä. Suunnittelumääräysten mukaan aluetta on kehitettävä tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä ottaen huomioon sekä asumisen että elinkeinoelämän tarpeet. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa on kiinnitettävä huomiota alueen saavutettavuuteen joukkoliikenteellä sekä kävelyn ja pyöräilyn edellytysten parantamiseen.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



Kuva 12. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella ympyrällä kuvan keskellä.

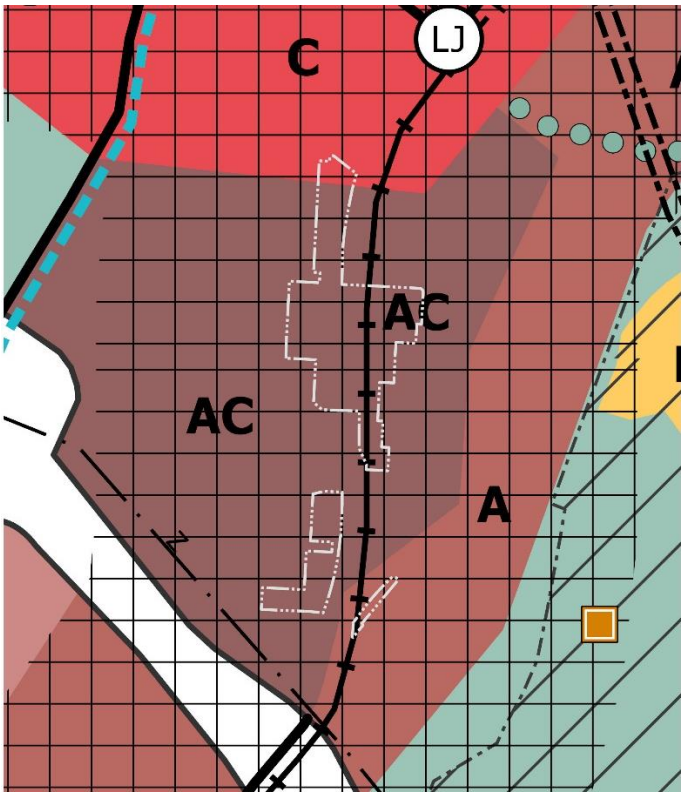
MAL 2019 -suunnitelma



Kuva 13. Ote MAL 2019 -suunnitelmasta.

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm. että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSLn hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020-2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020-2031.

Yleiskaava 2020



Kuva 14. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

Koko alue kuuluu yleiskaavassa kestävän kasvun vyöhykkeeseen ( ). Se on joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Aseman ja pysäkin lähikortteleita kehitetään sen vaikutusalueen palveluiden, kaupan ja alueelle soveltuvien työpaikkojen keskittymänä. Kaupan rakentuminen raitiotien vaikutusalueella tulee kytkeä raitiotien toteutumiseen ja lähialueen asutuksen rakentumiseen. Pientaloalueilla tehokkuuden muutos tulee suunnitella useiden tonttien kokonaisuuksina.

Asemanseuduilla ja pysäkeillä parannetaan saavutettavuutta ja paikkojen tunnistettavuutta. Raitiotien reitillä kestävän kasvun vyöhyke on ensisijaisesti pysäkkien kohdalla. Pysäkkien paikat määritellään raitiotien suunnittelun yhteydessä.

Kaava-alue on yleiskaavassa pääosin kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC). Pieneltä osin alueen pohjoisosa kuuluu kaupunkikeskustan alueeseen (punaisella, C). Eteläinen osa kaava-alueesta sijoittuu yleiskaavassa asuinalueelle (A). Hakunilantien suuntaisesti alueen halki kulkee raitiotie ( ), jolle on tehtävä riittävä tilavaraus. Lisäksi eteläosan halki kulkee voimajohto ( ), jonka johtokäytävässä voi kulkea 110 kV ja 400 kV voimajohtoja. Johtoalue rajoittaa ympäröivää maankäyttöä.

Asemakaava on yleiskaavan mukainen.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.

Asemakaava

Kuva 15. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Kaava-alueella on voimassa useita asemakaavoja.

Kaavan 000379 (KV 24.9.1990) osalta muutosalueelle sijoittuu yleisten pysäköintilaitosten korttelialue (LPY) 94020.

Kaavan 000126 (SM 7.8.1979) osalta muutosalueelle sijoittuu autopaikkojen korttelialuetta (LPA(AP)) 94024 kortteleille 94024, 94025 ja 94028.

Kaavan 000088 (KV 26.9.1977) osalta kaavamuutosalueelle sijoittuu asuinkerrostalojen korttelialue (AK) 94028, autopaikkojen korttelialuetta (LPA(AP)) kortteleille 94027 ja 94028 sekä katualuetta.

Kaavan 941000 (KV 9.3.1970) osalta muutosalueelle sijoittuu asuinkerrostalojen korttelialue (AK) 94005 ja kolme erillistä autopaikkojen korttelialuetta (LPA (AP)) sekä katualuetta.

Kaavan 001223 (KV 10.2.1997) osalta kaavamuutosalueelle sijoittuu asuinkerrostalojen ja/tai sosiaalitointa palvelevien laitosten ja asuntoloinen korttelialue (AK/YAS) 94029.

Kaava 001785 (KV 14.6.2004) sijoittuu kokonaisuudessaan kaavamuutosalueelle ja sisältää autopaikoille varatun korttelin (LPA) 94301.

Kaavan 940200 (KV 27.9.1971) osalta muutosalueelle sijoittuu autopaikkojen korttelialue (LPA(AP)) 94032 kortteleille 94032 ja 94033 sekä katualuetta.

Kaavan 000018 (kauppalanvaltuusto 19.3.1973) osalta kaavamuutosalueelle sijoittuu osa rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialuetta (AR) 94016.

Kaavan 930900 (YM 8.11.1990) osalta muutosalueelle sijoittuu suojaviheraluetta (EV) ja katualuetta.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.

Kuva 16. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland 30.4.2019), joka koskee pohjoisosaa kaavamuutosalueesta. Raitiotiepysäkin odotustilan on merkitty oranssilla ja bussipysäkin odotustila sinisellä.

Kuva 17. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland 30.4.2019), joka koskee eteläosaa kaavamuutosalueesta. Raitiotiepysäkin odotustilan on merkitty oranssilla ja bussipysäkin odotustila sinisellä.

Katu- ja puistosuunnitelmat

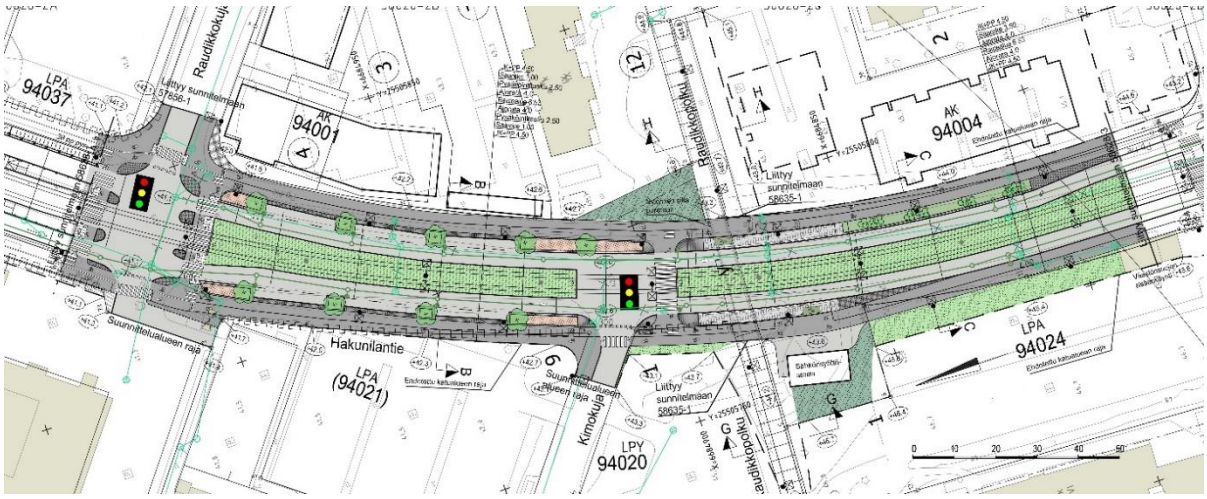
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Katusuunnitelmia käytetään kaavoituksen valmisteluaineistona. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitel-

laan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Jalankulun ja pyöräilyn siltoihin tulee muutoksia: osaa muokataan, osa poistetaan ja korvataan suojateillä tai reittimuutoksilla ja osa suunnitellaan korvattavaksi uusilla silloilla. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

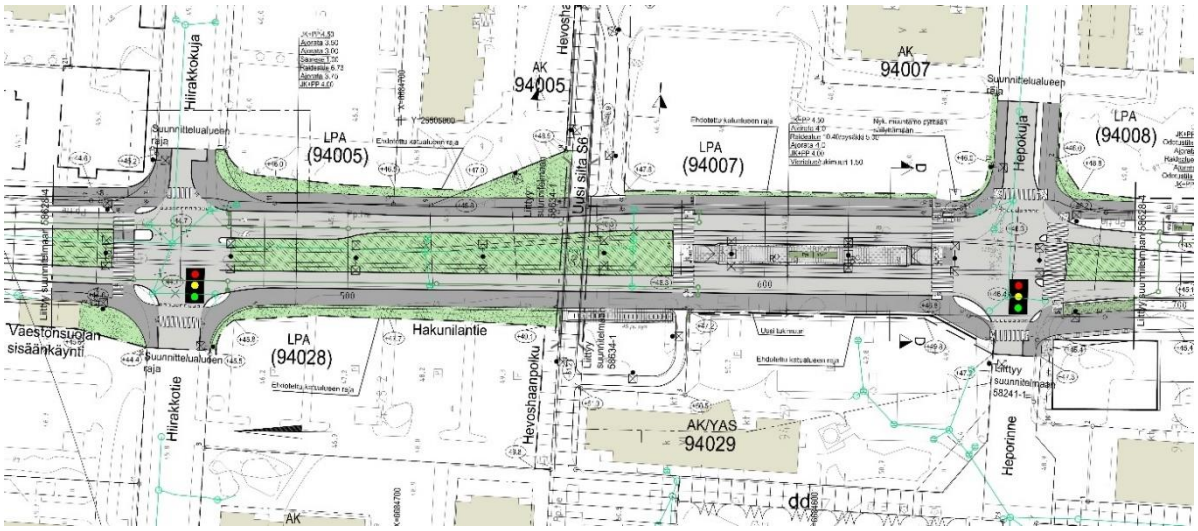
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2023 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

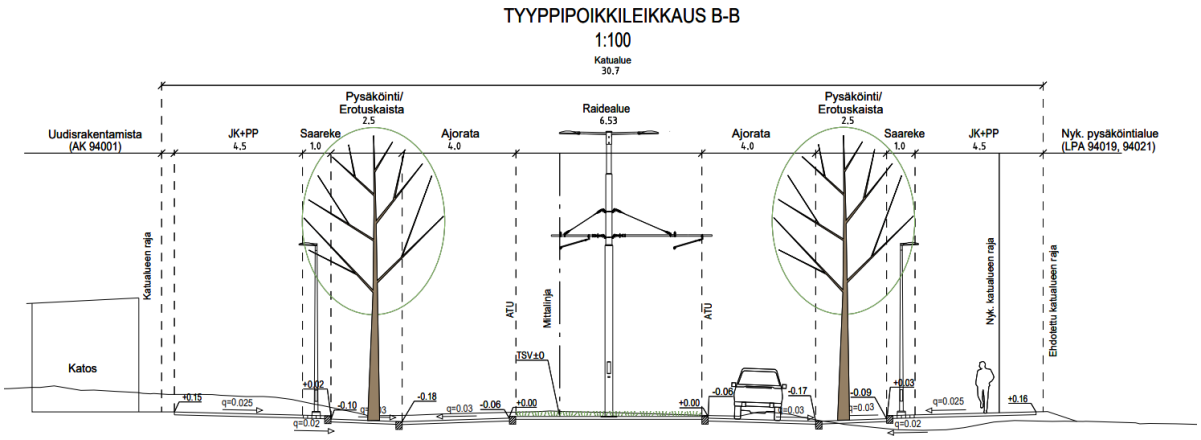
Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Hakunilanmäen kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021 ja 7.10.-20.10.2021 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.



Kuva 18. Hakunilantie välillä Raudikkokuja – Hiirakkokuja (WSP, luonnos 7.10.2021).



Kuva 19. Hakunilantie välillä Hiirakkokuja – Heporinne (WSP, luonnos 7.10.2021).



Kuva 20. Tyyppipoikkileikkaus Hakunilantieltä välillä Raudikkokuja – Hiirakkokuja (WSP, luonnos 7.10.2021).

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä vuoden 2023 kevään aikana.

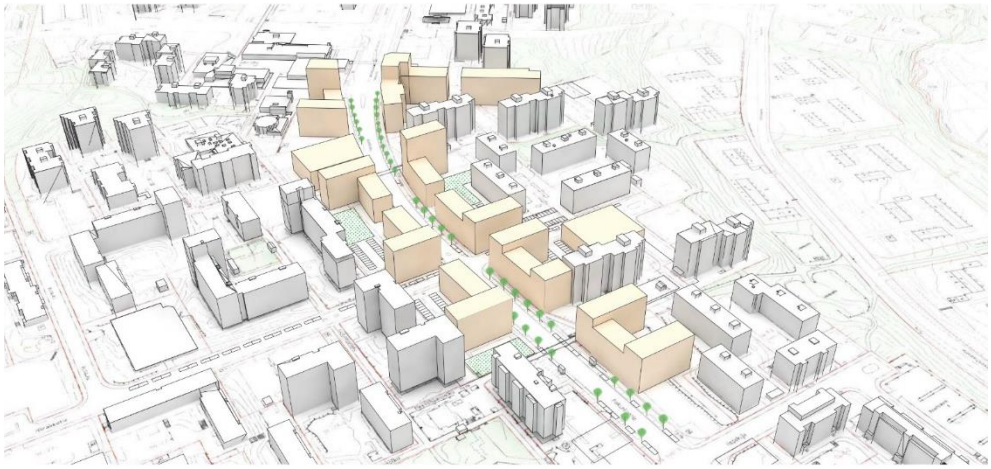
Hakunilan keskustan kaavarunko 2017

Hakunilan keskustan alueelle on laadittu vuonna 2017 kaavarunko (091600) yleis- ja asemakaavojen valmisteluaineistoksi (Arkkitehdit Anttila & Rusanen Oy ja Ramboll Finland Oy). Kaavarungossa on esitetty maankäytön, liikenteen ja palveluiden kokonaisuuden yleispiirteinen tavoitetila. Kaavarungossa Hakunilantien varsi on merkitty ensisijaisen ja tehokkaimman täydennysrakentamisen alueeksi, jolla sijaitsee pääasiassa kerrostaloja. Täydennysrakentaminen vaatii pysäköinnin uudelleenjärjestämistä. Kaava-alueen pohjoisosassa kaavarunkoon on merkitty keskustatoimintojen aluetta sekä keskitetyn pysäköinnin likimääräinen sijainti. Hakunilantielle on merkitty raitiotieyhteys sekä kävelyn ja pyöräilyn pääreitti, pikapyörätie ja ylikulkuyhteydet.

Kuva 21. Ote Hakunilan kaavarungosta (Arkkitehdit Anttila ja Rusanen Oy ja Ramboll Finland Oy). Kaava-alueen rajaus on esitetty punaisella viivalla.

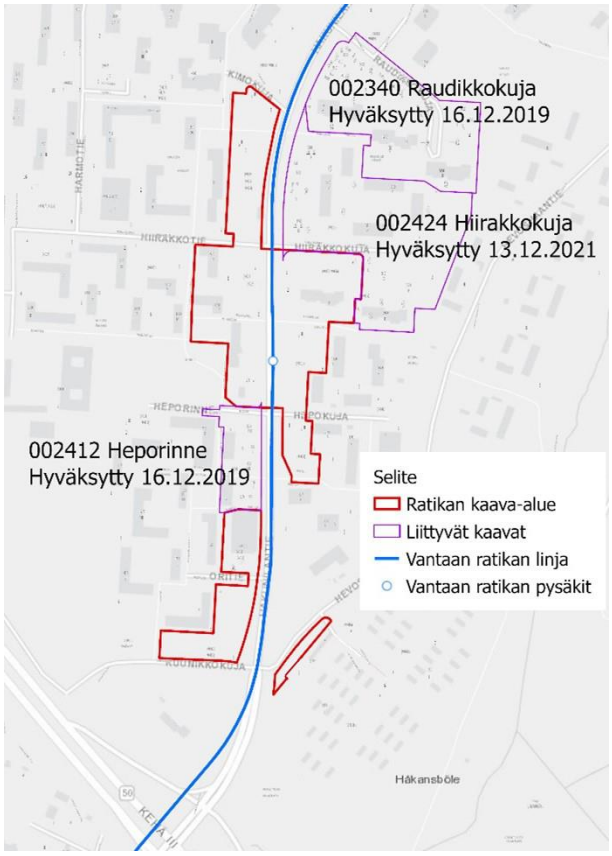
Hakunilan kehityssuunnitelma

Hakunilan kaavarunkoon pohjautuen on laadittu suunnitelma Hakunilan keskustan kehityksestä (YIT ja Sato, 2017). Suunnitelmassa on luonnosteltu muun muassa Hakunilantien varren täydennysrakentamista kaupunkibulevardiksi. Suunnitelman keskeisiä ajatuksia ovat viihtyisä jalankulkuympäristö, katutilan rajaaminen rakentamisella, elävä maantasokerros, joka sisältää liike- ja yhteistiloja sekä mahdollisesti myös julkisia palveluita. Suunnitelma hahmottelee Hakunilaan tehokasta rakentamista ja paljon uusia asukkaita. Suunnitelmassa Hakunilantie rajataan 6-kerroksisilla lamellikerrostaloilla. Poikittaiset korkeammat lamellit (kerroskorkeudet välillä VI-XII) tuovat rytmiä ja tehokkuutta katunäkymään.



Kuva 22. Kuva Hakunilan kehittämissuunnitelmasta (YIT ja Sato, 2017).

Muut kaavat



Hakunilanmäen suunnittelualue rajautuu kaupunginvaltuuston 13.12.2021 hyväksymään Hiirakkokujan asemakaavamuutosalueeseen (nro 002424) ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymään Hiirakkokujan asemakaavamuutosalueeseen (nro 002412). Lisäksi Hakunilantien varrella lähellä nyt muuttuvaa Hakunilanmäen asemakaava-aluetta sijaitsee kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä Raudikkokujan asemakaavamuutosalue (002340). Näissä kolmessa asemakaavamuutoksissa on jo huomioitu Hakunilantien katualueen laajennus pikaraitiotien rakentamista ennakoiden.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002452.

Ratikan asemakaavat ovat olleet asemakaavoituksen työohjelmassa 2022 ja ovat työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Keski-Uudenmaan pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin yksi aluetta koskeva mielipide, jossa ratikkaa pidettiin hyvänä asiana Hakunilan kehittymiselle.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.2.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 10.2.-24.2.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.2.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 11.2. sekä 18.2.2022. Tänä aikana vastaanotettiin 1 puhelu. Mielipiteitä vastaanotettiin yhteensä 2. Yksi ratikkaa yleisesti koskeva mielipide vastaanotettiin 15.3.2022.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatiin kaksi mielipidettä. Ensimmäisessä mielipiteessä ratikkaan suhtauduttiin negatiivisesti ja huomioitiin, että Hakunilasta pääsee Tikkurilaan ja lentoasemalle hyvin jo nykytilanteessakin. Toisessa mielipiteessä huomautettiin valmisteluaineiston mukana lähetetyn pysäköintijärjestelyiden muutoksen ehdotuksen ratkaisun olevan hankala runsaslumisina talvina, sillä nykyiset autopaikat on ratikan seurauksena ehdotettu siirrettäväksi siten, että pysäköintialueen lumitila poistuisi. Lisäksi pyydettiin huomioimaan pysäköintipaikkojen työaikainen käyttömahdollisuus ja kysyttiin korvaako ratikkahanke tarvittavat muutokset vai suorittaako ratikkahanke muutokset pysäköintipaikkoihin osana hanketta.

Pysäköintiselvityksessä on tarkasteltu katualueen laajentamisen seurauksena poistuvien pysäköintipaikkojen määrä ja annettu ehdotus niiden uudelleenjärjestämiseksi. Kyseessä on nimenomaisesti ehdotus, taloyhtiöt päättävät sisäisesti pysäköintialueidensa uudelleenjärjestelystä. Taloyhtiö voi ratkaista pysäköintialueensa järjestämisen myös ehdotuksesta poikkeavalla tavalla. Parkkipaikkojen muutoksista ja niiden korvaamisesta sovitaan taloyhtiöiden kanssa tapauskohtaisesti. Menetykset korvataan taloyhtiöille. Katualueen rakentamisen aikana saattaa ilmetä hetkellisiä liikennejärjestelyiden muutoksia alueella.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkisuunnittelulautakunta päätti 5.4.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 20.4-19.5.2022 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 19 kappaletta ja vastaanotettiin 8. kappaletta. Muistutuksia ei vastaanotettu.

Hakunilan MML yhdistys
Ei kommentoitavaa. Hyvältä vaikuttaa suunnitelmat, näin tavallisen ihmisen näkökulmasta.

HSL
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Tukes
Asemakaavamuutokset eivät sijoitu Tukesin valvomien, vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien laitosten, konsultointivyöhykkeelle. Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskuksessa (noin 500 m päässä kaavamuutosalueelta) ei varastoida enää polttoöljyä toiminnanharjoittajan kumottua polttoöljyn käsittelyä ja varastointia koskevat luvat vuonna 2017. Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutoksiin liittyen.

Vantaan Energia
Sähköverkko:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee VES muuntamot M2857 Oritiellä ja M2727 Hepokujalla. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.
Kaukolämpöverkko:
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 2). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine: Merkitään tiedoksi. Sähkökaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavassa.

Vantaan kaupunginmuseo
Vuorilehdonkuja 1:ssä sijaitsee osa rivitalokokonaisuudesta, jotka ovat Kaija ja Heikki Sirenin suunnittelemia ja valmistuneet vuonna 1968. Kyseinen alue on Vantaan merkittävä rakennusperintökohde (R2-luokitus). Lisäksi alue on Vantaan yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Museon näkökulmasta kaavaprosessin aikana ei ole tutkittu asemakaavoituksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön riittävällä tavalla (MRL 9§), eikä asemakaavan sisältövaatimukset kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta täyty (MRL 54 §). Jotta yleiskaavassa osoitetun aluemerkinnän tavoitteet siirtyisivät tarkoituksenmukaisella tavalla asemakaavaan, olisi alueelta tehtävä rakennushistoriallinen selvitys, jossa rakennusten ja aluekokonaisuuden ominaispiirteitä ja arvoja tutkittaisiin tarkemmin. Selvityksen tulisi olla riittävän laaja, jotta rakennusten suojeluperusteet pystyttäisiin määrittelemään ja alueella olevien rakennusten mahdollinen suojelu turvaamaan niille sopivin suojelumerkinnöin- ja määräyksin.

Vastine: Katusuunnittelussa on tarkistettu katualueeksi muuttuvan alueen rajaa ja on päädytty siihen, ettei kiinteistölle 92-403-5-62 kohdistu muutoksia. Kaava-aluetta pienennetään siitä syystä ja kyseinen rakennettu kiinteistö jätetään kaava-alueen ulkopuolelle. Kaava-alueelta ei ole tarpeen suorittaa rakennushistoriallista selvitystä, sillä pienennetyllä kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, jotka vaatisivat selvityksen laatimista.

Uudenmaan liitto
Emme näe tarvetta antaa lausuntoa otsikon mukaisesta asiasta.

HSY
Asemakaavaselostuksen mukaan vesihuollon nykyisiä linjoja joudutaan siirtämään Hakunilantiellä. Johtosiirtojen laajuus ja kustannukset tarkentuvat ratikkahankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Tontin 94028/4 alueella sijaitsee päävesijohto NS 400, jota varten asemaakaavaan on merkitty johtokuja. Johtokuja-aluevarausta ja sen sijaintia tulee tarkistaa siten, että johtokujan reunan etäisyys vesijohdon keskilinjasta on vähintään 3 metriä. LPA-tontin 94032/3 länsipuolella sijaitsee rakennettu jätevesiviemäri hyvin lähellä tontin rajaa. Jätevesiviemäriä varten tulee tontille 94032/3 merkitä johtokuja siten, että johtokujan reunan etäisyys jätevesiviemärin keskilinjasta on vähintään 2,5 metriä.

Vastine: Tontin 94028/4 alueella sijaitsevan maanalaisen johdon aluevaraus on merkitty 4 metrin etäisyydelle päävesijohdon keskilinjasta. LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.

Fingrid
Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole lausuttavaa asemakaavasta.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja ja asemakaavamuutoksia on käsitelty ELY-keskuksen kanssa kuukausikokouksissa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.
- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.

- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.
- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.

2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.

3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.

4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Hakunilanmäen kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 7.10.2021. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

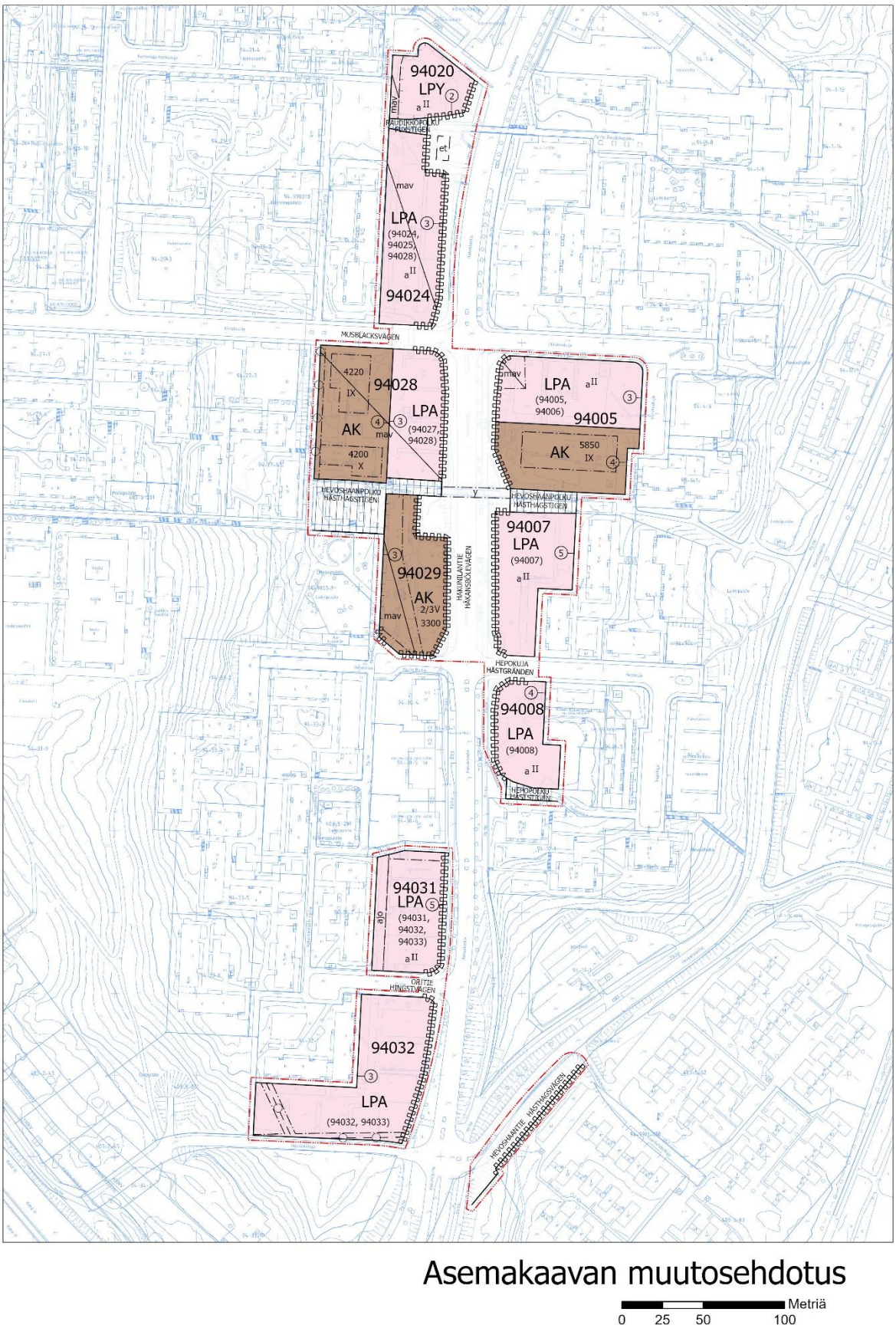
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella levennetään nykyistä Hakunilantien katualuetta muuttamalla osia korttelialueita katualueeksi.

Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä 3 468 m². Katualueiden leventämisen seurauksena pysäköintijärjestelyitä joudutaan muuttamaan alueella. Alueella on suoritettu katusuunnittelun yhteydessä pysäköintijärjestelyiden tarkastelua, jonka pohjalta pysäköintijärjestelyitä ehdotetaan muutettavan *(Vantaan ratikka itä. Tonttien pysäköintitarkastelut, WSP 2021)*. Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

Hakunilantien ylittävä Hevoshaanpolun ylikulkusilta (y) osoitetaan kadun ylittäväksi kevyen liikenteen yhteydeksi. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Hakunilantien katualueelle. Ajoliittymäkieltomerkintöjä lisätään Hakunilantietä vasten kaikkiin kaava-alueen kortteleihin. Nykyiset ajoyhteydet säilyvät. Melumääräyksiä on lisätty AK-kortteleille. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 23. Ote kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 5 ha. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 14 270 k-m². Kaava-alueen rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia.

Asuinkerrostalojen korttelialueen (AK) pinta-ala kasvaa 3 217 m². Pinta-alan muutos johtuu osin siitä, että AK/YAS on muutettu AK-korttelikSi. Rakennusoikeus alueella on yhteensä 14 270 k-m². Tehokkuusluvuksi AK-korttelialueille muodostuu siten e= 1,40.

Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialueen (AR) pinta-ala pienenee 944 m².

Katualueen pinta-ala kasvaa 3 468 m².

Autopaikkojen korttelialueiden (LPA) pinta-ala vähenee 2 418 m² ja yleisten pysäköintilaitosten korttelialueiden (LPY) pinta-ala vähenee 238 m². Kaava-alueen pohjoisosassa LPA-korttelin 94024 osa pysäköintipaikoista voidaan osoittaa LPY-kortteliin 94020. Pysäköintipaikkojen kokonaismäärä säilyy ennallaan.

Kaavamuutoksella poistuu erityisaluetta (EV) 257 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, rakennusten julkisivuihin, hulevesien hallintaan ja puiden istuttamiseen liittyviä määräyksiä. Lisäksi yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueelle (et) on annettu kaupunkikuvaan liittyviä määräyksiä.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

Ratikan suunnittelun yhteydessä tullaan laatimaan taiteen yleissuunnitelma, jossa esitetään taiteen liittämistä osaksi ratikkaa.

4.3 ALUEVARAUKSET

Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle. Suurin osa kaavassa mukana olevista korttelialueista on autopaikkojen korttelialueita.

4.3.1 Korttelialueet

AK, Asuntokerrostalojen korttelialueet

Korttelialueen **94005 tontin 4** rajausta on tarkistettu ja kortteliin on lisätty ajoneuvoliittymäkielto Hakunilantielle. Muutoin kortteli määräyksineen säilyy ennallaan. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94028 tontin 4** rajausta on tarkistettu sen eteläosasta. Muuten kortteli määräyksineen säilyy ennallaan. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94029 tontin 3** rajausta on tarkistettu. Kortteliin on lisätty ajoneuvoliittymäkielto Hakunilantielle ja osin Heporinteen puoleiselle rajalle. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan

asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB. Pyörätien taittuminen kohti Heporinnettä vie 3 pysäköintipaikkaa. Korttelin sisäisellä pysäköintipaikkojen järjestelyllä autopaikkojen kokonaismäärä säilyy ennallaan.

LPY, Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue

Korttelialueen **94020** rajausta on tarkistettu ja ajoneuvoliittymäkielto on ulotettu osin myös Raudikkopolun puoleiselle rajalle. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee hieman. Eteläpuoleiselta LPA-alueelta siirretään 25 paikkaa tälle korttelille, jolloin vapaasti käytettävissä olevien paikkojen määrä vähenee. Muuten kortteli määräyksineen säilyy ennallaan.

LPA, Autopaikkojen korttelialueet

Korttelialueiden rajauksia on tarkistettu.

Korttelialueen **94024** tontista **3** osa muutetaan katualueeksi. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee. Osa pysäköintipaikoista (25 kpl) voidaan osoittaa korttelin pohjoispuoleiseen LPY-kortteliin 94020.

Korttelialueen **94028** tontista **3** osa muutetaan katualueeksi. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94005** tontista **3** osa muutetaan katualueeksi. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee hieman. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene. Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu.

Korttelialueen **94007** tontista **5** osa muutetaan katualueeksi. Hevoshaanpolun puolelta tontti pienenee uuden Hakunilantien ylittävän sillan eteläpuolelle rakennettavan kevyen liikenteen väylän johdosta. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle sekä osin Hevoshaanpolun ja Hepokujan rajoille on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee. Vasemman kamman alaosan taittamisella ja oikean alakamman siirrolla lähemmäs kalliota saadaan määrä pysymään ennallaan.

Korttelialueen **94008** tontista **4** osa muutetaan katualueeksi. Hakunilantien puoleiselle rajalle sekä osin Hepokujan rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Auton säilytyspaikan rakennusala pienenee. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94031** tontista **5** osa muutetaan katualueeksi. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

Korttelialueen **94032** tontista **3** osa muutetaan katualueeksi. Korttelin Hakunilantien puoleiselle rajalle on lisätty merkintä ajoneuvoliittymäkiellosta. Tontille on lisätty maanalaisen putken aluemerkintä. Nykyinen ajoyhteys tontille ei muutu. Pysäköintipaikkojen määrä ei vähene.

4.3.2 Muut alueet

Liikennealueet

Hakunilantien katualuetta on laajennettu nykyisestä. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 7.10.2021 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle.

Hakunilantien ylittävä Hepopolun kevyen liikenteen yhteys (y) poistuu.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. (*Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019*)

Yhdyskuntarakenne

Kaavamuutoksella ei osoiteta uutta rakentamista alueelle.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää Itä-Vantaalla alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Hakunilan kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 450 00 kerrosalaneliömetriä, joka keskittyy pääasiassa Hakunilan keskustaan, kaavamuutosalueen pohjoispuolelle. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikan rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta.

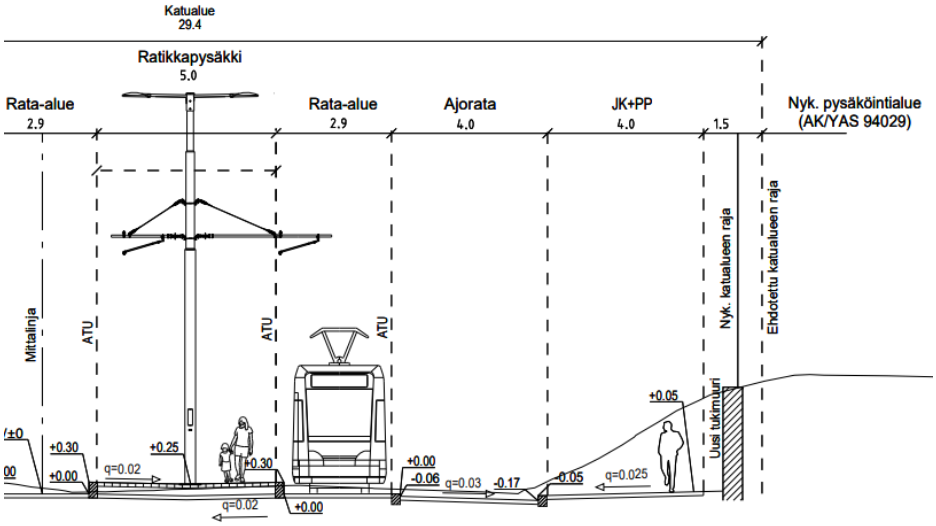
Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Alustavien katusuunnitelmaluonnosten *(WSP Finland Oy 7.10.2021)* perusteella katualueen leventämisen myötä ja suurehkon korkeuseron takia Hakunilantien länsipuolelle korttelin 94029 kohdalle rakennetaan noin 68 metriä pitkä tukimuuri. Nykyisin kyseessä olevassa kohdassa on jyrkkä kallioinen rinne, jossa kasvaa puita. Korkean ja pitkän tukimuurin rakentaminen nykyisen rinteen paikalle muuttaa kaupunkikuvaa kyseisessä kohdassa rakennetummaksi ympäristöksi. Jatkosuunnittelussa tukimuurin materiaalivalinnoilla ja kasvillisuudella voidaan pehmentää katunäkymää ja lisätä viihtyisyyttä kevyen liikenteen väylällä kulkijoille. Luiskan rakentaminen kyseiseen paikkaan

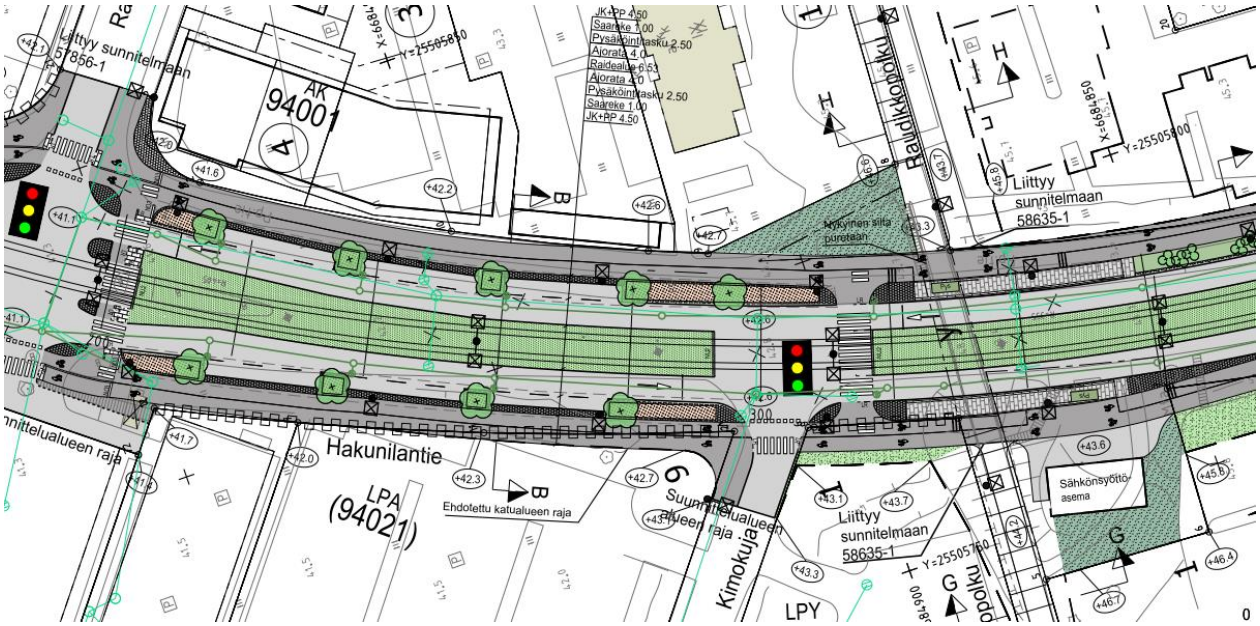
olisi vienyt viereiseltä asuinkorttelilta 94029 huomattavan määrän autopaikkoja. Hevoshaan päiväkodin kohdalla tehdään Hakunilantiellä maanpinnan täyttöä.

Alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä ja luonnonkiveä), jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen nykyistä katuvihreää joudutaan poistamaan rakentamisen alta. Hakunilantien ja jalankulkuväylien välisiä puita joudutaan poistamaan. Poistuvaa kasvillisuutta kuitenkin kompensoidaan katualueen rakentamisessa. Puu- ja pensasistutuksia on katusuunnitelmaluonnoksissa lisätty katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet. Hevoshaan päiväkodin puoleiselle katualueelle on osoitettu istutettavaksi niittyä sekä lehtipuita. Raudikkokujan ja Raudikkopolun välille on osoitettu istutettavaksi kadun molemmin puolin lehtipuita sekä perennavaltaisia istutuksia.

Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin *(Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020)* mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.



Kuva 24. Ote poikkileikkauspiirustuksesta Hakunilantieltä korttelin 94029 kohdalta (WSP Finland Oy, luonnos 7.10.2021). Kuvassa oikealla näkyy uusi tukimuuri.



Kuva 25. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Raudikkokuja-Raudikkopolku. (WSP Finland Oy, luonnos 7.10.2021). Pinnoitteiden ja istutusten käyttö on vaihtelevaa.

Kuva 26. Havainnekuva Hakunilantieltä etelään kohti Heporinne-Hepokujan risteystä. Taustalla näkyy Heporinteen tulevat uudet asuinrakennukset. WSP Finland Oy, 18.3.2022.

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista. Nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja.

Ratikan rakentaminen lisää alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa *(Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset).* Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023*).

Rakentamiskustannukset koostuvat raitiotien ja pysäkkien, autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, puurivien ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta. Lisäksi kustannukset on laskettu maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtämiselle ja uusien rakentamiselle sekä nykyisten rakenteiden purkamiselle. Kustannuksiin on laskettu materiaalit, suunnittelu ja rakentamisen kulut. Kaikki raitiotien rakentamisesta sekä ratikkakaduille että ympäröiville kaduille aiheutuvat muutokset on otettu huomioon rakentamiskustannuksissa. Esimerkiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden parannukset on laskettu mukaan kustannuksiin.

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan. Joulukuussa 2022 saatiin laskettua ensimmäiset osuudet Kyytitiellä ja Hakunilantiellä.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä *(Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022)* vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöveroverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 2019 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 315 miljoona euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 337 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan +23 miljoona euroa 40 vuoden aikana. Arvio päivitetään ratikan hankesuunnitelmaan keväällä 2023.

Tämänhetkisen MAL-sopimuksen mukaan valtio maksaa 30 prosenttia Vantaan ratikan suunnittelukustannuksista. Jos ratikka päätetään rakentaa, on mahdollista, että valtio maksaa 30 prosenttia rakentamiskustannuksista.

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei ole vaikutuksia sosiaaliseen ympäristöön, sillä alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa Itäisen Vantaan saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Virkistys

Kaava-alueeseen ei sisälly virkistysalueita. Hanke kehittää alueen liikenneyhteyksiä, minkä myötä kulkuyhteydet läheisille virkistysalueille, kuten suunnittelualueen länsipuolelle Kormuniitynpuistoon ja Ojangon ulkoilualueelle, parantuvat.

Kaava-alueen eteläosasta pieni osa voimassa olevan kaavan mukaista suojaviheraluetta (EV) muuttuu katualueeksi. Tällä alueella on nykyisin Hakunilantien ja Hevoshaantien risteyksen melumuuri ja sen taakse laskeva penger. Aluetta ei käytetä virkistykseen, joten kaavamuutoksella ei ole vaikutuksia virkistykseen.

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäännöksiin.

Liikenne

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Hakunilantiellä, jossa raitiotie kulkee kadun keskellä omilla kaistoillaan.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Katualueiden leventämisen seurauksena pysäköintijärjestelyitä joudutaan muuttamaan alueella. Alueella on suoritettu katusuunnittelun yhteydessä pysäköintijärjestelyiden tarkastelua, jonka pohjalta pysäköintijärjestelyitä ehdotetaan muutettavan *(Vantaan ratikka itä. Tonttien pysäköintitarkastelut, WSP 2021)*. Kaavatyön yhteydessä on tarkasteltu, että yksityisten kiinteistöjen toteutunut autopaikkamäärä on mahdollista järjestää pysäköintialueiksi varattujen alueiden pienentämisestä huolimatta.

Kortteli 94007:
Pohjakartan ja ilmakuvan perusteella tehty arvio nykyisestä pysäköinnistä on 94 autopaikkaa. Vasemman kamman alaosan taittamisella ja oikean alakamman siirrolla lähemmäs kalliota saadaan määrä pysymään ennallaan.

Kortteli 94024:
Oikeanpuoleisin paikkarivi (25 ap) jää katusuunnitelman mukaan katualueelle. Kimokujan eteläinen pysäköintialue (LPY 94020) voidaan ottaa kiinteistön 94-24-1 käyttöön.

Kortteli 94029:

Arvio nykyisestä pysäköinnistä on 39 autopaikkaa. Pyörätien taittuminen kohti Heporinnettä vie 3 paikkaa. Korvaavat saadaan hyödyntämällä oikeanpuoleisessa kammassa olevat viheralueet ja lisäämällä yksi paikka vasempaan yläpuoliseen kampaan.

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle sijoittuu Hepokujan raitiotiepysäkki, joka sijaitsee Hakunilantiellä Hepokujan / Heporinteen ja Hevoshaanpolun välillä. Ratikka on eriytetty muusta liikenteestä hyvin suurelta osin ja kulkee yli 90 prosenttia reitistään omalla ajoradalla. Tämä vähentää muusta liikenteestä aiheutuvia haittoja ja parantaa liikenneturvallisuutta.

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 82 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän jo 100 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).* Hepokujalta ratikan matka-ajat tulevat olemaan Tikkurilaan arviolta 11-12 minuuttia, Lentoasemalle arviolta 37-40 minuuttia ja Mellunmäen metroasemalle arviolta 11-13 minuuttia (*Vantaan ratikka, raitiotieliikenteen simulointi, Sweco Infra&Rail Oy, Lokakuu 2021*)

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi resurssiviisauden tiekartan toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

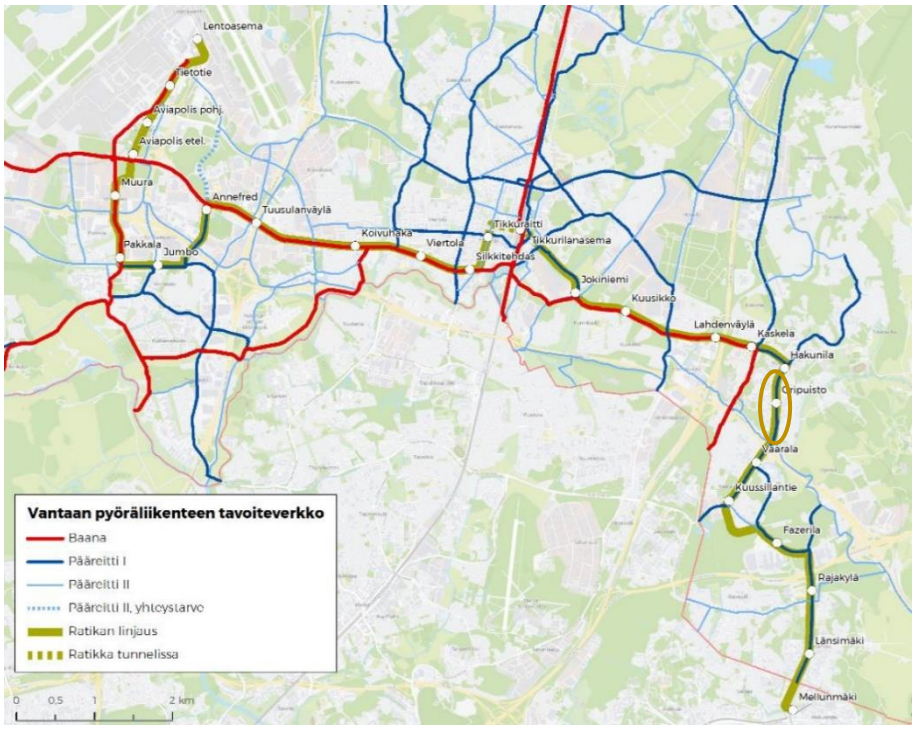
Kävely ja pyöräily

Hakunilan ylikulkukäytäviä on nykyisellään neljä kappaletta, jotka kaikki puretaan liikenteknisten syiden takia eli alikulkukorkeudet ovat liian matalia ja kulkuaukot liian kapeita. Kaava-alueelle sijoittuva Hevoshaanpolun ylikulkusilta korvataan uudella edellä mainitut liikennetekniset mitat täyttävällä sillalla. Hepopolun ylikulkusillan tilalle toteutetaan suojatieylitys, joka palvelee kulkua joukkoliikennepysäkeille siltoja paremmin. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa. Raitiotien ajonopeus on sama ajoneuvoliikenteen kanssa, joten raitiontien ylitys jalankulkijoille ja pyöräilijöille vertautuu kadun ylitykseen. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Ratikan yleissuunnitelman yhteydessä on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Hakunilantien itäpuolelle on määritelty pääpyöräreitti I, jonka kriteerinä on korkea pyöräliikenteen nykyinen tai tavoiteltu määrä. Pääpyöräreitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia reittejä, mutta niiden ei tarvitse muodostaa yhtenäistä verkkoa. Suunnittelussa tavoitteena on sujuva geometria erityisesti risteyksissä. Hakunilantien varren reitillä on eroteltu jalankulku- ja pyörätie, joka parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta. Hepopuiston pysäkin kohdalle on esitetty paikka pyöräpysäköinnille, jossa on 15 pyöräpaikkaa.

Nykytilanteessa Hakunilantien länsipuolella ei ole kevyen liikenteen väylää välillä Heporinne-Raudikkokuja. Katusuunnitelmaluonnoksissa (7.10.2021) on varauduttu kevyen liikenteen väylän rakentamiselle myös näille puuttuville osuuksille.



Kuva 27. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Asemakaava-alueen sijainti on esitetty keltaisella soikiolla.

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Vedenjakelu sekä jätevesi- ja hulevesiviemäröinti

Asemakaavan muutosalueen vesihuoltoa Hakunilantien katurakenteessa on uusittava ratikkareitin varrella. Vesijohto 200 V ja hulevesiviemäri 300 B sijaitsevat 30 m kaava-alueella Hepokujan ja Hakunilantien risteyksessä. Lisäksi Hakunilantien varren hulevesiviemärit 300 B kulkevat kaavamuutosalueen pohjoisosassa 110 m ja eteläosassa 60 m matkan. Vesihuollon nykyisiä linjoja joudutaan siirtämään katualueella. Johtosiirtotarve tarkentuu jatkosuunnittelun yhteydessä.

Tonttien hulevesijärjestelmät

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. Hulevesien hallintarakenteet on mitoitettava 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille.

Ympäristöhäiriöt

Melu

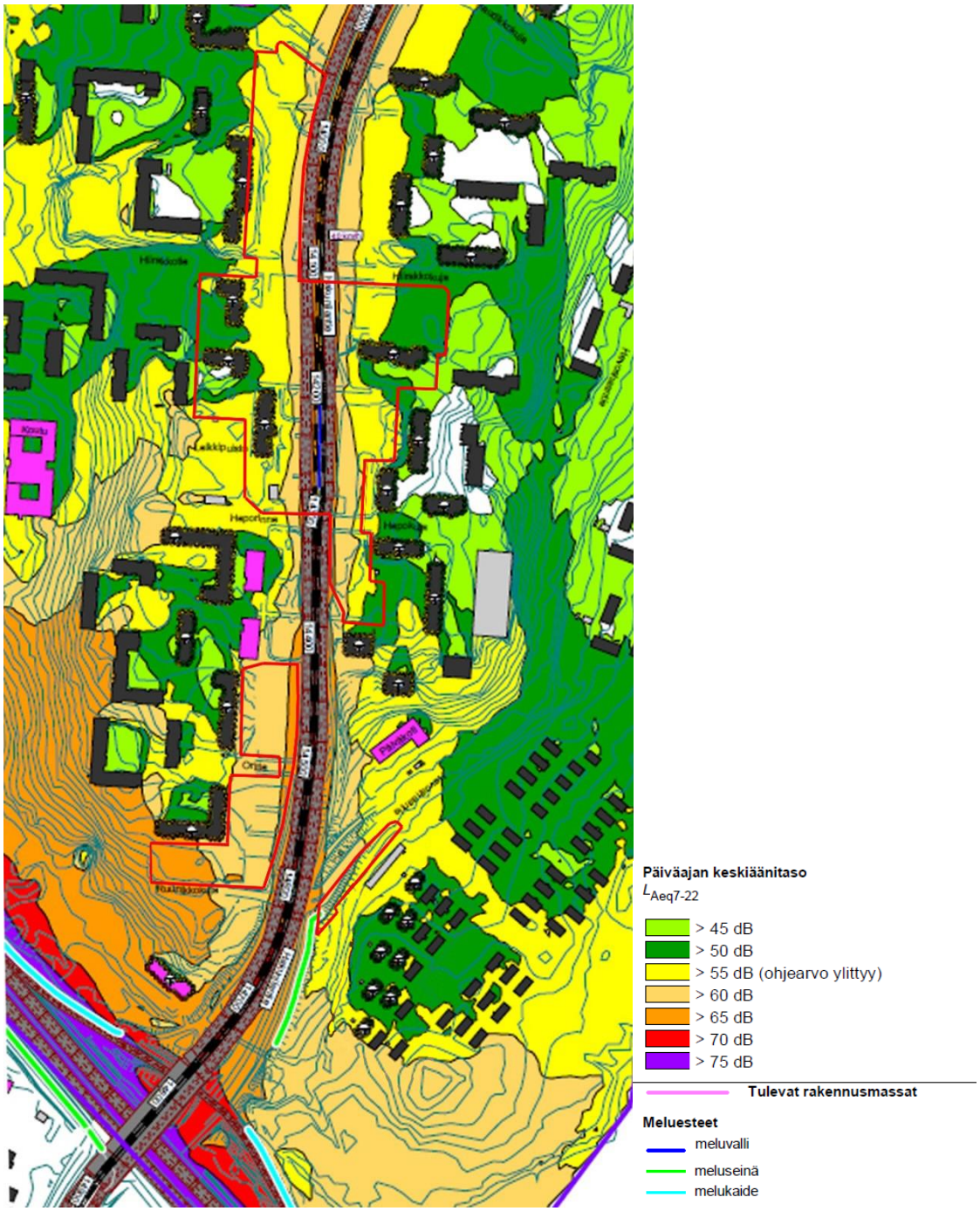
Raitiotieliikenteen aiheuttama melupäästö on lähtökohtaisesti tieliikenteen melua alhaisempi. Suoralla osuudella ajettaessa merkittävin melun aiheuttaja on pyörän ja kiskon kontaktista aiheutuva vierintämelu, joka on tyypiltään tasaista. Ristikoiden ja vaihteiden kohdalla melu voi olla kolinatyyppistä ja kaarteissa pyörien osuessa kiskoon sivuttaisesti melu voi olla kirskuvaa. Raitiotieliikenteen meluhaittaa voidaan vähentää muun muassa kalustovalinnoilla, kiskojen automaattisella voitelulla ja rata-alueen säännöllisellä huollolla. Kiskojen kaarresäteet suunnitellaan mahdollisimman suurina kirskuntamelun esiintymisen vähentämiseksi. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Vantaan raitioradan Hakunilan kaupunginosan alueen meluselvitys on valmistunut 18.2.2022 *(Sitowise Oy 2022*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Hakunilantiellä Kyytitien ja Kehä III:n välillä molemmin puolin on kerrostaloja, joiden oleskelupihat ovat talojen takana kadulta katsottuna. Välillä sijaitsee Hepopuiston päiväkoti ja leikkipuistoja. Nykytilanteessa 55 dB ei ylity asuinrakennusten oleskelupihoilla, mutta ylittyy Hepopuiston päiväkodin pihalla, Heporinan leikkipuistossa ja tien länsipuolella paalun 14200 sijaitsevan kerrostalon oleskelualueella.

Ennustetilanteessa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on välillä 60–69 dB. Raitiovaunun melu ei ylitä 55 dB lähimpien asuinrakennusten pihoilla eikä leikkipuistoissa. Ennustetilanteessa raitioliikenteen melun suurin keskiäänitaso (LAeq, päivä) asuinrakennuksen tai muun herkän kohteen julkisivulla on välillä 51–55 dB ja enimmäisäänitaso (LAmax) 70 dB. Sisämelun tavoitearvo 45 dB sekä ohjearvot toteutuvat tavanomaisilla seinärakenteilla saavutettavalla äänitasoerolla (Δ L = 30 dB). Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. *(Vantaan raitioradan meluselvitys Hakunilan kaupunginosan alueelta 18.2.2022)*

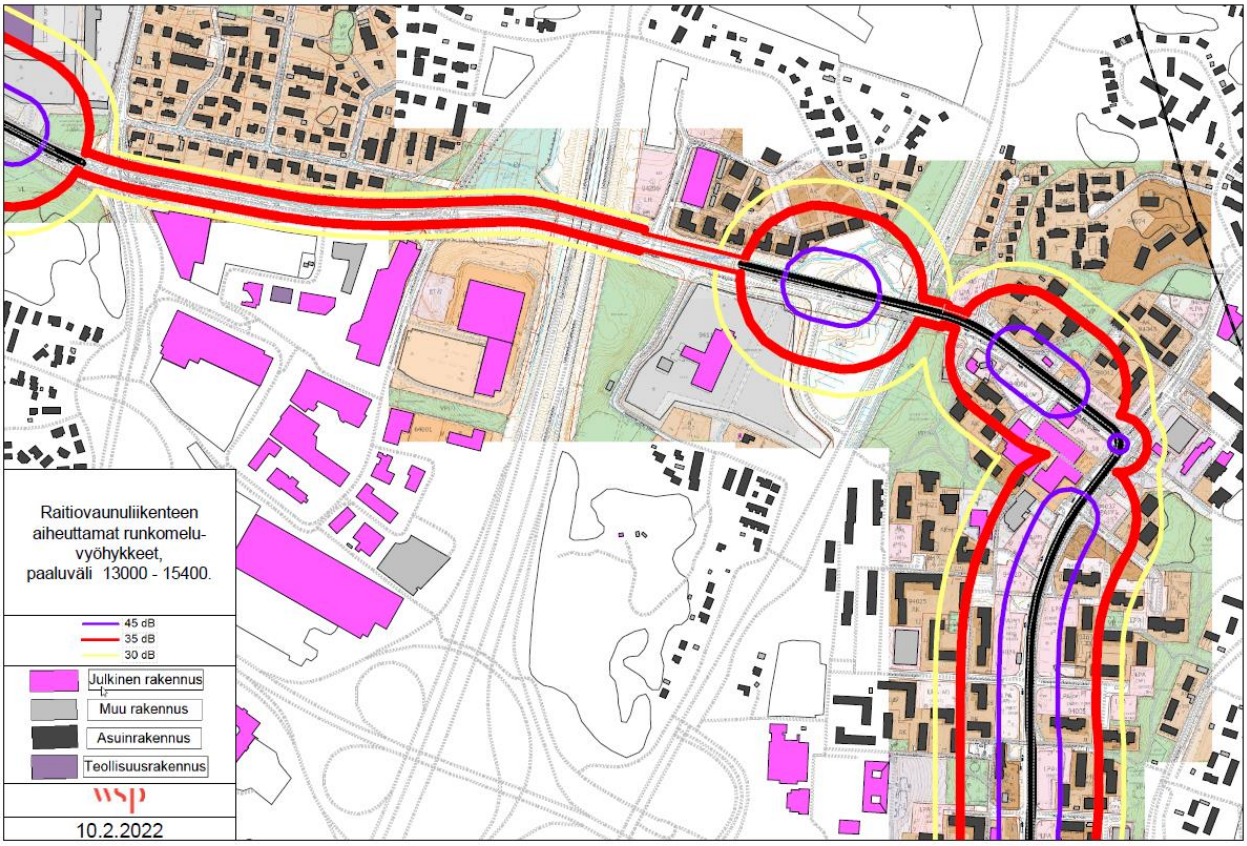
Rakennusten julkisivuihin kohdistuvia melutasoja on tarkisteltu meluselvityksessä määriteltyjen tieliikennemelun ja raitiotien ennusteliikenteen enimmäisäänitasojen perusteella. Tarkastelun perusteella asemakaavassa mukana olevien kortteleiden, joille on voimassa olevassa asemakaavassa annettu määräys julkisivun ääneneristävyydestä liikennemelua vastaan, määräysten riittävyys on tarkistettu vastaamaan uutta melutilannetta. Asuin- ja työtiloja sisältäviin kortteleihin, joilla ei ole ennestään ollut määräystä julkisivun ääneneristävyydestä liikennemelua vastaan, on lisätty tarvittavat uuden melutilanteen mukaiset määräykset. Kaavamääräysten mukaan asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB.



Kuva 28. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Hakunilantiellä (Sitowise Oy 18.2.2022). Kaava-alue on osoitettu punaisella viivalla.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan raitiotien tärinä- ja runkomeluselvityksen (*WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022*) mukaan Kyytitien itäpäässä ja Hakunilantien pohjoispäässä raitiotielinjaus sijoittuu kallioalueille ja alueille, joissa kallionpinnan yläpuoliset maakerrokset ovat ohuita. Raitiovaunuliikenteen aiheuttaman 35 dB runkomeluvyöhykkeen arvioidaan ulottuvan noin 100 metrin etäisyydelle uloimmasta kiskosta. Kyytitien itäpään ja Kehä III:n välisellä raitiotieosuudella noin 20 asuinrakennusta sijoittuu 30–35 dB runkomelualueelle ja noin 40 asuinkerrostalon yli 30 dB runkomelualueelle.



Kuva 29. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Kyytitien itäpäässä ja Hakunilantien pohjoispäässä, paaluväli 13000–15400 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022).

Kuva 30. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelualueet Hakunilantien eteläosassa ja Vaaralan pohjoisosissa, paaluväli 15400–16600 (Tärinä- ja runkomeluselvitys, WSP Finland Oy ja Afry Finland Oy, 25.2.2022).

Tärinä- ja runkomeluselvityksen perusteella raitiovaunun aiheuttama tärinä ei Vantaan ratikan raitiotielinjauksella ole arvioinnin mukaan merkittävä riski. Laskennallisesti tärinän voi tarkastella +15 metrin etäisyydelle raitiotiestä. Laskennan perusteella tärinä on alle asumismukavuuden ohjearvona < 0,30 mm/s koko raitiotielinjauksella.

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) sisätiloissa 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittamassa maankäytössä.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla *(Sweco, 23.5.2022).*

Värähtely-luokka	Kuvaus olosuhteista	$v_{w,95}$ (mm/s)
A	Hyvät asuinolosuhteet *Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää*	≤ 0,10
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet *Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää*	≤ 0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa *Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla *Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,60

Rakennustyyppi	Runkomelutaso L_{prm} (dB)
Radio-, tv- ja äänitysstudiot, konserttisalit	25-30
Asuinhuoneistot	30/35*
Hoito- ja sosiaalihuollon laitokset, majoitustilat	30/35*
Kokoontumis- ja opetustilat	35
Toimistot, kaupat, näyttelytilat, museot	40/45*

*Kuva 31. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.*

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla henkilöautoliikenteen vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan liikkumistapojen muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Pilaantuneet maat

Suunnittelualueelle ei sijoitu saastuneita maaperäkohteita.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Katusuunnitelmaluonnoksissa *(WSP Finland Oy, 7.10.2010)* Hakunilantien varrelle on osoitettu istutettavaksi lehtipuita ja pensaita. Perennavaltaisia istutusalueita on osoitettu Kimokujan ja Raudikkokujan risteysten tuntumaan.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen vaatii maanpinnan leikkauksia AK-korttelin 94029 Hakunilantien puoleisella rajalla sekä maanpinnan täyttöä Hevoshaan päiväkodin kohdalla. Kokonaisuudessaan kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny nykytilanteeseen verrattuna.

Kaava-alueen eteläpuolelle, Kehä III:n eteläpuolelle ja Hakunilantien itäpuolelle on yleissuunnitelmassa esitetty viivytysalue / kosteikko, jonka pinta-ala on noin 3300 m^2. Valuma-alueen koko on noin 0,9 km^2 sisältäen 2,1 km ratikkalinjaa. (*Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy 2019)*

Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varteen istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mahdollista. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan (*Sitowise Oy, 13.5.2020*) resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös noin vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Merja Hokkanen	kaavoitusteknikko
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	Hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Petra Linnasaari	suunnitteluinsinööri
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri
Ramboll Finland Oy:	Heta Tuunanen	projektipäällikkö 22.9.2021 asti
	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö alk. 23.9.2021
	Tero Iikkanen	kaavasuunnittelija
	Lari Jaakkola	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023

Mari Jaakonaho
aluearkkitehti

Anna Sarikaya
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	07.03.2023
Kaavan nimi	002452 Hakunila 94 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002452
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	4,9933	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	1,2280	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	4,9933

Ranta-asemakaava	**Rantaviivan pituus [km]**	
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**4,9938**	**100,0**	**14270**	**0,29**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	1,0228	20,5	14270	1,40	-0,1143	0
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	3,9710	79,5	0		0,1390	0
E yhteensä	0,0000		0		-0,0247	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

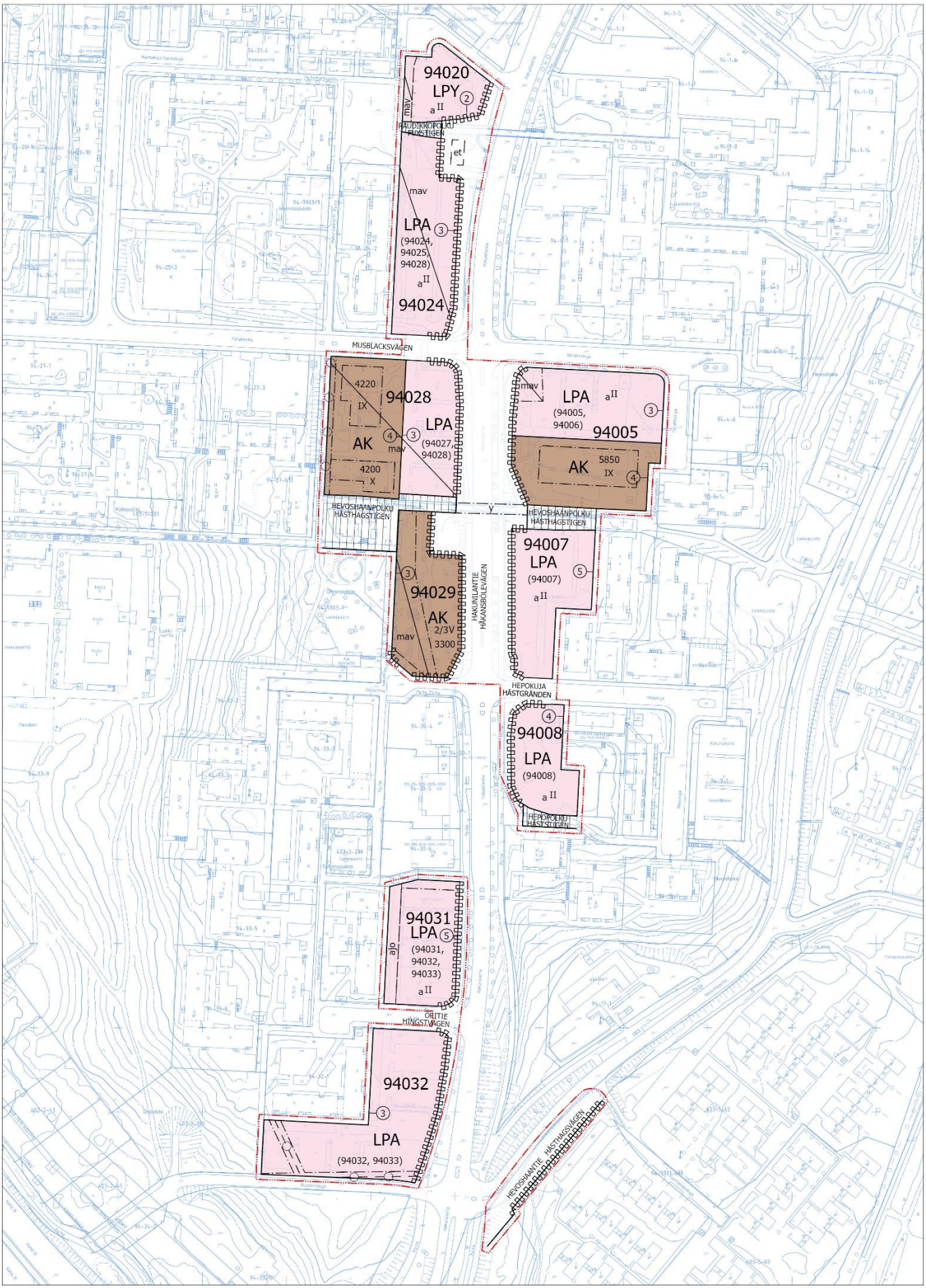
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,2280**	**24,6**	**0**	**-0,1143**	**0**

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**4,9938**	**100,0**	**14270**	**0,29**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	1,0228	20,5	14270	1,40	-0,1143	0
AK/YAS	0,0000		0		-0,3416	-3300
AK	1,0228	100,0	14270	1,40	0,3217	3300
AR	0,0000				-0,0944	
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	3,9710	79,5	0		0,1390	0
Kadut	1,1005	27,7	0		0,3468	0
Kev.liik.kadut	0,2765	7,0	0		0,0578	0
LPY	0,1790	4,5	0		-0,0238	0
LPA	2,4150	60,8	0		-0,2418	0
E yhteensä	0,0000		0		-0,0247	0
EV	0,0000		0		-0,0247	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

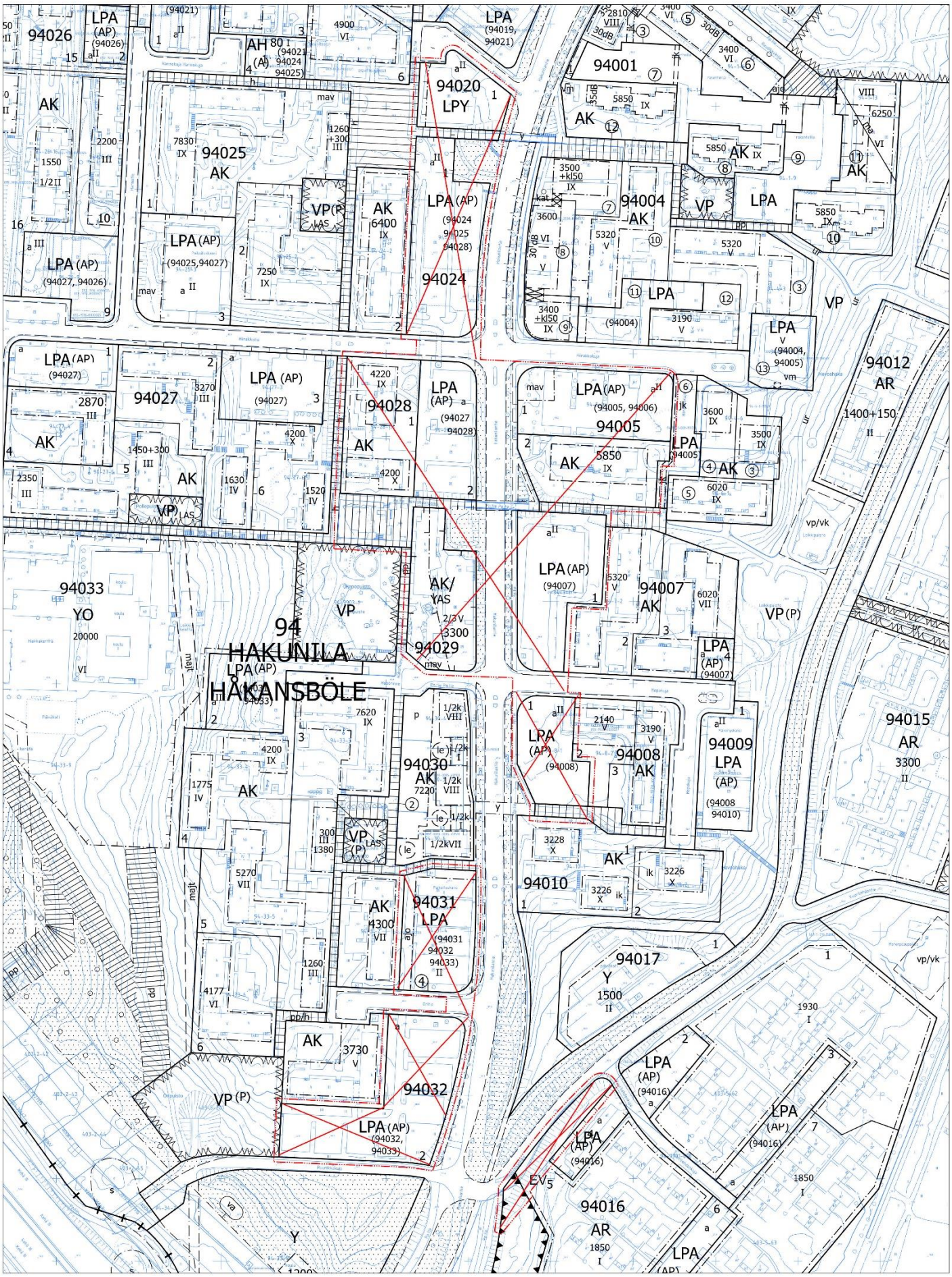
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**1,2280**	**24,6**	**0**	**-0,1143**	**0**
mav	1,2280	100,0	0	-0,1143	0



Asemakaavan muutosehdotus

Metriä
0 25 50 100

LIITE: Kaupunginvaltuusto 22.05.2023 / 8 §


94
HAKUNILA
HÅKANSBÖLE
94033
YO
20000
94027
94026
94025
AK
94024
94028
94029
94030
94031
94032
94005
94004
94001
94007
94008
94009
94010
94012
AR
1400+150
94015
AR
3300
94016
AR
1850
94017
Y
1500
LPA
VP
VP(P)
AK/
YAS
Poistettavat merkinnät
Metriä
0
25
50
100

002452 1/4

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002452	18.4.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Hakunilanmäki

Kaupunginosa 94, HAKUNILA

Vanda stad

Vandaspåran Håkansbölebacken

Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE

Asemakaavan muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028 ja 94029 sekä osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 ja katualuetta.

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 94005, 94020, 94028 och 94029 samt delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031, 94032 och gatuområde.

Tonttijaon muutos

Korttelit 94005, 94020, 94028, 94029 sekä osat kortteleista 94007, 94008, 94024, 94031 ja 94032.

Ändring av tomtindelningen

Kvarteren 94005, 94020, 94028, 94029 och delar av kvarteren 94007, 94008, 94024, 94031 och 94032.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Kvartersområde för flervåningshus.

AK-aluetta korttelissa 94005 koskevat määräykset:

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94005:

Asuinkerrostalojen korttelialueilla saa asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä rakentaa lisäksi tiloja palvelutarkoituksiin kerrosalaltaan enintään 10 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta. Lisäksi saa asuntokerrostalojen ullakolla sisustaa talon asukkaiden käyttöön tarkoitettuja sauna-, vaatehuolto- ym. tiloja.

Inom kvartersområden för flervåningshusen får man, utan hinder av vad i stadsplanen anvisats angående byggnadsrätt och antal våningar, dessutom bygga utrymmen för serviceändamål högst 10 % av i stadsplanen anvisad byggnadsrätt. Ytterligare får i bostadshöghusens vindsvåning inredas bastu-, klädvårds m. fl. utrymmen för husets invånare.

Asuinkerrostalojen korttelialueilla on rakennukset pihamaajärjestelyineen suunniteltava kortteleittain yhtenäisesti ja pihat istutuksineen toteuttava samanaikaisesti rakennusten kanssa.

Inom kvartersområdena för flervåningshusen bör byggnaderna och gårdsplanerna planeras enhetligt kvartersvis och gårdarnas planteringar anläggas samtidigt med byggnaderna.

Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.

Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens
och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

AK-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:

Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94028:

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94028 saa asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden ja kerrosluvun estämättä rakentaa lisäksi tiloja myymäläksi, lasten päivähoitotiloiksi, kerhohuoneistoksi tai vastaaviin palvelutarkoituksiin enintään 10 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta, mikäli vastaavanlaista rakennusoikeutta ei ole osoitettu erikseen rakennusaloille.

Inom kvartersområde för flervåningshus 94028 får man utan hinder av vad i stadsplanen anvisats angående byggnadsrätt och antal våningar dessutom bygga utrymmen för affärer, barnagvård, klubblokaler, eller motsvarande serviceändamål högst 10 % av i stadsplanen anvisad byggnadsrätt om motsvarande byggnadsrätt inte skilt har anvisats på byggnadsytorna.

Asuinkerrostalojen korttelialueella 94028 on rakennukset pihamaajärjestelyineen suunniteltava kortteleittain yhtenäisesti ja pihat istutuksineen toteutettava samanaikaisesti rakennusten kanssa.
Asuntokerrostaloissa tulee jokaisesta porrashuoneesta olle välitön uloskäynti asemakaavassa määrätylle oleskelu- ja leikkialueeksi rakennettavalle alueelle, jolle ei saa sijoittaa autopaikkoja.

Inom kvartersområden 94028 för flervåningshus bör byggnaderna och gårdsplanerna planeras enhetligt kvartersvis och gårdarna anläggas och planteras samtidigt med byggnaderna. I bostadshöghus bör varje trapphus ha omedelbar utgång till det i stadsplanen bestämda området för vistelse och lek, där bilplatser inte får placeras.

Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään viisi kappaletta kutakin tontin tuhattta neliökilometriä kohti.	Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst fem stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.
Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.
Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tie- ja raideliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot väg- och spårvagnstrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.
AK-aluetta korttelissa 94029 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller AK-området i kvarteret 94029:**
Asuinkerrostalojen korttelialueella 94029 saa rakentaa sosiaalitointa palvelevia laitoksia ja asuntoloita.	Inom kvartersområde för flervåningshus 94029 får byggas byggnader för social verksamhet och internat.
Tontin Hakunilantien puoleiset leikki- ja oleskelualueet on suojattava pohjois-, itä- ja eteläsivulta noin 1 metrin korkuisella liikennemelua estävällä tiiviillä aidalla.	Tomtens lek- och vistelseområden mot Håkansbölevägen ska skyddas mot trafikbuller längs norr-, öster- och västersidorna med ett en meter högt tätt bullerstaket.
Rakennusoikeuden estämättä saa rakentaa ulkovarastoja ja katoksia.	Utan hinder av byggnadsrätten får byggas uteförråd och skärmtak.
Maanpäällinen kellarikerros on verhoiltava julkisivun tapaan.	Källarvåning ovan markytan ska beklädas såsom fasaden.
Saunan saa sijoittaa ullakolle.	På vindvåningen får placeras bastu.
Asuin- ja työhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB sekä liike- ja toimistotiloilla vähintään 25 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i bostadsrummens och arbetslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i affärs- och kontorslokaler minst 25 dB.
Tontit on aidattava katua tai muuta yleistä aluetta vastaan puu- tai pensasaidalla.	Tomterna ska mot gatusidan eller mot annat allmänt område inhägnas med trästaket eller häckar.
Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.
Rakennusoikeudesta saa 10 % käyttää sellaisina toimisto- työ- ja liiketiloina, jotka eivät häiritse asumista.	Av byggnadsrätten får 10 % användas som sådana kontors-, arbets- eller affärsutrymmen som inte stör boendet.

Autopaikkojen vähimmäismäärät korttelialueilla:		**Minimiantalet bilplatser i kvartersområden:**	
Asunnot	1 autopaikka/asunto	Bostäder	1 bilplats/bostad
Asuntolat	1 autopaikka/100 k-m²	Internat	1 bilplats/ 100 m²-vy
Kioski	3-5 autopaikkaa	Kiosk	3-5 bilplatser
Liiketilat	1 autopaikka/35 k-m²	Affärslokaler	1 bilplats/ 35 m²-vy
Sosiaalitointa palvelevat laitokset	1 autopaikka/100 k-m²	Byggnader för social verksamhet	1 bilplats/ 100 m²-vy
Toimistot	1 autopaikka/35 k-m²	Kontor	1 bilplats/ 35 m²-vy

LPY

Yleisten pysäköintilaitosten korttelialue.

Kvartersområde för allmänna parkeringsanläggningar.

LPA

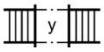
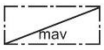
Autopaikkojen korttelialue.

Kvartersområde för bilplatser.

LPA-aluetta korttelissa 94005, 94007 ja 94008 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteren 94005, 94007 och 94008:
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti, kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.	Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti.	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta.
Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti.	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta.
Oppilaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti.	Läroanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande.
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti.	Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser.
LPA-aluetta korttelissa 94024 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94024:
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta
Toimistot: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.	60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart.
Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.	Då bilplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa bilplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.

Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.	Bilplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.
LPA-aluetta korttelissa 94028 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94028:
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti	Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta
Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti	Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser
Kun autopaikat sijaitsevat 15 m lähempänä, mutta kuitenkin vähintään 10 metrin päässä asuinrakennuksen ikkunasivusta, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin alin asunnon lattiakorkeus.	Då bilplatserna ligger närmare än 15 m, men dock minst på 10 m avstånd från bostadsbyggnads fönstersida bör dessa bilplatsers högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.
Autopaikkoja ei saa sijoittaa muualle kuin asemakaavassa osoitetuille paikoille.	Bilplatser får inte placeras annanstans än vad som anges i stadsplanen.
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti.	60 % av bilplatserna ska byggas omedelbart.
Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita tulee istuttaa niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin tontin tuhatta neliömetriä kohti.	Minst 3 meter höga lövträd bör planteras så, att antalet dylika lövträd är minst 5 stycken per tusen kvadratmeter tomtyta.
LPA-aluetta korttelissa 94032 koskevat määräykset:	Bestämmelser som gäller LPA-området i kvarteret 94032:
Autopaikkojen vähimmäismäärät ovat:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Asunnot: 1 Autopaikka kerrosalan 70 m² kohti kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti	Bostäder: 1 bilplats per 70 m² våningsyta, dock minst 1 bilplats per bostad
Liikehuoneistot, ravintolat: 1 autopaikka kerrosalan 35 m² kohti	Affärslokaler, restauranger: 1 bilplats per 35 m² våningsyta
Toimisto: 1 autopaikka kerrosalan 50 m² kohti	Kontor: 1 bilplats per 50 m² våningsyta
Oppilaitokset: 1 autopaikka 5 toimihenkilöä kohti sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti	Läroanstalter: 1 bilplats per 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande
Kokoushuoneet: 1 autopaikka 6 istumapaikkaa kohti	Konferensrum: 1 bilplats per 6 sittplatser
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
④ **Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
94 **Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HAKU **Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
94005 **Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
HAKUNILANTIE **Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
5850 **Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
IX **Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
2/3V **Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kaavassa lukumäärältään mainittujen kerrosten alapuolella olevasta tilasta kerrosluvun estämättä käyttää kerroslaan laskettavaksi tilaksi.**	**Brutet tal framför romersk siffra anger hur stor del av byggnads största vånings yta som, utan hinder av våningsantalet, får användas för utrymme som inräknas i våningsytan av det utrymme, som är beläget under de i planen till antalet angivna våningarna.**

002452 4/4

	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Auton säilytyspaikan rakennusala.	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.**
	**Kadun tai liikennealueen ylittävä kevyen liikenteen yhteys.**	**Gång- och cykelförbindelse över gata eller trafikområde.**
	Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue. Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia.	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.** Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden.
	Ajoyhteys.	**Körförbindelse.**
	Katu. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	**Gata.** Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före 31.12.2021. Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
	Jalankululle varattu katu/tie.	**Gata/väg reserverad för gångtrafik.**
	**Maanalainen väestönsuojaksi tarkoitettu tila.**	**Underjordiskt utrymme avsett att användas som skyddsrum.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
(94032,94033)	**Suluissa olevat numerot osoittavat korttelit, joiden autopaikkoja tulee sijoittaa korttelialueelle.**	**Siffrorna inom parentesen anger de kvarter vilkas bilplatser bör förläggas på kvartersområdet.**
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus MJA / ASA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002452
Hakunilanmäki
LAUSUNNOT JA VASTINEET
18.4.2023

Kaupunkiympäristölautakunta 20.4.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002452** /**Hakunilanmäki**. Lausuntoja pyydettiin 19 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 13.4.2022 Hakunilan MML yhdistys	Ei kommentoitavaa. Hyvältä vaikuttaa suunnitelmat, näin tavallisen ihmisen näkökulmasta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 29.4.2022 HSL	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta 002452, Ratikka - Hakunilanmäki.	Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 4.5.2022 Tukes	Asemakaavamuutokset eivät sijoitu Tukesin valvomien, vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien laitosten, konsultointivyöhykkeelle. Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskuksessa (noin 500 m päässä kaavamuutosalueelta) ei varastoida enää polttoöljyä toiminnanharjoittajan kumottua polttoöljyn käsittelyä ja varastointia koskevat luvat vuonna 2017. Kohteessa käytetään maakaasua. Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutoksiin liittyen.	Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 11.5.2022 Vantaan energia	**Sähköverkko:** Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee VES muuntamot M2857 Oritiellä ja	Sähköverkko: Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä. Kaukolämpöverkko: Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä. Sähkökaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavassa.

	M2727 Hepokujalla. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. **Kaukolämpöverkko:** Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 2). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	
NRO 5, 11.5.2022 Vantaan kaupunginmuseo	Vuorilehdonkuja 1:ssä sijaitsee osa rivitalokokonaisuudesta, jotka ovat Kaija ja Heikki Sirenin suunnittelemia ja valmistuneet vuonna 1968. Sirenit ovat Suomen sodanjälkeisen arkkitehtuurin keskeisiä vaikuttajia. Kyseinen alue on Vantaan merkittävä rakennusperintökohde (R2-luokitus). Lisäksi alue on Vantaan yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Museon näkökulmasta kaavaprosessin aikana ei ole tutkittu asemakaavoituksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön riittävällä tavalla (MRL 9§), eikä asemakaavan sisältövaatimukset kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta täyty (MRL 54 §). Jotta yleiskaavassa osoitetun aluemerkinnän tavoitteet siirtyisivät tarkoituksenmukaisella tavalla asemakaavaan, olisi alueelta tehtävä	Katusuunnittelussa on tarkistettu katualueeksi muuttuvan alueen rajaa ja on päädytty siihen, ettei kiinteistölle 92-403-5-62 kohdistu muutoksia. Kaava-aluetta pienennetään siitä syystä ja kyseinen rakennettu kiinteistö jätetään kaava-alueen ulkopuolelle. Kaava-alueelta ei ole tarpeen suorittaa rakennushistoriallista selvitystä, sillä pienennetyllä kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, jotka vaatisivat selvityksen laatimista.

	rakennushistoriallinen selvitys, jossa rakennusten ja aluekokonaisuuden ominaispiirteitä ja arvoja tutkittaisiin tarkemmin. Selvityksen tulisi olla riittävän laaja, jotta rakennusten suojeluperusteet pystyttäisiin määrittelemään ja alueella olevien rakennusten mahdollinen suojelu turvaamaan niille sopivin suojelumerkinnöin- ja määräyksin.	
NRO 6, 19.5.2022 Uudenmaan liitto	Emme näe tarvetta antaa lausuntoa otsikon mukaisesta asiasta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 7, 19.5.2022 HSY	Asemakaavaselostuksen mukaan vesihuollon nykyisiä linjoja joudutaan siirtämään Hakunilantiellä. Johtosiirtojen laajuus ja kustannukset tarkentuvat ratikkahankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä. Tontin 94028/4 alueella sijaitsee päävesijohto NS 400, jota varten asemaakaavaan on merkitty johtokuja. Johtokuja-aluevarausta ja sen sijaintia tulee tarkistaa siten, että johtokujan reunan etäisyys vesijohdon keskilinjasta on vähintään 3 metriä. LPA-tontin 94032/3 länsipuolella sijaitsee rakennettu jätevesiviemäri hyvin lähellä tontin rajaa. Jätevesiviemäriä varten tulee tontille 94032/3 merkitä johtokuja siten, että johtokujan reunan etäisyys jätevesiviemärin keskilinjasta on vähintään 2,5 metriä.	Tontin 94028/4 alueella sijaitsevan maanalaisen johdon aluevaraus on merkitty 4 metrin etäisyydelle päävesijohdon keskilinjasta. LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.
NRO 8, 19.5.2022 Fingrid	Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole lausuttavaa asemakaavasta.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Hakunilan MML, 13.4.2022

Lausunto:
Ei kommentoitavaa. Hyvältä vaikuttaa suunnitelmat, näin tavallisen ihmisen näkökulmasta.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
HSL, 29.4.2022

Lausunto:
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole lausuttavaa asemakaavan muutosehdotuksesta 002452, Ratikka - Hakunilanmäki.

Vastine:
-

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Tukes, 4.5.2022

Lausunto:
Asemakaavamuutokset eivät sijoitu Tukesin valvomien, vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevien ja varastoivien laitosten, konsultointivyöhykkeelle. Vantaan Energia Oy:n Hakunilan lämpökeskuksessa (noin 500 m päässä kaavamuutosalueelta) ei varastoida enää polttoöljyä toiminnanharjoittajan kumottua polttoöljyn käsittelyä ja varastointia koskevat luvat vuonna 2017 (diaarinumero 5869/36/2017). Kohteessa käytetään maakaasua. Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutoksiin liittyen.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Vantaan energia, 11.5.2022

Lausunto:
Sähköverkko:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keskijännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan muutosalueella sijaitsee VES muuntamot M2857 Oritiellä ja M2727 Hepokujalla. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.
Kaukolämpöverkko:
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 2). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Sähköverkko:
Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.

Kaukolämpöverkko:
Merkitään tiedoksi, ei toimenpiteitä.

Sähkökaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavassa.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Vantaan kaupunginmuseo, 11.5.2022

Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002453 Vantaan ratikka: Hakunilanmäki. asemakaavamuutoksen tavoitteena on varautua Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Hakunilantiellä ja Kyytitiellä. Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020).

Museo toi esiin mielipiteessään tarpeen reitin varrella sijaitsevien rakennusperintökohteiden huomioimisen ja suojeluperusteiden tutkimisen kaavatyön aikana. Kaavoitettavien alueiden joukossa, Vuorilehdonkuja 1:ssä sijaitsee osa rivitalokokonaisuudesta, jotka ovat Kaija ja Heikki Sirenin suunnittelemia ja valmistuneet vuonna 1968. Alueen asemakaavan laati aikanaan Pentti Riihelä. Sirenit ovat Suomen sodanjälkeisen arkkitehtuurin keskeisiä vaikuttajia. Rakennukset on valmistettu tilaelementeistä ns. ”Polar-kansantalojen” mallin mukaan. Aluetta määrittelee sen pienimittakaavaisuus ja viihtyisyys. Rakennusten muotokieli on horisontaalinen ja detaljit ovat tummia ja pelkistettyjä.

Kyseinen alue on Vantaan merkittävä rakennusperintökohde (R2-luokitus). Lisäksi alue on Vantaan yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokasta aluetta, jonka rakennus- ja kulttuurihistoriallisia arvoja sekä kaupunkikuvaa on suojeltava. Museon näkökulmasta kaavaprosessin aikana ei ole tutkittu asemakaavoituksen vaikutuksia kulttuuriympäristöön riittävällä tavalla (MRL 9§), eikä asemakaavan sisältövaatimukset kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta täyty (MRL 54 §). Jotta yleiskaavassa osoitetun aluemerkinnän tavoitteet siirtyisivät tarkoituksenmukaisella tavalla asemakaavaan, olisi alueelta tehtävä rakennushistoriallinen selvitys, jossa rakennusten ja aluekokonaisuuden ominaispiirteitä ja arvoja tutkittaisiin tarkemmin. Selvityksen tulisi olla riittävän laaja, jotta rakennusten suojeluperusteet pystyttäisiin määrittelemään ja alueella olevien rakennusten mahdollinen suojeli turvaamaan niille sopivin suojelumerkinnöin- ja määräyksin. Kaavaselostuksen sivulla 39 kerrotaan, että muuttuvalla kaavalla ei ole vaikutusta kulttuuriympäristöön. Arvokkaan rakennusperinnön suojelematta jättäminen asemakaavassa kuitenkin vaikuttaa kulttuuriympäristön vaalimiseen siten, että asemakaavan ollessa juuri uusittu ajantasaiseksi, ei ole MRL:n mukaan estettä muuttaa tai purkaa näitä rakennuksia.

Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Vastine:
Katusuunnittelussa on tarkistettu katualueeksi muuttuvan alueen rajaa ja on päädytty siihen, ettei kiinteistölle 92-403-5-62 kohdistu muutoksia. Kaava-aluetta pienennetään siitä syystä ja kyseinen rakennettu kiinteistö jätetään kaava-alueen ulkopuolelle. Kaava-alueeseen jää määräala 92-403-5-201-M2, joka on voimassa olevassa asemakaavassa merkitty AR-alueeksi (rivitalojen ja muiden kytkettyjen rakennusten korttelialue), mutta jolla nykytilanteessa sijaitsee Hevoshaantien luiska-aluetta.

Kaava-alueelta ei ole tarpeen suorittaa rakennushistoriallista selvitystä, sillä pienennetyllä kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, jotka vaatisivat selvityksen laatimista.

Tarkistukset:
Katualueen rajausta on tarkistettu. Kaava-alueen rajausta pienennetään.

NRO 6
Uudenmaan liitto, 11.5.2022

Lausunto:
Emme näe tarvetta antaa lausuntoa otsikon mukaisesta asiasta.

Vastine:
-
Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 7
HSY, 19.5.2022

Lausunto:
Asemakaavaselostuksen mukaan vesihuollon nykyisiä linjoja joudutaan siirtämään Hakunilantiellä. Johtosiirtojen laajuus ja kustannukset tarkentuvat ratikkahankkeen jatkosuunnittelun yhteydessä.

Tontin 94028/4 alueella sijaitsee päävesijohto NS 400, jota varten asemaakaavaan on merkitty johtokuja. Johtokuja-aluevarausta ja sen sijaintia tulee tarkistaa siten, että johtokujan reunan etäisyys vesijohdon keskilinjasta on vähintään 3 metriä.

LPA-tontin 94032/3 länsipuolella sijaitsee rakennettu jätevesiviemäri hyvin lähellä tontin rajaa. Jätevesiviemäriä varten tulee tontille 94032/3 merkitä johtokuja siten, että johtokujan reunan etäisyys jätevesiviemärin keskilinjasta on vähintään 2,5 metriä.
Vastine:
Tontin 94028/4 alueella sijaitsevan maanalaisen johdon aluevaraus on merkitty 4 metrin etäisyydelle päävesijohdon keskilinjasta.

LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.

Tarkistukset:
LPA-tontille 94032/3 on lisätty maanalaisten putkien aluevaraus jätevesiviemäriä varten 3 metrin etäisyydellä jätevesiviemärin keskilinjasta.

NRO 8
Fingrid, 19.5.2022

Lausunto:
Asemakaavoitettavalla alueella ei ole Fingridin voimajohtoja, joten meillä ei ole lausuttavaa asemakaavasta.

Sinänsä Ratikka-hankkeessa on ollut teknistä yhteensovitettavaa Fingridin voimajohtojen kanssa ja yhteistyö suunnittelussa jatkuu tarpeen mukaan. Kaavoja koskevassa lausunnoissa ei voida ottaa kantaa ratikkahankkeeseen eikä muutoinkaan liikennejärjestelyjen teknisiin ratkaisuihin. Fingridin toimintojen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto.

Vastine:
Merkitään tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

9 § **Asemakaavan muutos 002458 ja tonttijaon muutos, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola**

VD/7368/10.02.04.00/2020
TeA/TLA/ MYL/ASA/VIK/EJ

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä katutila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Asemakaavamuutos perustuu ratikan katusuunnitelmiin. Asemakaavamuutoksella muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialueita (A), teollisuus- ja/tai varastorakennusten korttelialuetta (TK), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT), moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta (LH/AM) sekä puistoaluetta (P) osin katualueeksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Yleisten rakennusten korttelin 63119 suojaksi on kaavassa Tikkurilantien katualueelle osoitettu melueste. Ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan korttelissa 61104. Melumääräyksiä on lisätty korttelissa 61104. Kaavassa ei osoiteta uutta rakentamista.

Asemakaavamuutos koskee kortteleita 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 ja katualueita kaupunginosassa 63 Viertola sekä osat korttelista 61104 ja katualuetta kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa yleisten rakennusten korttelialuetta, asuntorakennusten korttelialueita, teollisuus- ja/tai varastorakennusten korttelialuetta, toimitilarakennusten korttelialuetta, liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta, moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta sekä katu- ja puistoaluetta.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee korttelia 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 kaupunginosassa 63, Viertola sekä osat korttelista 61104 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Alue sijaitsee Tikkurilan ja Viertolan kaupunginosissa, Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Tikkurilantien katualuetta Osmankäämintien risteyksestä Kieltotien risteykseen sekä Kielotien ja Neilikkatien risteysalue. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet sekä yleisten rakennusten (Y) korttelialueen 92-63-119-1. Muut korttelit ovat yksityisessä omistuksessa.

Muu maanomistus alueella:

92-63-105-2 Evä-Kara Oy
92-421-12-85 Evä-Kara Oy / Rakennusliike Evälahti Oy

92-63-107-1 Kiinteistö Oy Tikkurilantie 68
92-421-12-419 K ja R Tammela Oy
92-63-108-10 Asunto Oy Saratie 2
92-63-108-11 Asunto Oy Vantaan Saratie 4
92-421-12-78 YIT Suomi Oy
92-63-109-7 Asunto Oy Viertolansara
92-63-109-8 Asunto Oy Paadenkulma
92-63-110-1 Asunto Oy Kuriirinpuisto
92-63-111-1 Asunto Oy Talvikkitie 18
92-61-104-4 Kiinteistö Oy Vantaan Tikkurilantie 48
92-61-104-7 BC Real Estate Oy

Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 3,01 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 3,46 ha.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin konsulttina.

Yleiskaava

Alue on kaupunginvaltuuston 17.12.2007 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa tehokasta asuntoaluetta (A1), matalaa ja tiivistä asuntoaluetta (A2), pientaloaluetta (A3) ja itäosassa keskustatoimintojen aluetta (C). Tikkurilantielle on merkitty historiallinen tie sekä ohjeellinen joukkoliikenteen runkoyhteys. Länsiosa alueesta kuuluu lentomeluvyöhykkeelle 3, LDEN 50-55 dB.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021. hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on kaupunkikeskustan aluetta (C), asuntovaltaista keskusta-aluetta (AC) sekä asuinaluetta (A). Lisäksi koko alue on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeeksi. Tikkurilantielle on osoitettu pyöräliikenteen baana, raitiotien reitti, suuri rantatie sekä osalle kaava-aluetta katukuvan kehittämisvyöhykettä. Lisäksi kaavamuutosalueen halki kulkee pohjois-etelä suuntaisesti virkistysalueyhteystarve ja lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55dB).

Asemakaavamuutos
Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tikkurilantiellä ja Kielotiellä. Tikkurilantielle Kielotien risteyksen läheisyyteen sijoittuu Silkkitehtaan raitiotiepysäkki sekä Viertolan koulun kohdalle Viertolan raitiotiepysäkki. Muutoksessa raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä muuttamalla osia korttelialueista ja puistoaluetta katualueeksi. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Katualuetta levennetään sen verran, että ratikka, siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle.

Katualueen muutokset perustuvat 12.1.2022 valmistuneisiin Tikkurilantien ja Kielotien katusuunnitelmaluonnosten 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 yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialueita (A), teollisuus- ja/tai varastorakennusten korttelialuetta (TK), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT), moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta (LH/AM) sekä puistoaluetta (P) osin katualueeksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Ruokokujan päähän Tikkurilantien katualueelle on osoitettu ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Yleisten rakennusten korttelin 63119 suojaksi on kaavassa Tikkurilantien katualueelle osoitettu melueste. Ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan korttelissa 61104. Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, tärinä- ja runkomeluun, kaupunkikuvaan, hulevesien käsittelyyn ja sisätilojen ilmanlaatuun liittyviä määräyksiä. Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.

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 2022 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. Viertolan kaavamuutoksen alueelta ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

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 sekä 6.4.2022.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu MRL 62 §:n ja MRA 30 §:n mukaisesti kaupungin verkkosivuilla 3.6.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.6.-24.6.2022 välisenä aikana. Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on annettu ilmoitus Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.6.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden

inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Kaavoittaja oli tavattavissa puhelimitse 10.6.2022 ja 16.6.2022 ja lisäksi Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin ja Viertolan asemakaavamuutoksen valmisteluaineistoon. Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin mielipiteitä yhteensä 3 kappaletta. Mielipiteet ja kaavoittajan vastineet niihin on esitetty kaavaselostuksessa. Saatujen mielipiteiden perusteella tehtiin muutos liittymäkieltomerkintään Kielotietä vasten korttelissa 61104.

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 15.11.2022 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 15.11.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002458 sekä tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 15.11.2022 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002458 sekä tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Jari Jääskeläinen poistui työsuhdejääviyden vuoksi kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus sekä tonttijaon muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 18.1.-16.2.2023.Tänä aikana jätettiin 3 muistutusta.

Muistuttaja 1:

Muistuttaja tuo esille, että Neilikkatien- ja Orvokkikujan pysäköinnin kanssa on tälläkin hetkellä vaikeuksia. Autoja pysäköidään jatkuvasti väärin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita niin autoilijoille kuin jalankulkijoillekin. Muistuttaja haluaa, että parannus pitää tehdä sekä Neilikkatielle että Orvokkikujalle huolimatta siitä tuleeko Vantaan ratikka vai ei. Muistuttaja toteaa, että Neilikkatien ja Talvikkitien risteys ei sijaitse kaava-alueella mutta se on aivan oleellinen osa ratikkakaavaa, jos Talvikkitieltä ei kaavaehdotuksen mukaan enää saa kääntyä Kielotielle. Jo tällä hetkellä Talvikkitien risteyksessä kääntyminen Neilikkatieltä vasemmalle Talvikkitielle kohti Kehä kolmosta on ruuhka-aikana lähes mahdotonta. Muistuttaja pelkää, että kun Kielotien autokaistoja vähennetään, niin iso osa läpikulkevasta liikenteestä siirtyy kulkemaan Talvikkitielle, jolloin kääntyminen Neilikkatieltä Tikkurilantielle tulisi mahdottomaksi etenkin ruuhka-aikoina. Muistuttaja haluaa, että Talvikkitien ja Neilikkatien risteykseen rakennettaisiin kiertoliittymä tai liikennevalot ajoneuvoliikenteen sujuvoittamiseksi sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Muistuttaja 2 ja 3:
Muistuttajat pyytävät, että asemakaavan muutosehdotuksessa Kielotien puoleiset liittymäkieltoalueet muutetaan siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Lisäksi muistuttajat pyytävät, että kaavaehdotuksessa otetaan huomioon tontin ja nykyisten maanalaisten polttonestesäiliöiden suojaetäisyydet.

Kaavalausunnot
Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 13 ja saatiin 8 kappaletta.

Tukesilla ja Uudenmaan liitolla ei ollut lausuttavaa asemakaavaehdotuksesta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY toteaa, että kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos tuo esille, että mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa

Vantaan kaupunginmuseon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Kaupunginmuseo toteaa, että asemakaavamääräyksiä on annettu

esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi.

Helsingin Seudun Liikenne HSL pyytää vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. HSL toteaa, että Vantaan Asuntoalueiden pysäköintimitoitus -ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikkaa/asunto. Lisäksi muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m2.

Uudenmaan Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus ELY huomautti yleiskaavan 2020 tietojen päivittämisestä kaavaselostukseen. ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista. ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Lisäksi ELY-keskuksen mukaan olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa. ELY-keskus sanoo, että on hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. ELY-keskus toteaa, että kaavakartalle merkitty melueste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty ja tulisi päivittää. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Vantaan Energia toteaa, että muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella [on] ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm).

Tehdyt tarkistukset vastaanotettujen lausuntojen ja muistutusten johdosta on tehty tarkistuksia kaavakarttaan. Huoltoaseman korttelialueen (LH) korttelirajaa on siirretty Tikkurilantien puolella pohjoisemmaksi. Kielotien puolella olevaa huoltoasemakorttelin (LH) pohjoista liittymää on siirretty pohjoisemmaksi. Viertolan koulun kohdalla olevaa meluestettä on pidennetty. Meluesteiden ja sähkönsyöttöaseman kaupunkikuvalliseen määräykseen lisätään, että rakenteiden ulkoasun suunnittelussa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

Lisäksi Viertolankujan viereisestä TK-korttelista katualueeksi muuttuva osa on poistettu asemakaavaehdotuksesta. Kyseinen katualuemuutos on hyväksytty kaavan nro 002428 yhteydessä (KV 30.1.2023)

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehdyn piirustusteknisen tarkistuksen vuoksi ja selostuksen tekstiä on tarkistettu. Selostukseen on päivitetty yleiskaavan 2020 voimaantulo. Kaavan vaikutustenarviointiosuuteen lisättiin ympäristöhäiriöiden kappaleeseen suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista ja taloudelliset vaikutukset on päivitetty 16.3.2023 julkaistun rakentamiskustannusraportin ja 12.12.2022 päivitetyn kiinteistötaloudellisen selvityksen mukaiseksi. Selostuksen kuviin on vaihdettu kaavarajaukset kaava-alueenrajan muutoksen takia. Lisäksi selostuksen tekstissä on kerrottu kaavaan tehdyt muutokset.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymä yleiskaava on tullut voimaan 11.1.2023.

Kaupunkiympäristölautakunta 18.4.2023 § 14

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 18.4.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002458 sekä tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola

Käsittely:
Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Jari Jääskeläinen poistui työsuhdejääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Suvi Karhu kannatti tehtyä palautusesitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, josta on syytä äänestää, 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, Haverinen, Iivarinen, Kostilainen, Merelä, Mutanen, Hakala, Suni, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 2 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu). Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtajan esitys.

Merkittiin, että jäsenet Janne Hartikainen ja Suvi Karhu 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.”

_____

Tekniset korjaukset
Kaupunkiympäristölautakunnan päätöksenteon jälkeen kaavakarttaan ja selostukseen on tehty tekninen tarkistus: kaavakartalle on lisätty ajantasa-asemakaava ruksikartalle ja selostuksen tekstiä ja liitekarttoja on päivitetty tehdyn muutoksen osalta. Ajantasa-asemakaava on kuitenkin esitetty nähtävillä olleen asemakaavaehdotuksen ruksikartalla. Teknisistä ongelmista johtuen ajantasa-asemakaava on tippunut ruksikartalta pois hyväksyntään menneessä asemakaavaehdotuksessa.

___

Kaupunginhallitus 8.5.2023 § 27

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 18.4.2023 päivätty, 8.5.2023 tarkistettu asemakaavamuutosehdotus 002458 sekä tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola

Käsittely:
Kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esitti varajäsen Niilo Kärjen kannattamana asian hylkäämistä.

Puheenjohtaja totesi, että asiasta joudutaan äänestämään ja teki seuraavan äänestysesityksen: he, jotka kannattavat asian hyväksymistä esityksen mukaan, äänestävät jaa, ja he, jotka kannattavat kaupunginhallituksen jäsen Kai-Ari Lundell esittämää hylkäysesitystä, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 12 jaa-ääntä (Karinen, Abdi, Tammi, Kaukola, Haapalainen, Multala, Kaiju, Kasonen, Orpana, Seppänen, Valtanen, Luokkala) ja 3 ei-ääntä (Lundell, Kärki, Niikko), joten puheenjohtaja totesi hylkäysesityksen tulleen hylätyksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 9

Kaupunginhallituksen esitys:
Päätetään hyväksyä 18.4.2023 päivätty, 8.5.2023 tarkistettu asemakaavamuutosehdotus 002458 sekä tonttijaon muutosehdotus, 61 Tikkurila ja 63 Viertola / Vantaan ratikka: Viertola

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023
- Asemakaavamuutoksen selostus 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023
- Muistutukset ja vastineet 18.4.2023
- Lausunnot ja vastineet 18.4.2023

Muutoksenhakuohje: 2.1 Valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Marjaana Yläjääski, p. 040 591 3878,
asemakaava-arkkitehti Anna Sarikaya, p. 050 302 9028
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002458

Päiväys
Datum

18.4.2023
Tarkistettu, korrigerat
8.5.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Viertola

Vanda stad

Vandaspåran: Bäckby

Kaupunginosa 61, TIKKURILA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 61104 ja katualueet.

Kaupunginosa 63, VIERTOLA

Asemakaavan muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 sekä katualueet.

Tonttijaon muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 61104, 63107, 63109 ja 63110.

1:2000

Stadsdel 61, DICKURSBY

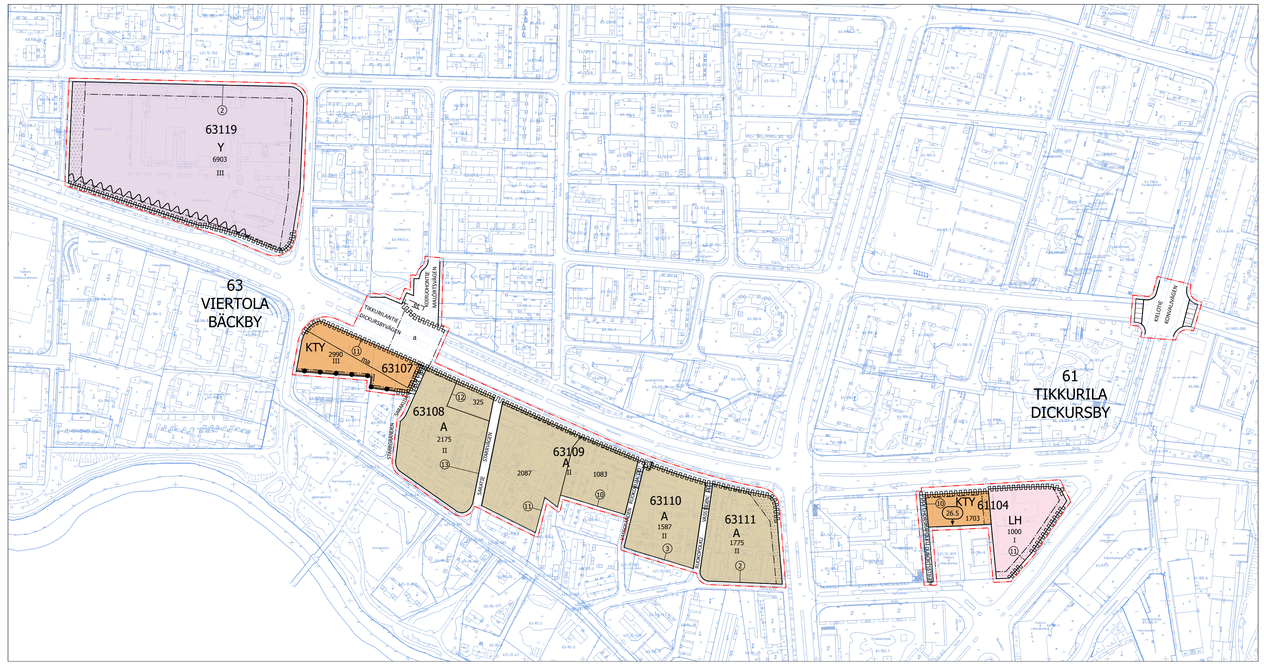
Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 61104 och gatuområde.

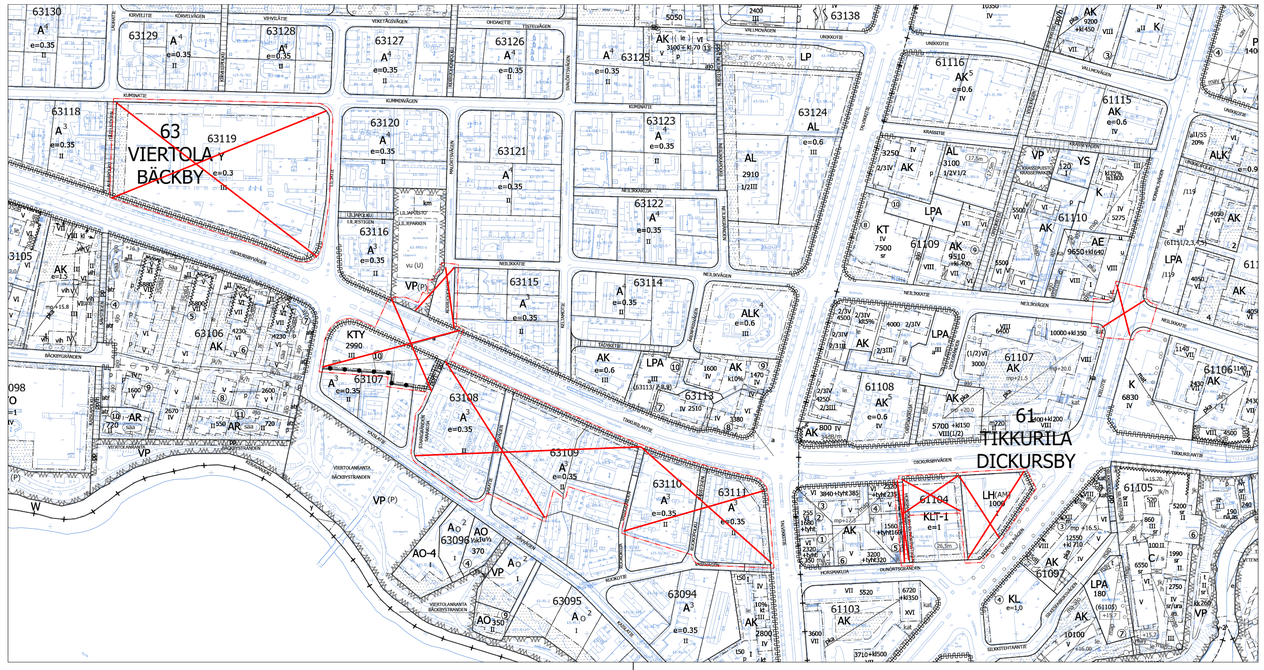
Stadsdel 63, BÄCKBY

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 63107, 63109, 63110 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 61104, 63107, 63109 och 63110.

1:2000




63
VIERTOLA
BÄCKBY
Y
63119
63107
63108
63109
63110
63111
63120
63121
63122
63123
63124
63125
63126
63127
63128
63129
63130
63116
63115
63114
63106
63105
63104
63103
63102
63101
63100
63099
63098
63097
63096
63095
63094
63093
63092
63091
63090
63089
63088
63087
63086
63085
63084
63083
63082
63081
63080
63079
63078
63077
63076
63075
63074
63073
63072
63071
63070
63069
63068
63067
63066
63065
63064
63063
63062
63061
63060
63059
63058
63057
63056
63055
63054
63053
63052
63051
63050
63049
63048
63047
63046
63045
63044
63043
63042
63041
63040
63039
63038
63037
63036
63035
63034
63033
63032
63031
63030
63029
63028
63027
63026
63025
63024
63023
63022
63021
63020
63019
63018
63017
63016
63015
63014
63013
63012
63011
63010
63009
63008
63007
63006
63005
63004
63003
63002
63001
61116
61115
61114
61113
61112
61111
61110
61109
61108
61107
61106
61105
61104
61103
61102
61101
61100
61099
61098
61097
61096
61095
61094
61093
61092
61091
61090
61089
61088
61087
61086
61085
61084
61083
61082
61081
61080
61079
61078
61077
61076
61075
61074
61073
61072
61071
61070
61069
61068
61067
61066
61065
61064
61063
61062
61061
61060
61059
61058
61057
61056
61055
61054
61053
61052
61051
61050
61049
61048
61047
61046
61045
61044
61043
61042
61041
61040
61039
61038
61037
61036
61035
61034
61033
61032
61031
61030
61029
61028
61027
61026
61025
61024
61023
61022
61021
61020
61019
61018
61017
61016
61015
61014
61013
61012
61011
61010
61009
61008
61007
61006
61005
61004
61003
61002
61001
TIKKURILANTIE
VIERTOLANKUJA
BÄCKBYSTRANDEN
VIERTOLANRANTA
VIERTOLANAUKIO
VIERTOLANPUISTO
VIERTOLANPUISTOKUJA
VIERTOLANPUISTOTIE
VIERTOLANPUISTOPOLKU
VIERTOLANPUISTOKATU

002458 Vantaan ratikka:

VIERTOLA

TIKKURILA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 18.4.2023 päivättyä ja 8.5.2023 tarkistettua asemakaavakarttaa nro 002458. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 sekä katualueita kaupunginosassa 63 Viertola sekä osat korttelista 61104 ja katualuetta kaupunginosassa 61 Tikkurila.

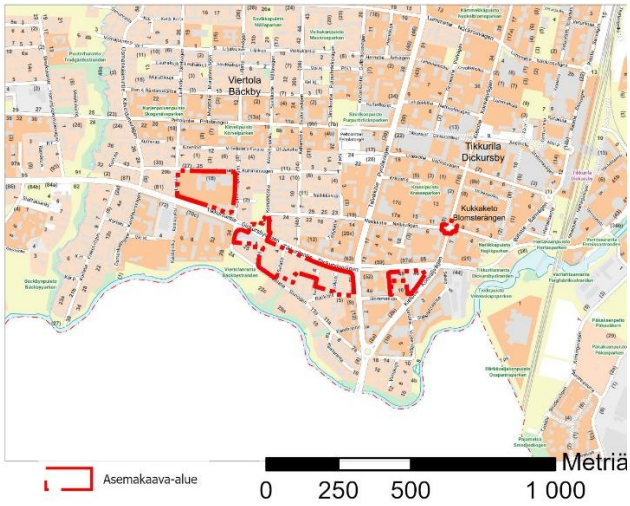
Tonttijaon muutos:

Korttelit 63108, 63111 ja 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 kaupunginosassa 63, Viertola sekä osat korttelista 61104 kaupunginosassa 61 Tikkurila.

Asemakaavamuutoksessa ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoitetaan riittävä tila suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Kaavan laatija: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

Suunniteltava alue sijaitsee Tikkurilan ja Viertolan kaupunginosissa, Tikkurilan suuralueella. Alueeseen kuuluu Tikkurilantien katualuetta Osmankäämintien risteyksestä Kieltotien risteykseen sekä Kielotien ja Neilikkatien risteysalue. Kaava-alueeseen kuuluu kadunvarren kiinteistöt, joiden pinta-alaan kaavamuutos vaikuttaa.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Kaavoitus tuli vireille osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.

- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta ei nähty tulleen yhtäkään Viertolan kaavamuutosaluetta 002458 koskevaa palautetta.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) ja 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 12.1.2022 ja ne esiteltiin 27.1.-9.2.2022. Asemakaavaratkaisu perustuu katu- ja puistosuunnitelmiin.
- Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 ja syysinfo 15.11.2022 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.6.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.6.-24.6.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 10.6.2022 ja 16.6.2022. Kaavamuutosalueen 002458 maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.6.2022 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 3 mielipidettä.
- Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin ja Viertolan asemakaavamuutoksen valmisteluaineistoon.
- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1-16.2.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja vastaanotettiin 8 kappaletta. Muistutuksia vastaanotettiin kolme (3) kappaletta.
- Saatujen lausuntojen ja muistutusten perusteella asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Huoltoaseman korttelialueen korttelirajaa on siirretty Tikkurilantien puolella pohjoisemmaksi.
    - Kielotien puolella olevaa huoltoasemakorttelin pohjoista liittymää on siirretty pohjoisemmaksi.
    - Viertolan koulun kohdalla olevaa meluestettä on pidennetty.
    - Meluesteiden ja sähkönsyöttöaseman kaupunkikuvalliseen määräykseen lisätään, että rakenteiden ulkoasun suunnittelussa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.
    - Viertolankujan viereisestä TK-korttelista katualueeksi muuttuva osa on poistettu asemakaavaehdotuksesta. Kyseinen katualuemuutos on hyväksytty kaavan nro 002428 yhteydessä (KV 30.1.2023)
- Kaavaselostukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Päivitettiin Yleiskaava 2020 liittyvät tiedot.
    - Vaihdettiin selostuksen kuvien kaavarajaukset
    - Avattiin kaavaan tehdyt muutokset.
    - Lisättiin suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

  - Taloudelliset vaikutukset on päivitetty 16.3.2023 julkaistun rakentamiskustannusraportin ja 12.12.2022 päivitetyn kiinteistötaloudellisen selvityksen mukaiseksi.
- Kaavakarttaan ja selostukseen on tehty tekninen tarkistus 8.5.2023; kaavakartalla on lisätty ajantasa-asemakaava ruksikartalle ja selostuksen tekstiä ja liitekarttoja on päivitetty tehdyn muutoksen osalta. Ajantasa-asemakaava on ollut nähtävillä olleen asemakaavaehdotuksen ruksikartalla. Teknisistä ongelmista johtuen ajantasa-asemakaava on tippunut ruksikartalta pois hyväksyntään menneessä asemakaavaehdotuksessa.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 8
2.2 Suunnittelutilanne 15
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 25
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 25
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 25
3.3. Asemakaavan tavoitteet 33
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot 34
4. Asemakaavan kuvaus 34
4.1 Kaavan rakenne 34
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 36
4.3 Aluevaraukset 36
4.4 Kaavan vaikutukset 38
4.5 Ympäristön häiriötekijät 50
5. Asemakaavan toteutus 50
6. Kaavatyöhön osallistuneet 50
7. Asemakaavan seurantalomake 52
8. Asemakaavakartta ja määräykset 54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 7.3.2023
- Asemakaavakartta ja -määräykset 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Kielotiellä välillä Virnatie-Neilikkatie, Kielotie 58656-1.

- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Talvikkitie-Kielotie, Tikkurilantie 58661-4.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Liljatie-Talvikkitie, Tikkurilantie 58661-3.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Osmankäämintie-Liljatie, Tikkurilantie 58661-2.
- Sweco (12.1.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tikkurilantiellä välillä Kuriirikuja-Osmankäämintie, Tikkurilantie 58661-1.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
  Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005
- Vantaan moderni teollinen rakennusperintö 1930–1979, Vantaan kaupunki 2006
- Vantaan ratikan läntisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Sweco, 23.5.2022.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.8.2022.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitetty 12.12.2022
- Vantaan ratikan rakentamiskustannukset, kustannusraportti 16.3.2023. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä sekä Kielotien ja Neilikkatien risteysalueella muuttamalla osia korttelialueista ja lähivirkistysalueista katualueeksi. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Katualueen levennykset perustuvat 12.1.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Korttelialueiden kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavamuutoksella muutetaan yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialueita (A), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT), moottoriajoneuvojen huoltoasemien korttelialuetta (LH/AM) sekä puistoaluetta (P) osin katualueeksi. Tehokkuusluvuilla osoitetut rakennusoikeudet muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta tonttien kokonaisrakennusoikeus ei muutu kiinteistöjen pinta-alojen muutosten myötä. Kortteleiden tonttijakoa muutetaan ja tonteille annetaan uudet tonttinumerot. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin.

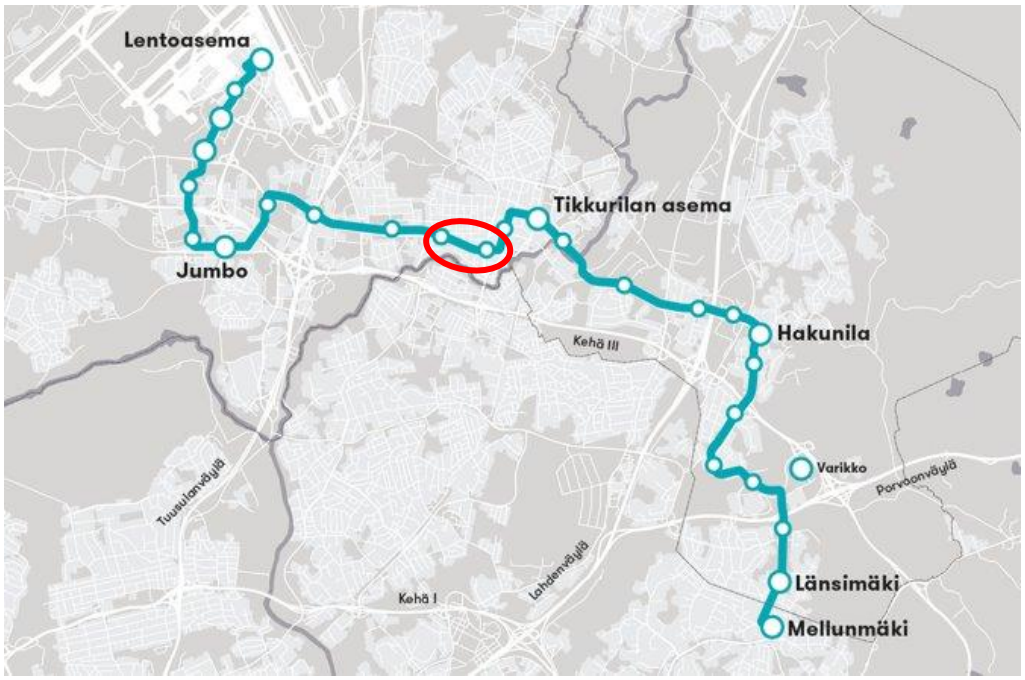
Kortteliin 61104 osoitetaan uusia liittymäkieltoja ja nykyisiä ajoyhteyksiä muutetaan. Viertolan koulun tontille esitetään meluestettä. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Ruokokujan päähän Tikkurilantien katualueelle on osoitettu ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Muilta osin korttelialueet säilyvät ennallaan ja voimassa olevan asemakaavan mukaisina.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

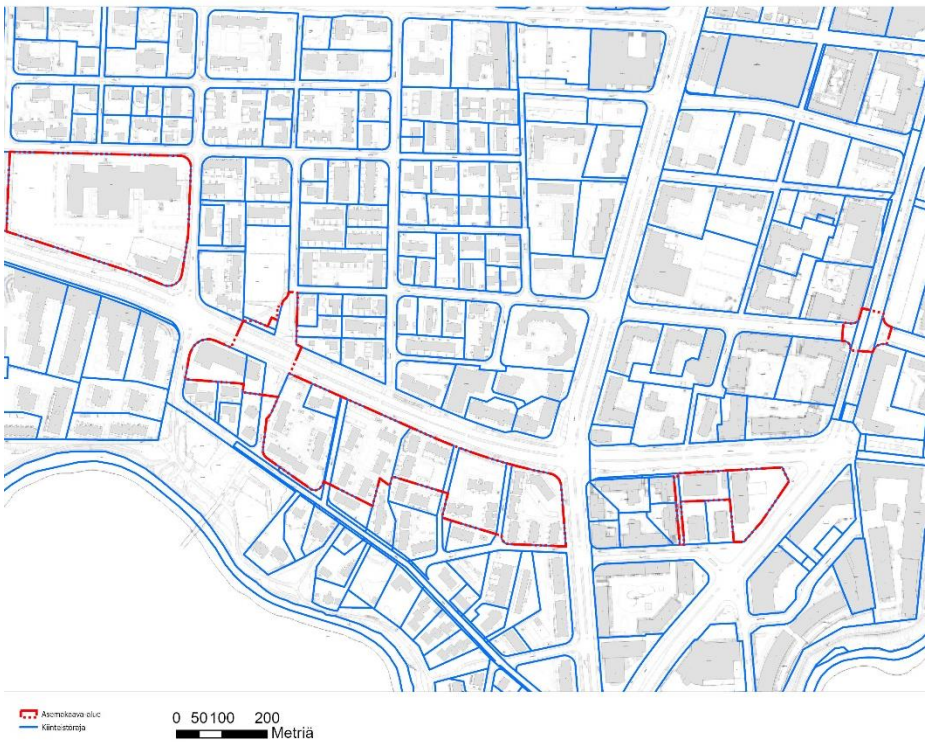
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavamuutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on ollut Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2022 ja on vuoden 2023 työohjelmassa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijakoja ja tonttijaon muutoksia.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



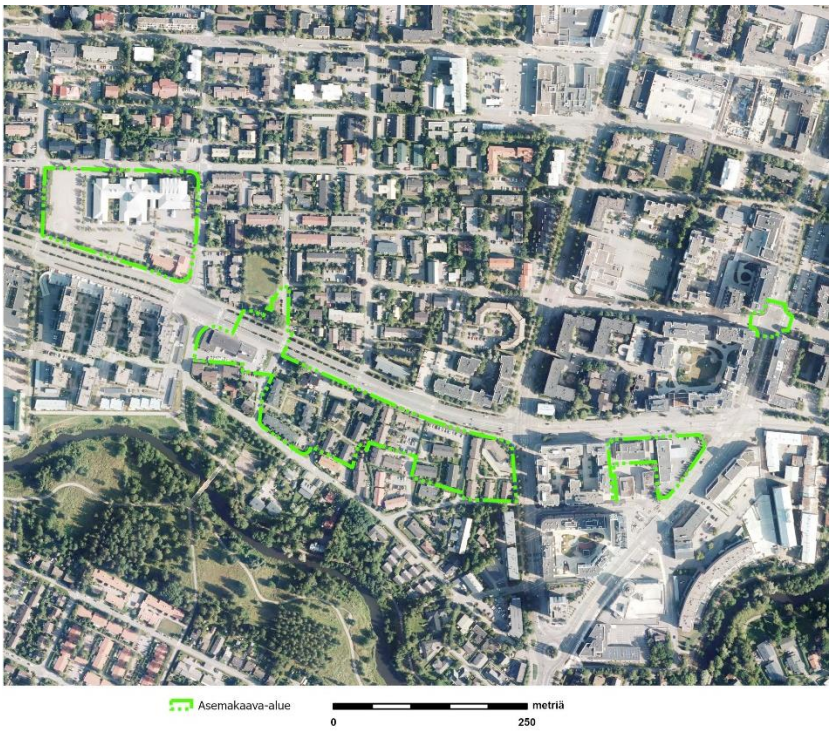
Kuva 3. Asemakaavamuutosalue.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee noin puolen kilometrin etäisyydellä Tikkurilan asemalta länteen. Helsingin kaupungin raja on lähimmillään noin 150 metrin etäisyydellä. Alueelta on Helsinki-Vantaan lentoasemalle alle viisi kilometriä. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 6,5 hehtaaria.



Kuva 4. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

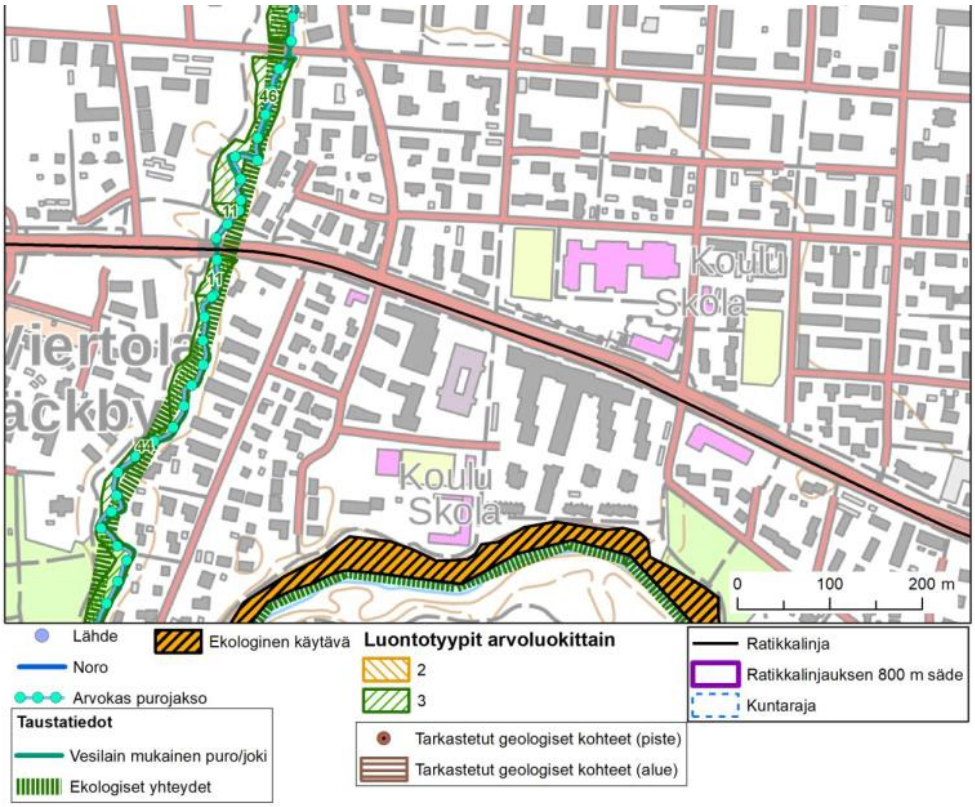
Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Tikkurilantien varteen tiiviisti rakennettuun ympäristöön. Tikkurilantie on maisemallisesti merkittävä tielinja, jonka ympärille muu alue on muodostunut. Tielinjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin sitä ympäröivät alueet olivat pääasiassa peltoa. Peltomaisema on nähtävillä vielä 1970-luvun ilmakuvissa, mutta nykyisin alue on suurelta osin asfalttipäällysteistä ja rakennettua. Puustoa on rakennusten lomassa ja teiden reunamilla.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021 (*Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021*).

Asemakaavamuutosalueelle tai sen välittömään läheisyyteen ei sijoitu luontoselvityksen mukaisia arvokkaita luontokohteita.



Kuva 5. Arvokkaat luontokohteet kaava-alueen lähiympäristössä. (Faunatican raportteja 38/2021)

Vesistöt ja vesitalous

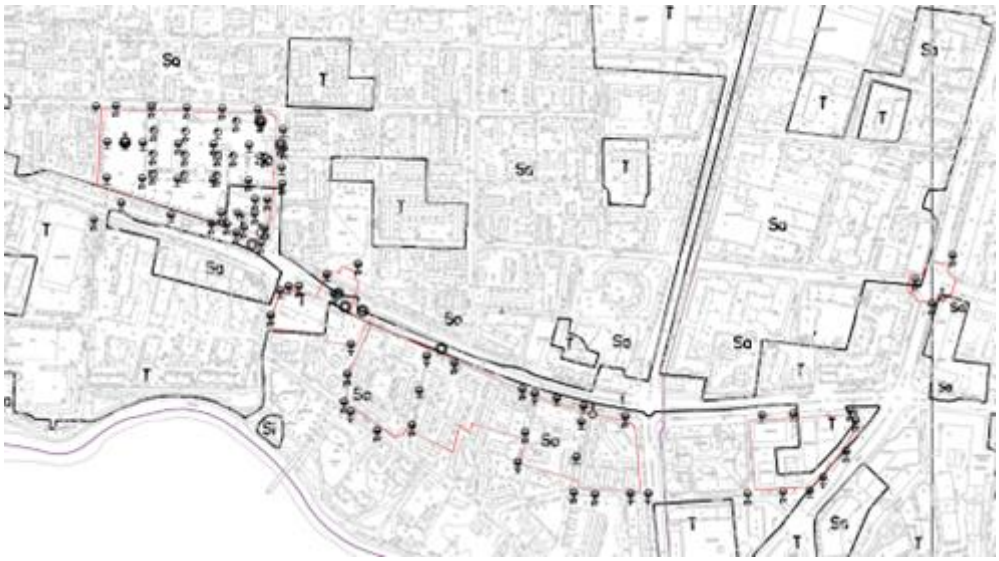
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Kaavamuutosalueen länsipuolella sijaitsee Kylmäoja (pienvesikohde), joka laskee kaavamuutosalueen eteläpuolella virtaavaan Keravanjokeen. Kylmäoja on nostettu esille vesilain mukaisena purona tai jokena Vantaan ratikan luontoselvityksessä (*Faunatican raportteja 38/2021*).

Kaavamuutosalueen hulevedet laskevat Tikkurilan ja Viertolan alueiden hulevesijärjestelmien kautta suoraan Keravanjokeen. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan (kuva 6) mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin savikkoa ja täyttöä. Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on syvimmillään n. 20 m kerros savea. Saven alla maaperä vaihtuu siltin, hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystävään moreeniin. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 23,5 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjaveden pinta on havaittu viimeisimpien mittausten mukaan korkeimmillaan n. 2,4 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 6. Maalaji- ja pohjatutkimuskartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kallion ja pohjamoreenin sekä ohuen saven ja siltin alueilla perustamistapa voi olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen. Paksuilla siltti- ja savialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Paksuilla siltti- ja savialueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet suositellaan pohjavahvistettavaksi. Muilla alueilla kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Katualue ja rakennetut alueet ovat pääosin melko tasaisia. Kylmäojan kohdalla maasto hieman laskee.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Viertolassa asui vuoden 2019 alussa noin 6100 asukasta ja Tikkurilassa noin 5000. Molempien kaupunginosien väkiluku on kasvanut tasaisesti viimevuosien aikana. Vuoteen 2025 mennessä Viertolan väkiluvun ennustetaan kasvavan noin 7700 asukkaaseen ja Tikkurilassa noin 9000 asukkaaseen. Nykyisin Tikkurilan ja Viertolan alueilla väestö painottuu aikuisiin.

Viertolaan sekä Tikkurilaan rakentui vuoden 2018 aikana molempiin noin 270 uutta asuntoa. Tikkurilan suuralueella asuntotuotannon ennustetaan tulevaisuudessa painottuvan kerrostaloihin.

Asuminen

Kaavamuutos alueella sijaitsee useita asuinrakennuksia. Alueelle sijoittuu yhteensä 19 rivi- ja ketjutaloa tai kerrostaloa.

Sosiaalinen ympäristö

Vantaan alueista Tikkurilan suuralueella on Myyrmäen suuralueen ohella vähiten alle 16-vuotiaita asukkaita. Suuralueella perheitä on vähän ja perheiden koko on Vantaan pienimpiä. Tikkurilan kaupunginosassa asuntokuntien keskikoko on Vantaan alhaisin ja alueella asuu eniten yksinasuvia. Viertolan kaupunginosassa asuu keskimääräistä enemmän yli 65-vuotiaita ja vähemmän alle 16-vuotiaita ja useat alueen asukkaista on lapsettomia pariskuntia.

Palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueella sijaitsee huoltoasema, useampia toimistoja, pizzerioita ja kauneudenhoidon palveluita. Alueelle sijoittuu Viertolan koulun Liljatien toimipiste ja Jokirannan toimipiste sijaitsee alueen läheisyydessä. Myös Tiedekeskus Heureka sijaitsee muutosalueen läheisyydessä. Tikkurilan keskustan monipuoliset palvelut sijaitsevat alueen välittömässä läheisyydessä.

Tikkurilan suuralue on Vantaan toiseksi suurin työpaikkakeskittymä lentokentän jälkeen. Vuonna 2018 tilaston mukaan työpaikat painottuivat eniten tukku- ja vähittäiskaupan työpaikkoihin.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Suunnittelualue sijaitsee Tikkurilan keskustan läheisyydessä ja kaavamuutosalueella on pääasiassa asuinrakennuksia. Palvelut sijaitsevat Tikkurilan aseman tuntumassa. Tikkurilantien pohjoispuolella sijaitsee laaja asumiselle varattu alueen osa. Myös eteläpuolella sijaitsee asumiselle varattuja alueita, jotka rajautuvat Keravanjokeen.

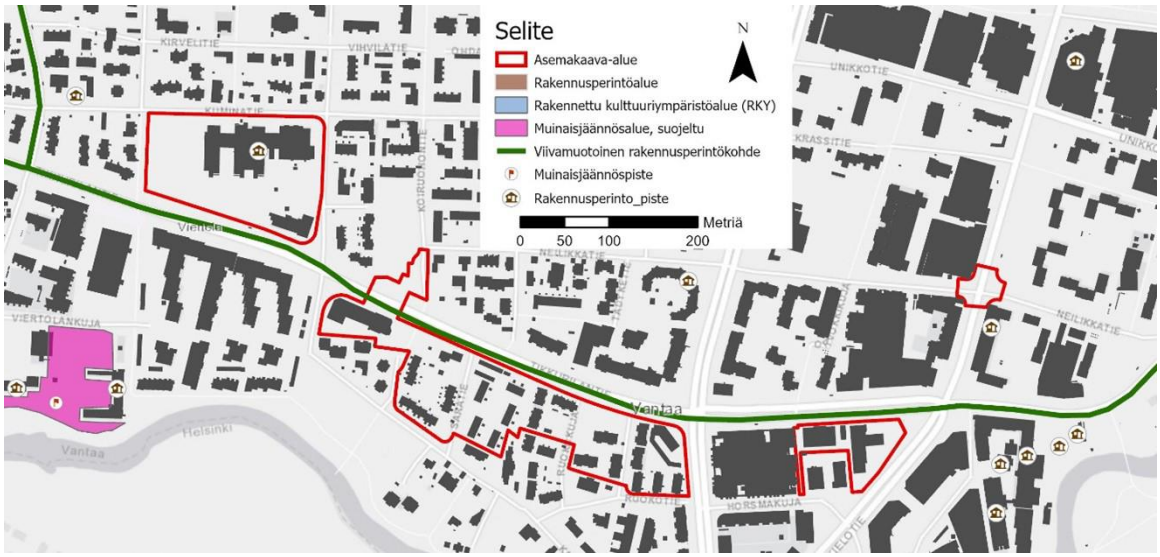
Kaavamuutosalueen kaupunkikuva on pääasiassa tiivistä rakennettua ympäristöä. Rakennuskannasta suurin osa on rivitaloja. Rakentaminen sijoittuu kaupunkikuvallisesti merkittävän Tikkurilantien varteen ja sitä ympäröiville alueille. Alueen eteläpuolella sijaitseva rakentaminen rajautuu Keranvanjoen verralla oleviin viheralueisiin.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Tikkurilantien nykyinen linjaus on nähtävillä jo vuoden 1872 Senaatin kartassa. Tuolloin alue on ollut avointa peltomaisemaa, joka on hiljalleen täydentynyt. Alue oli vielä 1970-luvulle asti selkeästi peltovaltaista, mutta 1980-luvulta lähtien alue on alkanut rakentua nykyiselleen. Vanhoja tielinjoja lukuun ottamatta alueella on vähän historiallista kerrostumaa nähtävissä. Tikkurilantien linja on osa historiallista Suurta Rantatietä (Kuninkaantie). Tie on mahdollisesti valmistunut jo 1300-luvulla. Tikkurilantie on inventoitu luokkaan R1 eli kohde on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä. Tikkurilantieltä pohjoiseen suuntautuva Osmankäämintie on vanha kylätie.

Viertolan koulu on kaupungin karttapalvelussa inventoitu luokkaan K eli kohteen arvottaminen on kesken. Syksyllä 2022 on suoritettu Vantaan 1980-1990-lukujen rakennuskannan inventointityö, jonka tuloksena Viertolan koulu poistettiin rakennusperintölistaukselta. Kohteella ei ole merkittäviä suojeluarvoja, joiden perustella rakennus tulisi asemakaavassa suojella.

Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.



Kuva 7. Kaava-alueen (punainen viiva) läheisyyteen sijoittuvat historialliset rakennuskohteet. Viertolan koulun rakennus näkyi selostuksen kirjoittamisen aikaan vielä keskeneräisenä inventointikohteena.

Virkistys

Kaavamuutosalueelle sijoittuu osa Liljanpuistoa. Kaava-alueelta on yhteydet Vantaan virkistysalueja latuverkostoon, kuten Keravanjoen jokirantaan alueen eteläpuolelle. Tikkurilan keskuspuisto sijaitsee alueen pohjoispuolella.

Liikenne

Autoliikenne

Tikkurilantie on alueen pääkatu. Alueelta on yhteydet Kehä III -väylälle.

Julkinen liikenne

Tikkurilan juna-asema sijaitsee reilun puolen kilometrin päästä alueelta. Julkisella liikenteellä sinne pääsee reilussa kymmenessä minuutissa. Lentokentälle aikaa kuluu vajaa puoli tuntia julkisen liikenteen kulkuvälineillä. Tikkurilantien varrella sijaitsee useita paikallisliikenteen bussipysäkkejä.

Kävely ja pyöräily

Tikkurilantien eteläpuolella kulkee pyöräbaana. Alueella on monipuolisesti myös muita kevyenliikenteen reittejä, kuten paikallispyöräteitä.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueet sijaitsevat kokonaan vesihuollon toiminta-alueella.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Tikkurilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotuspumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hiekkaharjussa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 8000 m3, HW = +80 ja NW = +73.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 75 ja ylin on noin + 80. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Alueen jätevedet kootaan Viertolan halki kulkevaan DN1200 jätevesien runkoviemäriin, josta ne johdetaan Suutarilan jätevedenpumppaamolle. Suutarilasta jätevedet johtuvat lopulta Viikinmäen jätevedenpuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Kaavamuutosalueiden kuivatus perustuu hulevesiviemäröintiin. Hulevedet johdetaan Viertolan ja Tikkurilan alueiden hulevesiviemäreitä pitkin suoraan Keravanjokeen.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle Kielotietä, Talvikkitietä ja Tikkurilantietä sekä Horsmakujaa, Saratietä, Liljatietä ja Ruokokujaa pitkin.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Kielotietä, Talvikkitietä ja Tikkurilantietä sekä Horsmakujaa, Saratietä, Liljatietä ja Ruokokujaa pitkin.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Alueen läntinen osa on merkitty yleiskaavassa 2020 lentomelun lentomeluvyöhykkeeksi 3 (LDEN 50-55dB). Itäpuoli alueesta ei ole lentomelualuetta.

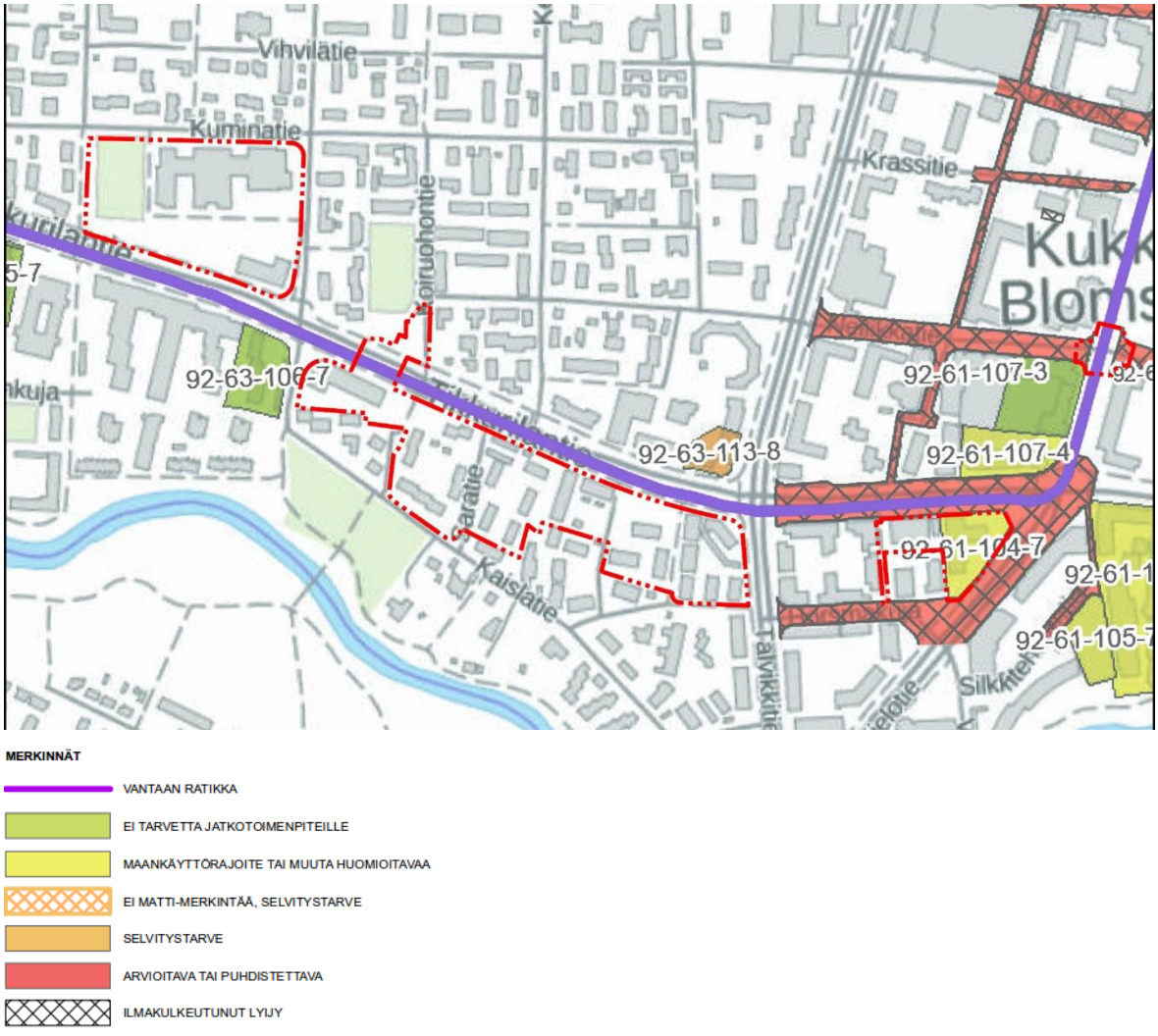
Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.8.2022*) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä on Tikkurilantie ja Kielotie. Tikkurilantien tiemelu päiväaikaan nousee 60–65 dB:n ja Kielotien päivämelu 65–70 dB:n.

Kuva 8. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.8.2022). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti.

Kiinteistöllä 92-61-104-7 on toiminut huoltoasema 1950-luvulta lähtien. Kohteessa on tehty kunnostustöitä vuonna 2000. Kohteesta tulee tarkistaa selvitystarve. Tikkurilantielle välillä Talvikkitie-Kielotie on osoitettu selvitystarve ja tälle alueelle on ilmakulkeutunut lyijyä.

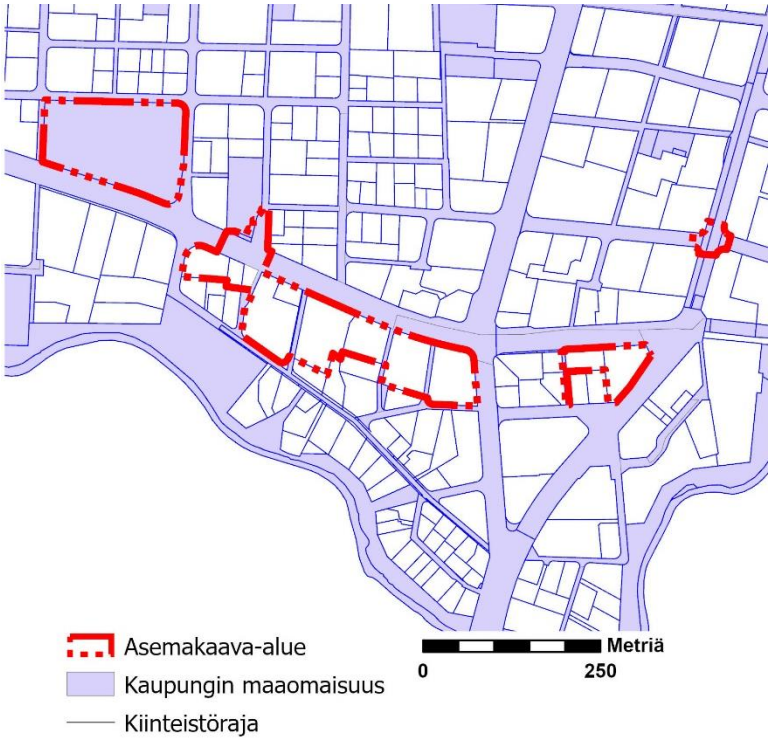


Kuva 9. Suunnittelualueen mahdolliset PIMA-kohteet, jotka täytyy tarkistaa tai selvitystarve tulee selvittää. (Golder Associates Oy 2020). Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat katualueet sekä yleisten rakennusten (Y) korttelialueen 92-63-119-1. Muut korttelit ovat yksityisessä omistuksessa. Kaupungin maanomistuksen pinta-ala yhteensä noin 3,01 ha, muu maanomistus kaava-alueella yhteensä noin 3,46 ha.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
92-63-105-2 Evä-Kara Oy
92-421-12-85 Evä-Kara Oy / Rakennusliike Evälahti Oy
92-63-107-1 Kiinteistö Oy Tikkurilantie 68
92-421-12-419 K ja R Tammela Oy
92-63-108-10 Asunto Oy Saratie 2
92-63-108-11 Asunto Oy Vantaan Saratie 4
92-421-12-78 YIT Suomi Oy
92-63-109-7 Asunto Oy Viertolansara
92-63-109-8 Asunto Oy Paadenkulma
92-63-110-1 Asunto Oy Kuriirinpuisto
92-63-111-1 Asunto Oy Talvikkitie 18
92-61-104-4 Kiinteistö Oy Vantaan Tikkurilantie 48
92-61-104-7 BC Real Estate Oy



Kuva 10. Kaupungin maanomistus lilalla.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan muutoksenhakuprosessi on vielä kesken. Niiltä osin kuin valitukset on hyväksytty, maakuntavaltuuston päätökset ovat edelleen täytäntöönpanokiellossa. Lainvoiman kaava saa vasta, kun mahdolliset jatkovalitukset on ratkaistu korkeimmassa hallinto-oikeudessa.

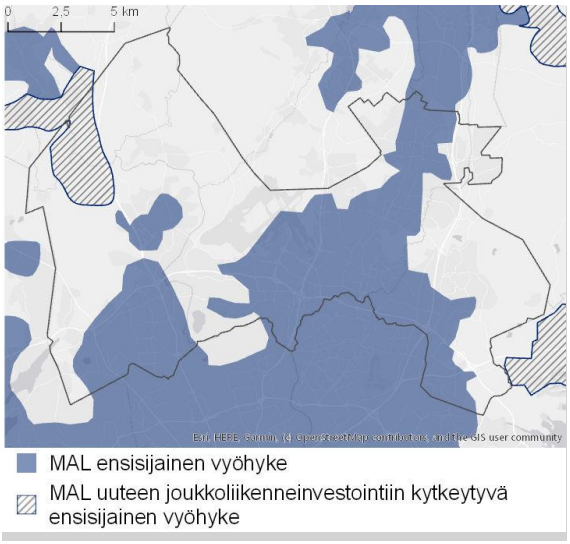
Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen eteläpuolella kulkee Keravanjoen viheryhteystarve.

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

Kuva 11. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti näkyy keltaisella soikiolla.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein HSLn toimesta yhteistyössä seudun 14 kunnan kanssa. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty mm., että liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä (määräävä tavoitetaso), asuntotuotannosta vähintään 90 % kohdistuu ensisijaisesti kehitettäville maankäytön vyöhykkeille (oheinen kartta) ja väestöstä vähintään 85 % sijoittuu kestävän liikkumisen vyöhykkeille. MAL 2019 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 26.3.2019 (liikenteen osuus) ja kaupunginvaltuustossa 20.5.2019. Valtion ja Helsingin seudun neuvotteluryhmä on 4.6.2020 saavuttanut neuvottelutuloksen maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimukseksi vuosille 2020–2031. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 21.9.2020 § 13 MAL-sopimuksen 2020–2031.

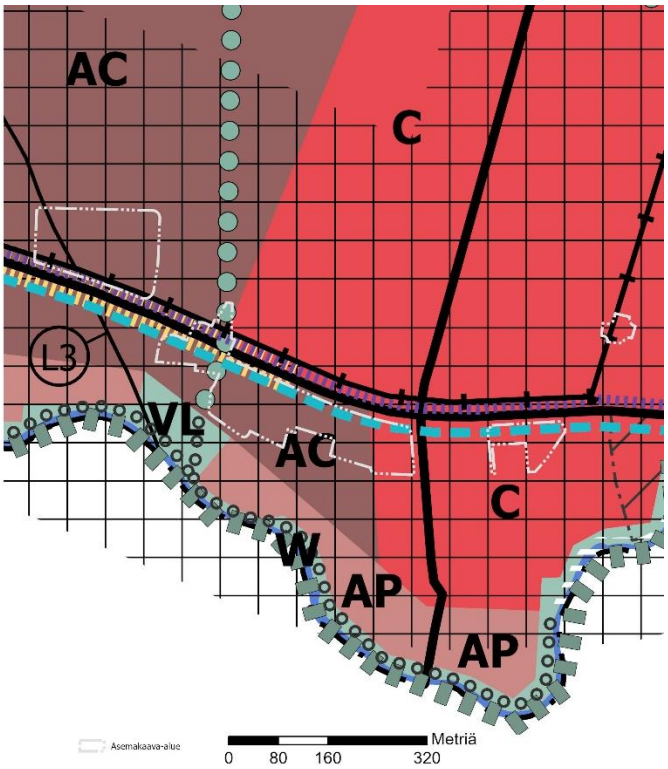


Kuva 12. *Ote MAL 2019 -suunnitelmasta*.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue on kaupunkikeskustan aluetta (C), asuntovaltaista keskusta-aluetta (AC) sekä asuinaluetta (A). Lisäksi koko alue on merkitty kestävän kasvun vyöhykkeeksi ( ). Tikkurilantielle on osoitettu pyöräliikenteen baana ( ), raitiotien reitti ( ), suuri rantatie ( ) sekä osalle matkaa katukuvan kehittämisvyöhyke ( ). Lisäksi kaavamuutosalueen halki kulkee pohjois-etelä suuntaisesti virkistysalueyhteystarve ( ) ja lentomeluvyöhyke 3 (LDEN 50-55dB) ( ). Kaavahanke on yleiskaava 2020 mukainen.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4-8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen



Kuva 13. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020.

Asemakaava

Kuva 14. Ote ajantasa-asemakaavasta.

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella katualuetta, moottoriajoneuvojen huoltoaseman korttelialuetta (LH/AM), liike- ja teollisuusrakennusten korttelialuetta (KLT-1), toimitilarakennusten korttelialuetta (KTY), yleisten rakennusten korttelialuetta (Y), asuntorakennusten korttelialuetta (A) sekä puistoaluetta (VP).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaava Tikkurila-Viertola 630100 (KV 18.6.1973).
- Asemakaava kortteli 63110-63111 ja katualueet 630200 (KV 16.11.1979).
- Asemakaava Tikkurila VIII 610400 (KV 15.3.1982).
- Asemakaavan muutos kortteli 61104 000342 (KV 30.7.1984).
- Asemakaavan muutos kortteli 63106 sekä katu- ja virkistysalueet 001788 (KV 13.6.2005).
- Asemakaavan muutos kortteli 61141 sekä katualueita 001945 (KV 2.3.2009).
- Asemakaavan muutos osa korttelia 63107 sekä katualuetta 002045 (KV 15.11.2010)
- Asemakaavan muutos osa korttelia 61110 sekä katualuetta 002142 (KV 7.4.2014).

Rakennuskielto

Alueella ei ole rakennuskieltoa asemakaavan laatimiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.

Kuva 15. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä (WSP Finland 2019).*

Kuva 16. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä (WSP Finland 2019). Viertolan raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.*

Kuva 17. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Tikkurilantiellä ja Kielotiellä (WSP Finland 2019). Silkkitehtaan raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

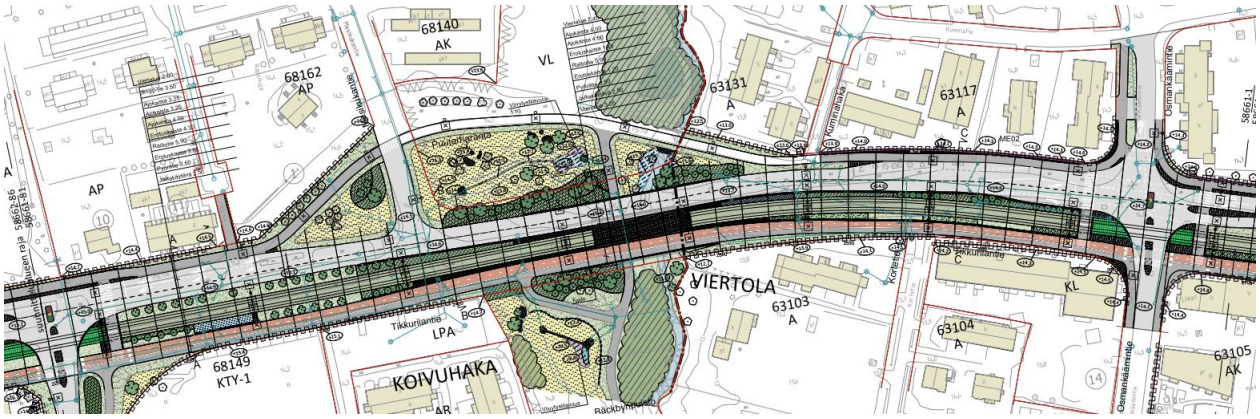
Katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

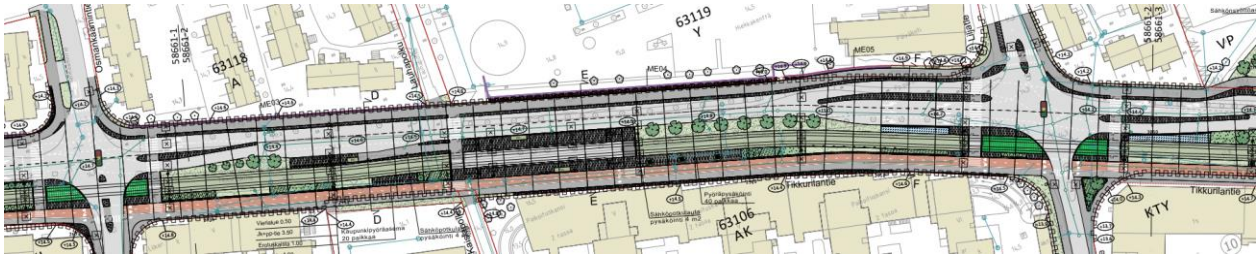
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2022 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Viertolan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 12.1.2022 ja 27.1.-9.2 välisenä aikana niistä oli mahdollista jättää mielipide.

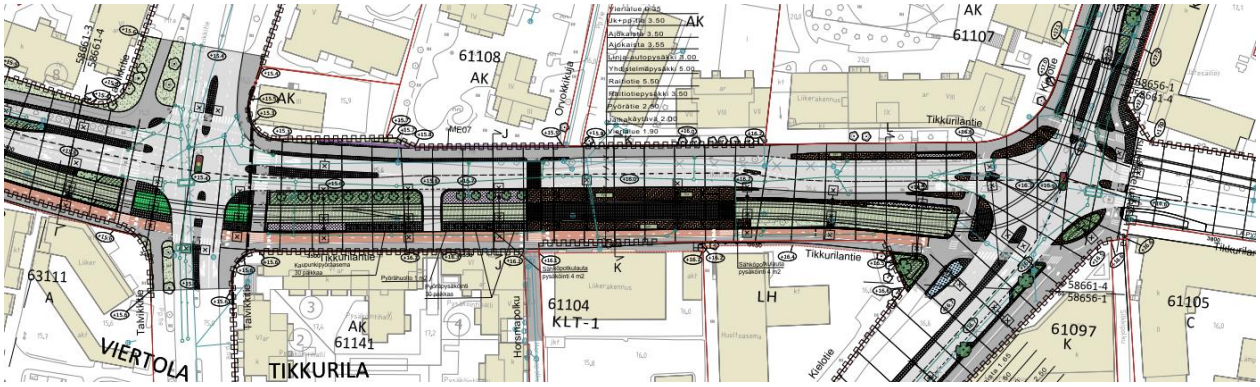


Kuva 18. Tikkurilantie välillä Kuriirikuja – Osmankäämintie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

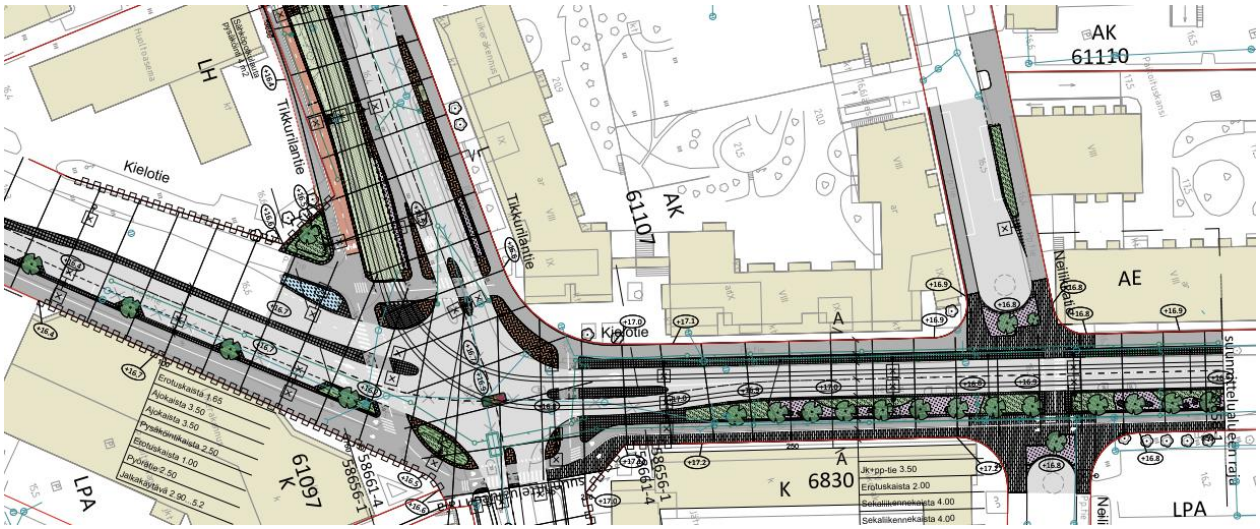


Kuva 19. Tikkurilantie välillä Osmankäämintie – Liljatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Kuva 20. Tikkurilantie välillä Liljatie – Talvikkitie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)



Kuva 21. Tikkurilantie välillä Talvikkitie – Kielotie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)



Kuva 22. Kielotie välillä Virnatie – Neilikkatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle laaditaan sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

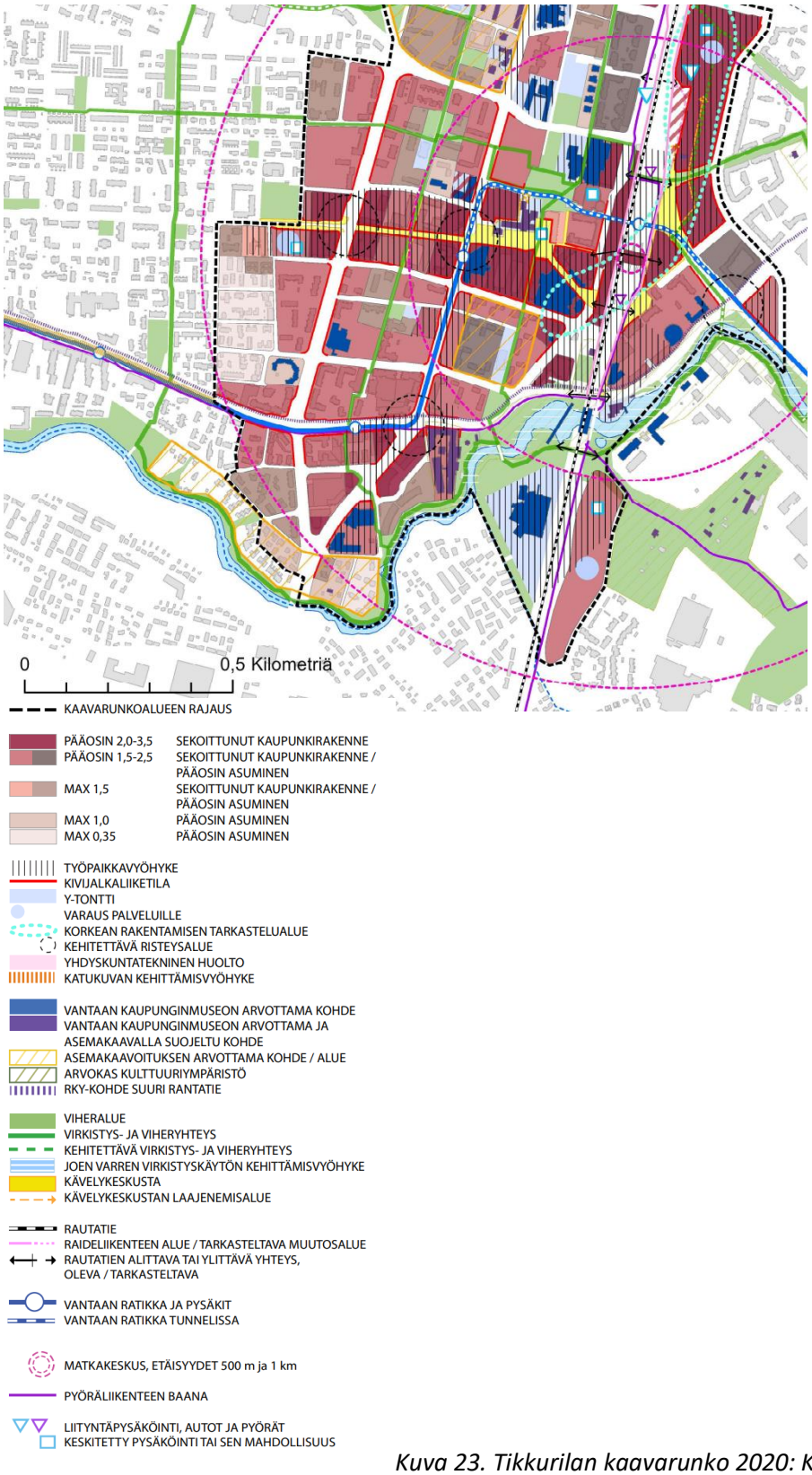
Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit, kuten taloudelliset vaikutukset.

Tavoitteena on, että kaavarunko voidaan hyväksyä kevään 2023 aikana.

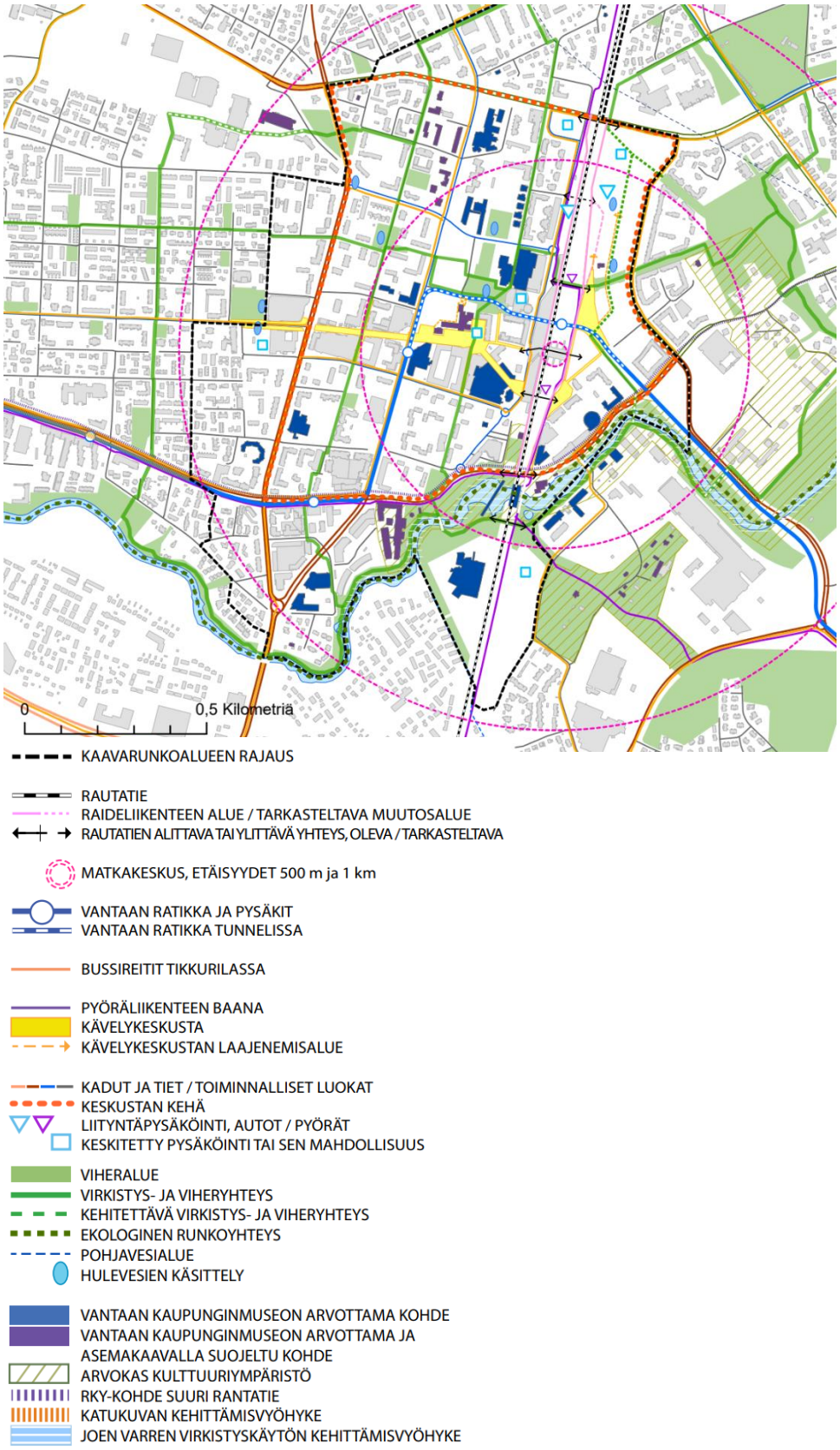
Tikkurilan kaavarunko

Tikkurilan kaavarungon päivitys on käynnissä. Kaavarunko ohjaa asemakaavoitustyötä ja antaa suuntaa alueen kehitykselle. Kaavarungon suunnittelualue kattaa Tikkurilan kaupunginosan ja osan Hiekkaharjusta, Jokiniemestä, Kuninkaalasta ja Viertolasta. Kaavamuutosalueen itäosa kuuluu Tikkurilan kaavarungon alueelle. Kaavarunko tarkastelee Tikkurilan keskustan kehitystä vuoteen 2040 saakka. Se mahdollistaa 10 000 asukkaan ja 4 000 työpaikan lisäyksen alueelle.

Tikkurilan kaavarungossa (9.8.2021) on osoitettu Vantaan ratikan linjaus sekä pysäkit. Tikkurilantien ja Kielotien risteys on osoitettu kehitettävänä risteysalueena. Tikkurilantien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana. Horsmapolun ja Orvokkikujan välillä kulkee virkistys- ja viheryhteystarve.



Kuva 23. Tikkurilan kaavarunko 2020: Kaupunkikuva ja –rakenne, asuminen ja työ. (Vantaan kaupunki)



Kuva 24. Tikkurilan kaavarunko 2020: Liikenne, viheralueet ja hulevedet. (Vantaan kaupunki)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002458.

Ratikan asemakaavat ovat olleet vuoden 2022 ja ovat vuoden 2023 asemakaavoituksen työohjelmassa.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Ratikan jatkosuunnittelun osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Viertolan kaavamuutoksen alueelta ei vastaanotettu yhtään mielipidettä.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja

17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (koko linjan suunnittelutilanne). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Kaikille avoin ratikan kevätinfo järjestettiin 6.4.2022 (koko ratikan linja).

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 3.6.2022 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 3.6.-24.6.2022 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 3.6.2022 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 10.6.2022 ja 16.6.2022. Tänä aikana ei vastaanotettu puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin yhteensä 3.

Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin ja Viertolan asemakaavamuutoksen valmisteluaineistoon.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saadut mielipiteet (tiivistettyinä)

BC Real Estate Oy:
BC:llä on omistuksessaan huoltoasemakäyttöön kaavoitettu (LH) tontti. Neste-K- konseptin käytössä oleva tontti toimii huoltoasemakiinteistönä. Mikäli ehdotettu liittymäkielto toteutusisi, pääsisi tontille kulkemaan ajoneuvoilla ainoastaan yhdestä suunnasta. Tikkurilantielle esitetty liittymäkielto heikentää merkittävästi tontilla olevan Neste-K- huoltoaseman toimintaedellytyksiä.

Katualueeksi muutettavaksi ehdotetulla alueella sijaitsevat tällä hetkellä Nesteen omistamat ja sen liiketoiminnan käytössä olevat polttoainesäiliöt. Niiden siirtäminen toisaalle aiheuttaisi merkittävän kustannuksen säiliöiden omistajalle Neste Markkinointi Oyj:lle.

BC:n näkökulmasta tontin pienenemisellä on huomattava kiinteistön arvoa alentava vaikutus myös kiinteistön rakennusoikeuden pienenemisen vuoksi.

Kaavoittajan vastaus:

Liittymät ja liikennöinti tontille ja sieltä kadulle on tarkistettu katusuunnittelun toimesta. Katualueen raja on tarkistettu ja säiliöt mahtuvat kaavassa osoitetulla tontille kokonaisuudessaan. Kielotien puolelta avataan tontille toinen liittymä korvaamaan Tikkurilantien puoleisen liittymän poistumista. Tontin pinta-alan pieneneminen ei vähennä tontin rakennusoikeutta, sillä tontin tehokkuusluku on muutettu rakennusoikeusluvuksi.

Neste Markkinointi Oy:
Neste Markkinointi Oy hallinnoi pitkäkestoisen vuokraoikeuden perusteella määräalaa huoltoasemakäyttöön kaavoitetusta tontista osoitteessa ….. . Tontin omistaa BC Real Estate Oy. Tontilla harjoitetaan polttonesteiden jakelun lisäksi myymälä-, kahvila- ja autonpesuliiketoimintaa.

Nesteen tarkoituksena on ollut jatkaa ja kehittää polttonesteiden jakelua nykypaikalla pitkälle tulevaisuuteen. Esitetyssä asemakaavan muutoksessa huoltoasemakiinteistön Tikkurilantien puoleiselle kiinteistön sivulle on esitetty liittymäkieltoa, josta tällä hetkellä on voimassa olevan asemakaavan sallima ajoliittymä. Huoltoasematoiminnan kannalta molempien ajoliittymien säilyttäminen on aivan olennainen asia. Kielotien kaistoja jakaa keskikoroke eikä kehätieltä lähestyttäessä huoltoasemakiinteistölle ole mahdollista kääntyä vasemmalle.

Säiliöautologistiikka toimittaa polttoaineet jakeluasemalle ja se edellyttää toimivia, turvallisia liikenneyhteyksiä katuverkolta tontille ja sieltä pois. Säiliöauto käyttää Tikkurilantien puoleista ajoliittymää poistuakseen tontilta ja ajoliittymän poistaminen ei mahdollistaisi säiliöauton ulosajoa. Osa tontista lunastettaisiin katualue käyttöön. Nesteen polttoainesäiliöt sijaitsevat osittain tuolla lunastettavaksi suunnitellulla alueella.

Kaavoittajan vastaus:
Liittymät ja liikennöinti tontille ja sieltä kadulle on tarkistettu katusuunnittelun toimesta. Katualueen raja on tarkistettu ja säiliöt mahtuvat kaavassa osoitetulla tontille kokonaisuudessaan. Kielotien puolelta avataan tontille toinen liittymä korvaamaan Tikkurilantien puoleisen liittymän poistumista.

Asunto-osakeyhtiö:
Asuntojen sisäänkäynnit ovat Tikkurilantien puolella. Jos nykyinen tila rakennuksen seinästä tontin rajaan jäisi alle kaksi metriä, niin rakennuksen ovelle ei pääse enää pelastusajoneuvolla tai muuttoautolla. Lumenauraus ei onnistu koneellisesti Lumen sijoittelu tontilla tulee mahdottomaksi

Kaavoittajan vastaus:
Rakennus on rakennettu aivan kiinni voimassa olevan asemakaavan osoittaman rakennusalan Tikkurilantien puoleiseen reunaan. Voimassa olevassa asemakaavassa Tikkurilantien puoleisella tontin sivulla tontin rajan ja rakennusalan väliin on osoitettu istutettavaksi tarkoitettu alueen osa. Pelastusajoneuvojen reittiä tai huoltoajoreittiä ei ole voimassa olevassa kaavassa osoitettu mielipiteessä esitetylle alueelle. 002458 asemakaavamuutoksen myötä istutettavaksi tarkoitettu alueen osa supistuu Tikkurilantien puoleisella rajalla. Pelastusreitti ja huoltoajot tontille kulkevat Ruokokujan kautta. Pelastuksen voi toteuttaa tontin pihan puolelta. Lumien sijoittelu ratkaistaan tontin sisäisillä järjestelyillä.

Valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalin mielipiteiden perusteella kaavaan tehtiin yksi korjaus korttelissa 61104, jossa Kielotien puolelta poistettiin osa voimassa olevan asemakaavan ajoliittymäkiellosta.

Asemakaavaehdotuksen nähtävillä olo ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 13.12.2022 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 18.1-16.2.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 13 kappaletta ja vastaanotettiin 8 kappaletta. Muistutuksia vastaanotettiin kolme (3) kappale.

Muistutukset:

Muistuttaja 1:

Neilikkatien- ja Orvokkikujan pysäköinnin kanssa on tälläkin hetkellä vaikeuksia. Autoja pysäköidään jatkuvasti väärin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita niin autoilijoille kuin jalankulkijoillekin. Parannus pitää tehdä sekä Neilikkatielle että Orvokkikujalle huolimatta siitä tuleeko Vantaan ratikka vai ei.

Neilikkatien ja Talvikkitien risteys. Liikennejärjestely puuttuu kaava-alueesta mutta se on aivan oleellinen osa ratikkakaavaa jos Talvikkitieltä ei kaavaehdotuksen mukaan enää saa kääntyä Kielotielle. Jo tällä hetkellä Talvikkitien risteyksessä kääntyminen Neilikkatieltä vasemmalle Talvikkitielle kohti Kehä kolmosta on ruuhka-aikana lähes mahdotonta. Kun Kielotien autokaistoja vähennetään, niin iso osa läpikulkevasta liikenteestä siirtyy kulkemaan Talvikkitielle (mikä ilmeisesti on kaavoittajan tarkoituskin), niin siellä liikennemäärä lisääntyy valtavasti. Silloin kääntyminen Neilikkatieltä Tikkurilantielle tulisi mahdottomaksi etenkin ruuhka-aikoina. Talvikkitien ja Neilikkatien risteykseen on rakennettava kiertoliittymä tai liikennevalot ajoneuvoliikenteen sujuvoittamiseksi sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Vastine:
Vantaan ratikka: Viertola kaava-alueeseen kuuluu Neilikkatien ja Kielotien liittymä. Neilikkatie ei kuulu kaava-alueeseen muilta osin. Neilikkatien ja Orvokkitien pysäköinti- ja liikennejärjestelyt eivät kuulu kaava-alueeseen 002458. Neilikkatien ja Talvikkitien risteys ei kuulu kaava-alueeseen.

Asemakaavassa 002458 Vantaan ratikka: Viertola kääntyminen Kielotieltä Neilikkatielle on katkaistu. Jatkossa Kielotieltä ei enää saa kääntyä Neilikkatielle. Tämä tulee rauhoittamaan Neilikkatien liikennettä, kun läpiajoliikenne Talvikkitieltä Neilikkatien kautta Kielotielle kielletään. Kielotiellä tulee olemaan sekaliikenne, jossa ratikan raiteet kulkevat kadun keskellä yhdessä ajokaistojen kanssa. Kielotiellä ajokaistoja vähennetään ja kevyen liikenteen kaistoja parannetaan.

Tikkurilantien ja Talvikkitien risteys tehdään liikennevalo-ohjattuna.

Ei toimenpiteitä.

Muistuttaja 2:
Neste Markkinointi Oy:
Neste pyytää, että asemakaavan muutosehdotuksessa Kielotien puoleiset liittymäkieltoalueet muutetaan siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Lisäksi Neste pyytää, että kaavaehdotuksessa otetaan huomioon tontin ja nykyisten maanalaisten polttonestesäiliöiden suojaetäisyydet.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

Muistuttaja 3:
BC Real Estate Oy
Pyydämme, että kaavaehdotuksessa muutetaan liittymäkieltoaluetta siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Pyydämme, että tontin rajaa siirretään kaavaehdotuksessa niin, että nykyiset säiliöt ovat BC:n tontilla ja että rajan määrittelyssä otetaan huomioon säännösten mukainen suoja-alue.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

Lausunnot:

Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY:

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. HSY lausuu, että uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Keski-Uudenmaan pelastuslaitos:
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos tuo esille, että mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.

Vastine:
Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.

Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes:
Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutosta 002458 (kaupunginosat 61, Tikkurila ja 63, Viertola / Vantaan ratikka) koskien.

Vantaan kaupunginmuseo:
Vantaan kaupunginmuseon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Kaupunginmuseo toteaa, että asemakaavamääräyksiä on annettu esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi. Kaupunginmuseon mukaan määräyksellä tulisi taata, että Suuren Rantatien historian esiintuonti tulisi yleiskaavan linjauksen mukaan huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia laadittaessa.

Vastine:
Alueella sijaitsee Suuren Rantatien historiallinen tielinjaus. Asia on avattu kaavaselostuksen sivulla 11. Kaavaselostuksen sivulle 36 kaavan vaikutuksia käsittelevään osuuteen lisätään maininta siitä, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen historia. Historiallisen taustan voisi tuoda esille katuympäristössä nostamalla niitä taiteen keinoin katualueen rakenteissa, kuten sähkönsyöttöasemien julkisivuissa sekä meluseinissä. Kaavassa on jo nyt annettu sähkönsyöttöasemista ja meluseinistä kaupunkikuvallinen määräys. Määräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin. Lisäksi ratikan varrelle ollaan laatimassa taiteen yleissuunnitelmaa, jossa esimerkiksi katualueen rakenteita ja pysäkinympäristöjä voidaan hyödyntää taiteen paikkoina.

Helsingin Seudun Liikenne HSL:
HSL toteaa, että Vantaan ratikkaa ja siihen liittyvää joukkoliikennettä ollaan suunniteltu hyvässä yhteistyössä. HSL kuitenkin pyytää vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. HSL toteaa, että Vantaan Asuntoalueiden pysäköintimitoitus -ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikkaa/asunto. Lisäksi muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m2.

Vastine:
Ratikan asemakaavamuutoksien tavoitteena on laajentaa katualuetta siten, että ratikka ja parannetut liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylät mahtuvat katualueelle. Kaavassa laajennetaan

katualuetta ja pienennetään muita alueita. Muilta osin kaava-alueen korttelit pysyvät voimassa olevan asemakaavan mukaisena.

Kaavatyö on aloitettu Vantaan kaupungin aloitteesta. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä.

Uudenmaan Elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus ELY:
ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset.

ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.

ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei käsitellä kaava-aineistossa ELY-keskuksen mukaan laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpide-ehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet).

ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon. Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee ELY-keskuksen mukaan pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

ELY-keskus sanoo, että on hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. ELY-keskus toteaa, että kaavakartalle merkitty melueste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty. ELY-keskus tuo esille, että asemakaavan tarkkuus ja toiminnan herkkyys huomioiden merkintää on syytä muuttaa meluselvityksessä esitetyn mukaiseksi.

ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 15.11.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35.

Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan korttelialueille on jätetty voimassa olevan asemakaavan mukaiset pysäköintimääräykset. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Asemakaavan selostuksen sivuilla 39-41 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.
https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja

Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Tikkurilantien varrelle on osoitettu melueste Viertolan koulun piha-alueen suojaksi. Meluesteen sijainti on likimääräinen, joten sen esitetty pituus

saattaa poiketa hieman toteutettavasta meluesteestä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että melueste täyttää meluntorjunnan kannalta vaatimuksensa. Kaavakarttaan korjataan meluesteen pituus vastaamaan päivitetyn meluselvityksen mukaista esteen pituutta.

Viertolan kaava-alueella on käyty mittaamassa asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero niissä kohteissa, joissa on epäilty ohjearvojen ylittyvän. Mittausten mukaan ohjearvot kuitenkin alittuvat. Asia käy ilmi meluselvityksen sivulta 21 ” Vaihteiden kohdalla sijaitsevissa asuinrakennusten Horsmakuja 4 ja 6 hankkeessa mitatut äänitasoerot ovat välillä 37–42 dB. Tikkurilantien ja Kielotien risteyksessä kaarteen kohdalla sijaitsevan asuinrakennuksen (Tikkurilantie 55) mitatut äänitasoerot ovat välillä 40– 44 dB.”

Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 42 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 42. Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Vantaan Energia toteaa, että muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella [on] ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Vantaan Energia toteaa, että mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ruokokujan päähän on asemakaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamolle M281.

Uudenmaan liitto:
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.
- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.

- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
- joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.
2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.
3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.
4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle. Kiinteistöt, joiden pinta-alaan muutos vaikuttaa, ovat mukana kaavamuutoksessa.

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan ensimmäisen vaiheen katu- ja puistosuunnitelmiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle. Varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat tarkennetaan tilavaraussuunnitelmista. Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan ensimmäiset katusuunnitelmaluonnokset ovat valmistuneet Tikkurilan ja Hakunilan suuralueilla. Viertolan kaava-alueelle sijoittuvat suunnitelmat valmistuivat 12.1.2022. Katusuunnitelmaluonnokset toimivat osaltaan myös asemakaavan valmistelumateriaalina.

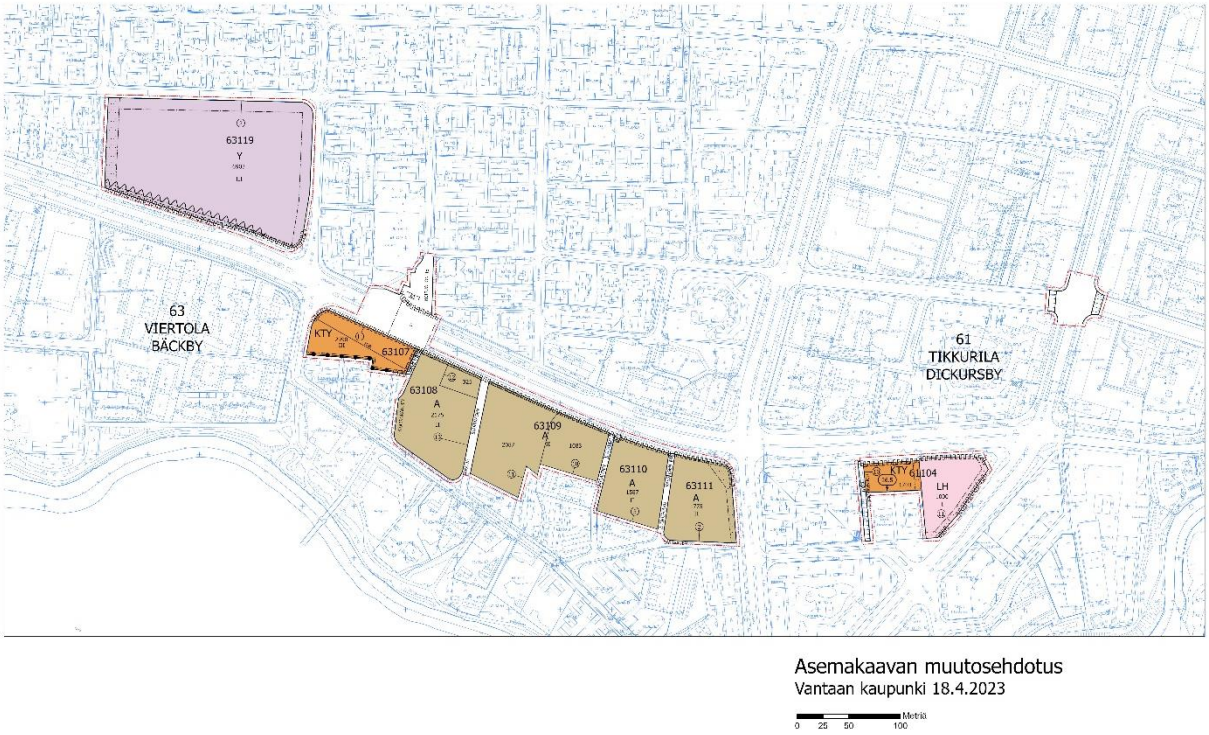
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan muutoksella levennetään katualuetta Tikkurilantiellä muuttamalla osia korttelialueista sekä puistoalueesta katualueeksi. Lisäksi Kielotiellä Neilikkatien risteyksessä muutetaan

katualuetta osin kävelykaduksi ja katkaistaan liittyminen Neilikkatieltä Kielotielle ratikan tuomien uusien liikennejärjestelyiden vuoksi. Katualueen muutokset perustuvat 12.1.2022 valmistuneisiin katusuunnitelmien tilavarauksiin.

Asemakaavan muutoksella muutetaan korttelien tehokkuuslukuja rakennusoikeusluvuksi. Kiinteistöjen kokonaisrakennusoikeudet eivät muutu pinta-alamuutosten myötä. Ajoyhteys- ja ajoliittymäkieltomerkintöjä muutetaan kortteleissa 61104. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin Melumääräyksiä on lisätty korttelin 61104 tontille 10. Kortteliin 63119 merkitään meluseinä. Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) sähkönsyöttöasemaa varten sijoittuu Tikkurilantien katualueelle Koiruohontien läheisyyteen. Ruokokujan päähän Tikkurilantien katualueelle on osoitettu ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Muilta osin korttelialueet esitetään voimassa olevan asemakaavan mukaisina eikä asemakaavan muutoksella osoiteta uutta rakentamista.



Kuva 25. Kuva kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Asemakaavamuutoksessa rakennusoikeuksiin ei tule muutoksia. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on kaavamuutoksessa muutettu rakennusoikeusluvuksi, jotta rakennusoikeudet pysyvät ennallaan tontin pinta-aloista riippumatta.

Kaava-alueen pinta-ala on 65 259 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 21 628 k-m².

Asuinrakennusten korttelialueita (A) kaava-alueella on yhteensä 24 748 m². Rakennusoikeus on yhteensä 9 032 k-m².

Yleisten rakennusten korttelialueita (Y) on yhteensä 22 797 m². Rakennusoikeus on yhteensä 6 903 k-m².

Toimitilarakennusten korttelialueita (KTY) alueita on yhteensä 5 081 m². Rakennusoikeutta on yhteensä 4 693 k-m².

Liikennealueita on yhteensä 12 633 m². Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta 2 081 m².

Virkistysalueiden (VP) määrä pienenee kaavamuutoksen myötä 297 m²

Maanalaisia tiloja on yhteensä 3 236 m².

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu melusuojaukseen, maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, hulevesien hallintaan ja tulvareitteihin, työmaavesien käsittelyyn sekä rakennusten sisäilman laatuun liittyviä määräyksiä. Suunnittelualueelle sijoittuvasta sähkönsyöttöasemasta (et) on annettu kaupunkikuvallinen määräys.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu asuntorakentamisen korttelialueista (A), yleisten rakennusten korttelialueesta (Y), huoltoasemien korttelialuetta (LH) sekä toimitilarakennusten korttelialueista (KTY). Asemakaavassa on mukana korttelialueita niiltä osin, kun katualuetta laajennetaan korttelialueelle.

4.3.1 Korttelialueet

A, asuntorakennusten korttelialue
Korttelialueiden rajauksia on tarkistettu ja Tikkurilantiehen rajautuvia tontin osia on muutettu katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittavat tehokkuusluvut on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Tonttinumerot on tarkistettu. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

KTY, toimitilarakennusten korttelialue
Korttelialueen 61104 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. KLT-korttelin käyttötarkoitusmerkintä muutetaan Vantaalla yleisesti käytössä olevaksi KTY-merkinnäksi. Käyttötarkoitusmerkinnän muutos ei vaikuta korttelissa sallittuihin toimintoihin. Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja. Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. Ajo tontille tapahtuu Horsmapolun kautta. Uusi tonttinumero on 10. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla,

jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Korttelialueen 63107 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Uusi tonttinumero on 11. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

LH, huoltoasemien korttelialue

Korttelialueen 61104 rajausta on tarkistettu Tikkurilantien puoleiselta rajalta ja muutettu osin katualueeksi. Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Kielotien puolelta on avattu uusi ajoneuvoliittymä poistamalla ajoliittymäkieltomerkinnästä osa. Uusi tonttinumero on 11. Tontille on annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakennustoimenpiteisiin ryhtymistä. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Y, yleisten rakennusten korttelialue

Korttelialueen 63119 rajausta on tarkistettu ja tontista 2 muutetaan osa katualueeksi. Rakennusoikeutta osoittava tehokkuusluku on muutettu kerrosalaneliömetreiksi, jotta rakennusoikeus pysyy ennallaan tontin pinta-alasta riippumatta. Korttelin Tikkurilantien puoleiselle rajalle on osoitettu määräys meluesteen rakentamisesta. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin. Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla. Opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 24 dB.

4.3.2 Muut alueet

Katualueet

Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaluonnosten tilavarausten 12.1.2022 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Neilikkatien läpiajo Tikkurilantieltä on estetty muuttamalla osa Neilikkatien-Tikkurilantien risteyksestä jalankululle varatuksi kaduksi. Ajo kortteliin 61104 osoitetaan jatkossa Horsmakujan kautta. Liljapuiston eteläpuolelle katualueelle on osoitettu ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue (et) katualueen sähkönsyöttöasemaa varten. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Tikkurilan alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 100 000 k-m^2. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta. Kaavassa on osoitettu varaus meluesteelle korttelin 63119 kadun puoleiseen osaan. Melueste tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoiseksi. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

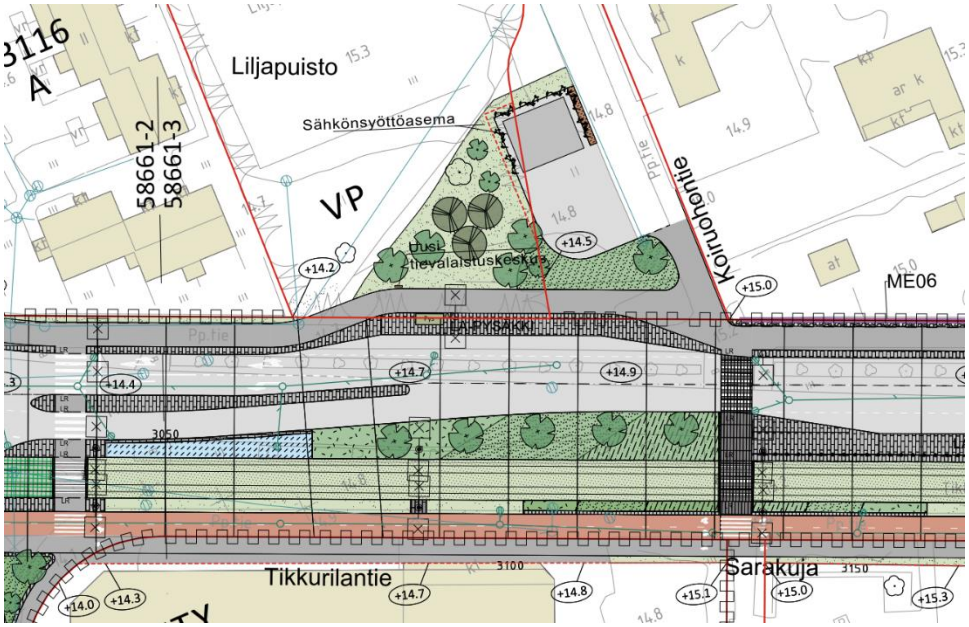
Liljapuiston eteläpuolelle Tikkurilantien katualueelle on osoitettu varaus sähkönsyöttöasemalle (et). Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

Ratikan katukäytävän tarkempi suunnittelu tehdään ratikan katu- ja puistosuunnittelutyössä.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten (*Sweco 12.1.2022*) perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia.

Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin *(Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020)* mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.

Kuva 26. Raidealueen esimerkkitoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).



Kuva 27. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Liljatie-Talvikkitie. Kuvassa näkyy Liljapuiston yhteyteen suunniteltu sähkönsyöttöasema. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Asuminen

Alueelle ei osoiteta uutta asumista. Nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja.

Ratikan rakentaminen lisää alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa *(Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset).* Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023*).

Rakentamiskustannukset koostuvat raitiotien ja pysäkkien, autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, puurivien ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta. Lisäksi kustannukset on laskettu maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtämiselle ja uusien rakentamiselle sekä nykyisten rakenteiden purkamiselle. Kustannuksiin on laskettu materiaalit, suunnittelu ja rakentamisen kulut. Kaikki raitiotien rakentamisesta sekä ratikkakaduille että ympäröiville kaduille aiheutuvat muutokset on otettu huomioon rakentamiskustannuksissa. Esimerkiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden parannukset on laskettu mukaan kustannuksiin.

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan. Joulukuussa 2022 saatiin laskettua ensimmäiset osuudet Kyytitiellä ja Hakunilantiellä.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä *(Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022)* vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöveroverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 2019 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 315 miljoona euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 337 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan +23 miljoona euroa 40 vuoden aikana. Arvio päivitetään ratikan hankesuunnitelmaan keväällä 2023.

Tämänhetkisen MAL-sopimuksen mukaan valtio maksaa 30 prosenttia Vantaan ratikan suunnittelukustannuksista. Jos ratikka päätetään rakentaa, on mahdollista, että valtio maksaa 30 prosenttia rakentamiskustannuksista.

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavalla ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Virkistys

Kaavan toteuttaminen muuttaa pienen osan Liljapuiston puistoaluetta katualueeksi. Muutoksella ei ole merkittävää vaikutusta puistoalueen nykyiseen käyttöön.

Ratikan toteuttaminen parantaa yleisesti nykyisten virkistysalueiden saavutettavuutta kuten suunnittelualueen eteläpuolelle sijoittuvan Keravanjoen jokirannan saavutettavuutta.

Kulttuuriperintö

Kaavalla ei ole vaikutuksia arvokkaaseen kulttuuriperintöön tai muinaisjäännöksiin.
Alueen historiaa ja Suurta Rantatietä voi tuoda esille uusien rakenteiden, kuten meluesteen ja sähkönsyöttöaseman suunnittelussa ja toteutuksessa esimerkiksi taiteen keinoin. Viertolan koulu on syksyllä 2021 suoritetun Vantaan 1980-1990 toimitilarakennusten inventoinnin perusteella todettu suojeluarvoiltaan vähäiseksi, eikä kohteella ole suojelutarvetta.

Liikenne

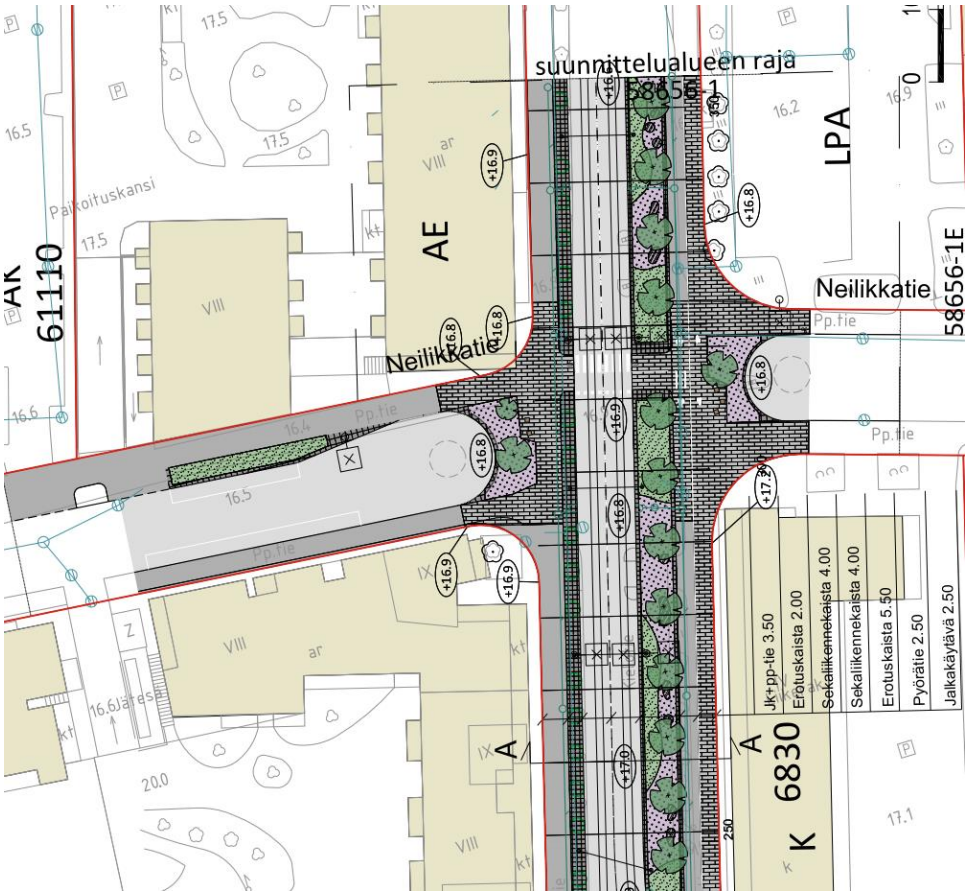
Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Kielotiellä, Neilikkatiellä sekä Tikkurilantiellä. Kielotiellä raitiotie on suunniteltu kulkemaan katualueen keskellä ajoväyliä pitkin yhdessä ajoneuvoliikenteen kanssa samalla kaistalla. Ajo Neilikkatieltä Kielotielle katkaistaan. Osa Neilikkatiestä Kielotien risteyksen kohdalla muutetaan kevyen liikenteen kaduksi. Tikkurilantiellä raitiotie kulkee katualueen eteläosassa, ajoneuvoliikenteestä erotettuna.

Kaava-alueen itäosassa korttelissa 61104 huoltoasematontin (LH) ja toimitilarakennusten tontin (KTY) nykyiset liittymät Tikkurilantieltä poistuvat käytöstä kaavan toteuttamisen myötä. LH-korttelin nykyinen liittymä Kielotien puoleisella rajalla säilyy ennallaan ja Kielotielle osoitetaan toinen uusi liittymän paikka korvaamaan Tikkurilantien liittymän poistuminen. Yhdistelmäperävaunujen kääntymisen ajourat on tarkistettu tontilla ja Kielotien katualueella. KTY-korttelissa uusi liittymä on osoitettu korttelin länsipuoleisen Horsmapolun kautta. Muilta osin kaava-alueen liittymät säilyvät ennallaan. Ajoneuvoliittymäkieltoja lisätään korttelissa 61104 sekä Tikkurilantien vastaisille kevyen liikenteen kaduille.



Kuva 28. Asemakaavan toteutuessa Neilikkatien läpiajo Kielotien läpi estyy. Ote katusuunnitelmaluonnoksesta välillä Virnatie-Neilikkatie. (Sweco, luonnos 12.1.2022)

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle korttelin 61104 pohjoispuolelle sijoittuu Silkkitehtaan pysäkki ja Viertolan koulun eteläpuolelle Viertolan pysäkki. Arvioidut matka-ajat Silkkitehtaan ja Viertolan pysäkeiltä Lentoasemalle, Jumbolle ja Tikkurilan on esitetty alla olevassa taulukossa.

Matka-aika ratikalla	Lentokenttä	Jumbo	Tikkurilan asema
Silkkitehdas	23 min	12 min	3 min
Viertola	22 min	10 min	5 min

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 82 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän jo 100 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).*

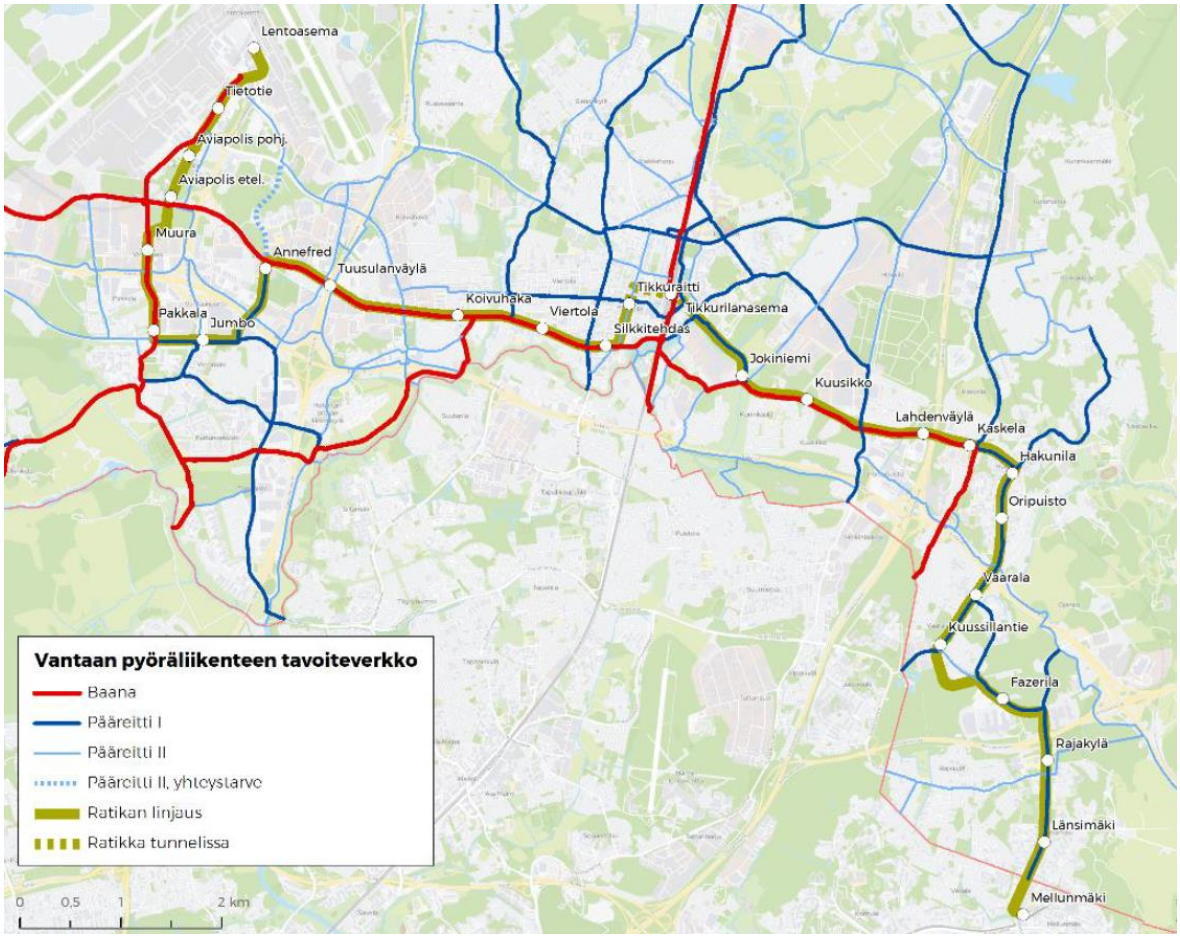
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).* Parannetut jalankulun ja pyöräilyn reitit näkyvät asemakaavassa leveämpänä katualuevarauksena.

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Tikkurilantien eteläpuolelle on määritelty pyöräilyn baana, joka mahdollistaa nopean ja sujuvan yhteyden aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Katusuunnitelmaluonnosten mukaan Silkkitehtaan pysäkin yhteyteen on esitetty 30 paikkainen kaupunkipyöräasema, 30 paikkainen pyöräpysäköinti sekä 2 kpl 4 m2:n suuruista sähköpotkulauta-aluetta. Viertolan pysäkin yhteyteen on osoitettu 20 paikkainen kaupunkipyöräasema, 40 paikkainen pyöräpysäköinti sekä 2 kpl 4 m2:n suuruista sähköpotkulauta-aluetta.



Kuva 29. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020).

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi.

Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan katusuunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti
Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.8.2022 *(Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Tikkurilantien varrella välillä Talvikkitie-Kielotie (paaluväli 8400–8700) on rakennuksia lähimmillään 10 metrin etäisyydellä kadusta tai radasta. Nykytilanteessa tien eteläpuolen oleskelualueet eivät sijoitu ohjearvot (55 dB) ylittävälle melualueelle. Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaava-alueen julkisivulla on päivällä 63 dB ja yöllä 58 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurimmat julkisivun keskiäänitasot päivällä ja yöllä ovat 60 ja 59 dB. Julkisivuihin kohdistuva suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on 74 ja 75 dB. Sisämelutason ohjearvot LAeq7-22 45 dB ei ylity kaava-alueella ennustetilanteessa. Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Selvityksen perusteella Tikkurilantielle välille Talvikkitie-Kielotie ei kohdistu meluntorjuntatarvetta kaava-alueella.

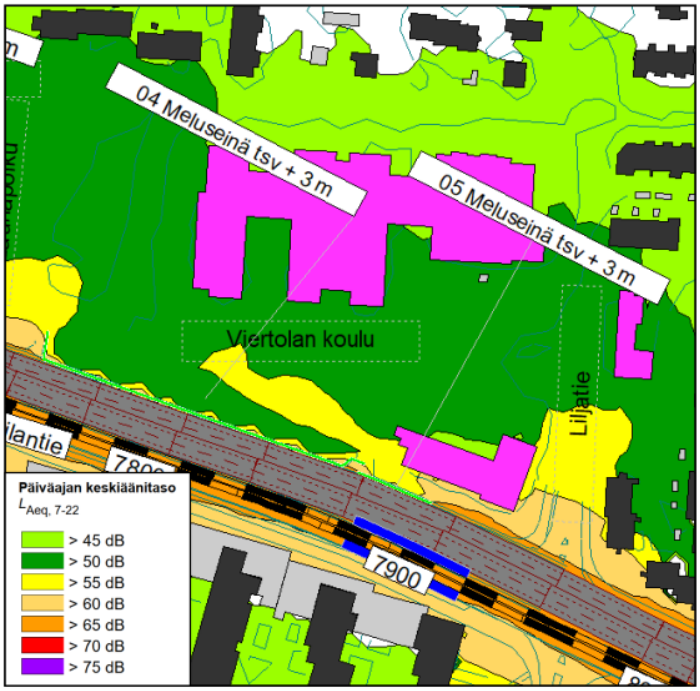
Tikkurilantien varrella välillä Liljatie-Talvikkitie (paaluväli 8000–8400) nykytilanteessa päiväajan melun yli 55 dB alueet ulottuvat useille oleskelupihoille. Päiväajan melun yli 55 dB ja yöajan melun yli 50 dB alueet ulottuvat noin 60 metrin etäisyydelle Tikkurilantiestä. Ennustetilanteessa ilman torjuntaa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 65 dB. Ohjearvot ylittyvät osalla oleskelualueita. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 60 dB. Julkisivuihin kohdistuva suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on kaava-alueella 77 dB. Tikkurilantietä lähimpänä olevien oleskelupihojen melutasot ylittävät paikoin melun ohjearvot. Raitioliikenteen vaikutus oleskelupihojen meluarvoissa on alle 2 dB. Keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo

45 dB eivät ylity kaava-alueella, kun oletetaan rakenteiden ääneneristyksen olevan tavanomainen 30 dB ja kaavamääräysten mukainen 32 dB ja 34 dB niissä rakennuksissa, joita kaavamääräys koskee. Selvityksen perusteella Tikkurilantielle välille Liljatie-Talvikkitie ei kohdistu meluntorjuntatarvetta kaava-alueelle.

Tikkurilantiellä Viertolan koulun (paaluväli 7700–8000) ulko-oleskelualueet ovat kadun ja koulun välissä 50–65 dB päivämelualueella. Nykytilanteessa päiväajan melutasot ylittyvät osalla koulun oleskelualueilla. Ennustetilanteessa ilman torjuntaa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 63 dB. Ennustetilanteessa tie- ja raitioliikenteen yhteismelun päiväajan melutasot ylittyvät koulun oleskelualueilla. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on kaava-alueella 56 dB ja raitiotien aiheuttama suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on kaava-alueella 68 dB. Raitioliikenteen aiheuttamat päiväajan melutasot ylittyvät koulun oleskelualueilla. Tiemelu on kuitenkin noin 3 dB voimakkaampi kuin raitioliikenteen melu. Kohteessa on meluntorjuntatarve koulun oleskelualueella. Sisämelun keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB. Selvityksen perusteella meluntorjuntaratkaisuksi on esitetty kahta meluseinää pituudeltaan noin 160 metriä ja molempien korkeus on tsv +3m (kadun tasausviivasta). Torjunnan sijoittelun haasteena on tasoliittymät, kevyenliikenteenväylät, suojatiet, puusto, risteysalueiden näkemävaatimukset, bussipysäkit sekä kaavan mukaiset kävelyyhteydet. Kulkuyhteysaukot heikentävät suojaustehoa siten, että ohjearvo hieman ylittyy myös meluntorjunnan kanssa. Torjuntaa voidaan tarvittaessa tehostaa joko korottamalla meluseinää tai mikäli mahdollista, lomittaa melueste kulkuaukon kohdalta.

Meluselvityksen 2022 (*Sitowise Oy*) pohjalta asemakaavassa korttelin 61104 tontille 10 on annettu melumääräys, jonka mukaan toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB. Yleisten rakennusten korttelialueelle on annettu melumääräys, jonka mukaan opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB ja toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 24 dB. Yleisten rakennusten korttelialueen kadun puoleiselle rajalle on annettu määräys, jonka mukaan alueelle on rakennettava melueste.

Kuva 30. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta Tikkurilantiellä. (Sitowise 31.8.2022) Kaava-alue näkyy kuvassa punaisella rajattuna.



Kuva 31. Tikkurilantien päivämelutilanne jatkosuunnitteluun esitettävällä meluntorjunnalla Viertolan koulun kohdalla. (Sitowise 31.8.2022)

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (*Sweco, 23.5.2022*) mukaan kaava-alueeseen kuuluvat rakennukset Kielotien varrella sijoittuvat runkomelun riskialueen (45 dB) välittömään läheisyyteen.

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.

Kuva 32. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Tikkurilantiellä Kielotien ja Viertolan koulun välillä. (Sweco, 23.5.2022)

Kuva 33. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Tikkurilantiellä Viertolan koulun ja Backbynpuiston välillä. (Sweco, 23.5.2022)

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla *(Sweco, 23.5.2022).*

Värähtely-luokka	Kuvaus olosuhteista	$v_{w,95}$ (mm/s)
A	Hyvät asuinolosuhteet *Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää*	≤ 0,10
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet *Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää*	≤ 0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa *Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla *Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,60

Rakennustyyppi	Runkomelutaso L_{prm} (dB)
Radio-, tv- ja äänitysstudiot, konserttisalit	25-30
Asuinhuoneistot	30/35*
Hoito- ja sosiaalihuollon laitokset, majoitustilat	30/35*
Kokoontumis- ja opetustilat	35
Toimistot, kaupat, näyttelytilat, museot	40/45*

*Kuva 34. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 23.5.2022.*

Ilmanlaatu

Kaava-alueen asuinkortteleissa määrätään koneellisten ilmanvaihtojärjestelmien asentamisesta. Rakennus tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen *(Golder Associates Oy 2020)* mukaan huoltoaseman korttelissa (LH) maaperän tila tulee selvittää. Korttelille on kaavassa annettu määräys, jonka mukaan maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperän tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Keravanjokeen aiheudu kiintoaineskuormitusta.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Katusuunnitelmaluonnoksissa (*Sweco 12.1.2022*) katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen katuvihreän määrä vähenee. Osa Liljapuiston puistoalueesta muutetaan katualueeksi. Muutos on puiston kokoon nähden vähäinen.

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen ei vaadi huomattavia maanpinnanleikkauksia. Kokonaisuudessaan kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.
Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varteen istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mahdollista. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan *(Sitowise Oy, 13.5.2020)* resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2023, jonka jälkeen koko ratikkahankkeesta voidaan tehdä investointipäätös noin vuonna 2023. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuisi v. 2024–2028.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Marjaana Yläjääski	aluearkkitehti
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
Vantaan ratikka:	Tiina Hulkko	hankejohtaja
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
	Hannakaisa Markkanen	tiedottaja
Kadut ja puistot:	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija

Mittaus- ja geopalvelut:	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Lari Jaakkola	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 18. päivänä huhtikuuta 2023, tarkistettu 8.5.2023

Marjaana Yläjääski	Anna Sarikaya
aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	07.03.2023
Kaavan nimi	002458 Viertola 63 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002458
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	6,5494	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,3236	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	6,5494

Ranta-asemakaava	**Rantaviivan pituus [km]**		
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**	
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**	

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,5494**	**100,0**	**21628**	**0,33**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	2,4748	37,8	9032	0,36	-0,1055	0
P yhteensä						
Y yhteensä	2,2797	34,8	6903	0,30	-0,0213	0
C yhteensä						
K yhteensä	0,5081	7,8	4693	0,92	-0,0512	0
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0297	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,2868	19,6	1000	0,08	0,2077	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

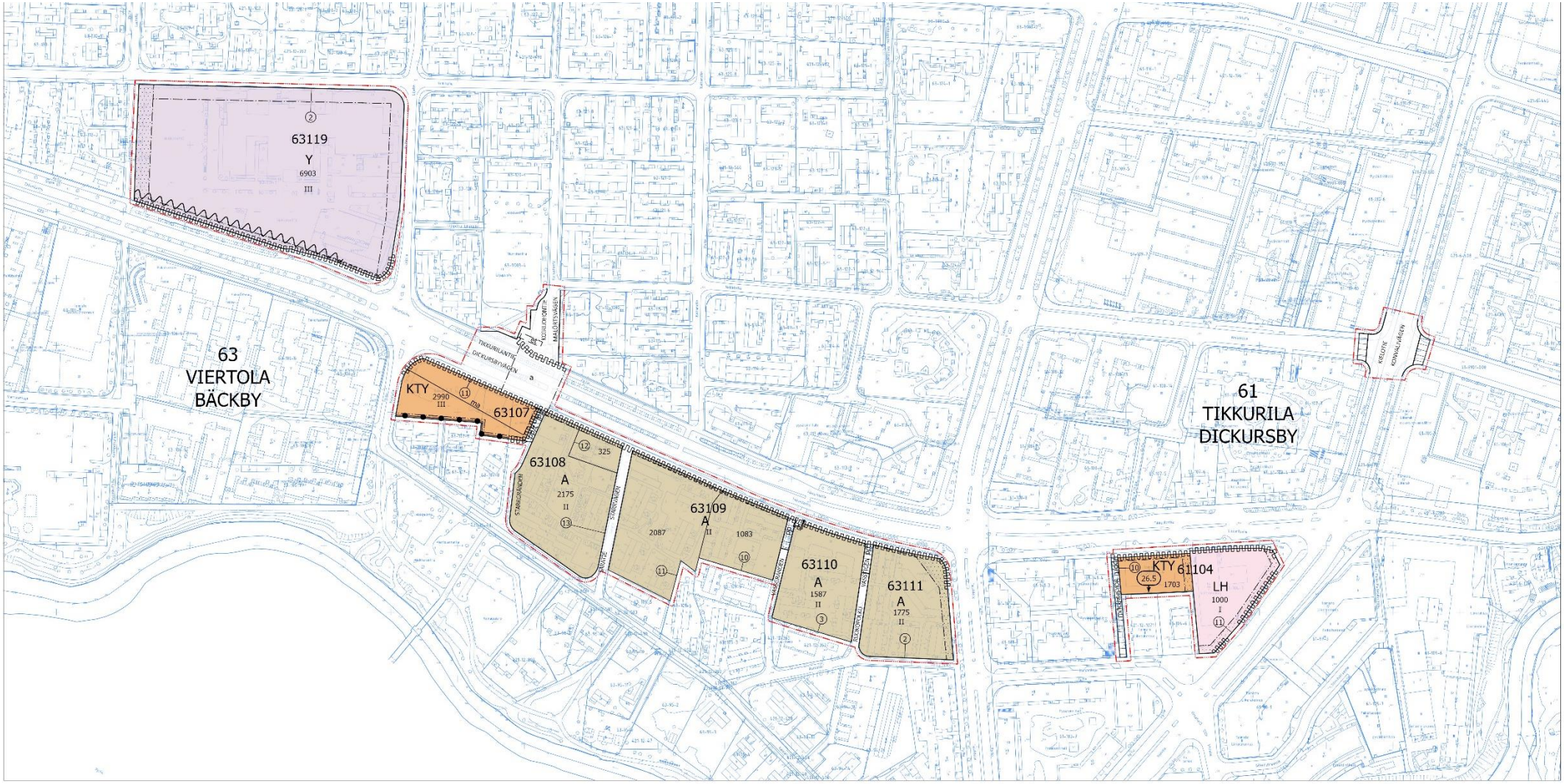
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3236**	**4,9**	**0**	**-0,0313**	**0**

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,5494**	**100,0**	**21628**	**0,33**	**0,0000**	**0**
A yhteensä	2,4748	37,8	9032	0,36	-0,1055	0
A	2,4748	100,0	9032	0,36	-0,1055	0
P yhteensä						
Y yhteensä	2,2797	34,8	6903	0,30	-0,0213	0
Y	2,2797	100,0	6903	0,30	-0,0213	0
C yhteensä						
K yhteensä	0,5081	7,8	4693	0,92	-0,0512	0
KLT-1	0,0000		0		-0,1703	-1703
KTY	0,5081	100,0	4693	0,92	0,1191	1703
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000		0		-0,0297	0
VP	0,0000		0		-0,0297	0
R yhteensä						
L yhteensä	1,2868	19,6	1000	0,08	0,2077	0
Kadut	0,8371	65,1	0		0,1955	0
Kev.liik.kadut	0,1082	8,4	0		0,0233	
LH	0,3415	26,5	1000	0,29	-0,0111	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

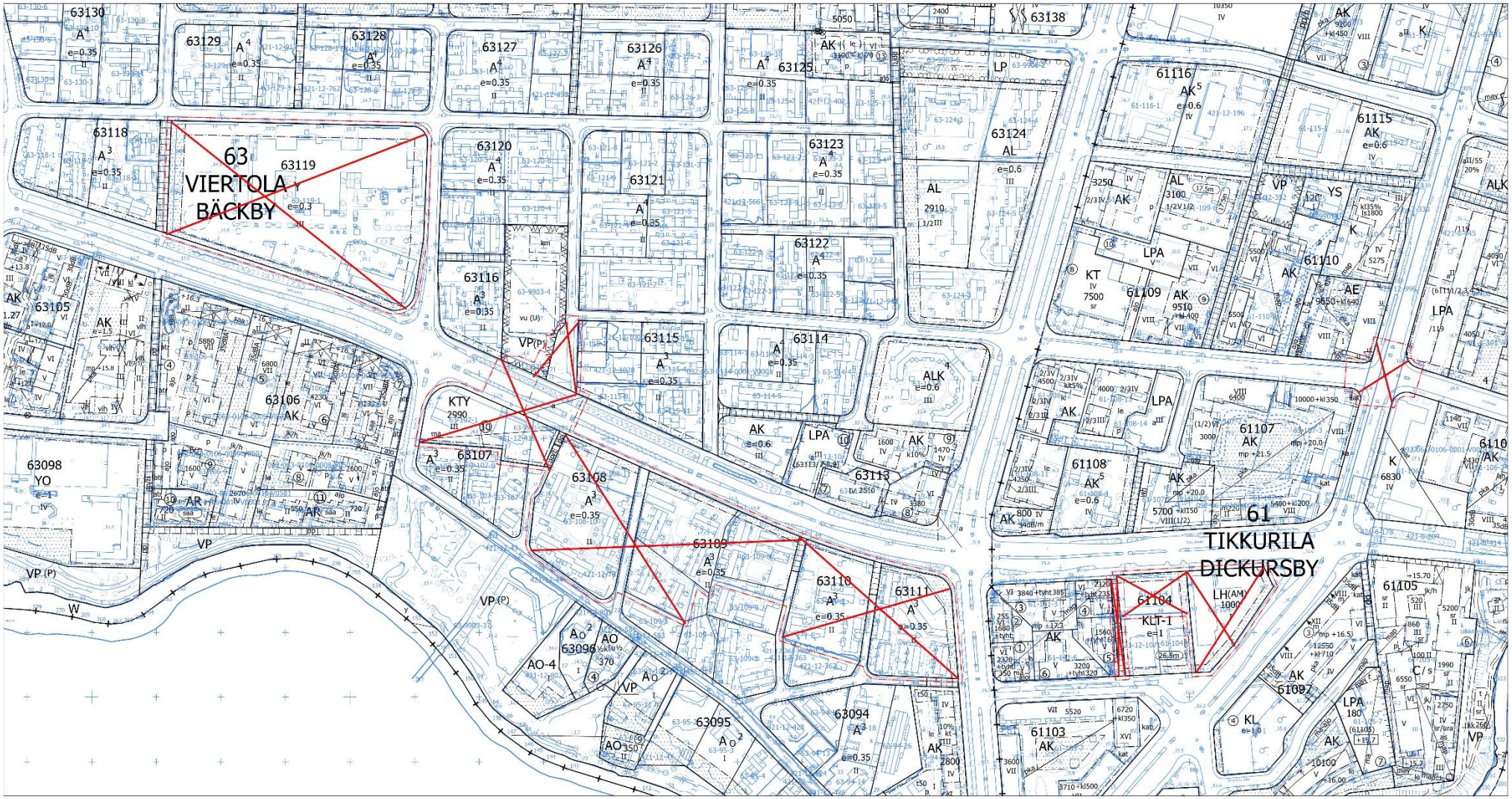
Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,3236**	**4,9**	**0**	**-0,0313**	**0**
ma	0,3236	100,0	0	-0,0313	0



ASEMAKAAVAMUUTOKSEN EHDOTUS

Vantaan kaupunki 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023

Metriä
0 25 50 100



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 18.4.2023, tarkistettu 8.5.2023

Metriä
0 25 50 100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002458	18.4.2023 Tarkistettu, korrigerat 8.5.2023

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Viertola

Vanda stad

Vandaspåran: Bäckby

Kaupunginosa 61, TIKKURILA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 61104 ja katualueet.

Stadsdel 61, DICKURSBY

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 61104 och gatuområde.

Kaupunginosa 63, VIERTOLA

Asemakaavan muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 63107, 63109, 63110 sekä katualueet.

Tonttijaon muutos
Korttelit 63108, 63111, 63119 ja osat kortteleista 61104, 63107, 63109 ja 63110.

1:2000

Stadsdel 63, BÄCKBY

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 63107, 63109, 63110 samt gatuområde.

Ändring av tomtindelningen
Kvarteren 63108, 63111, 63119 och delar av kvarteren 61104, 63107, 63109 och 63110.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Asuinrakennusten korttelialueella saa rakentaa myymälä-, toimisto- ja työhuonetiloja enintään 20 % asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta.

Asuinrakennukset on suojattava liikennemelulta siten, että pääväylän puoleisten, pääväylän reunasta alle 50 m etäisyydellä olevien asuinhuoneiden seinä- ja ikkunarakenteiden ääneneristys on vähintään 34 dB(A).

Asuinrakennusten julkisivujen välisen kotisuoran etäisyyden tulee olla eri kerrosluvuilla vähintään seuraavaa:

Kerrosluku:	etäisyys metreissä:
3	25
4	30
6	35

Sen estämättä, mitä edellä on määrätty, saadaan kaksi rakennusta sijoittaa enintään 15 metrin julkisivun pituudelta vähintään 20 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osalle sijoiteta asuinhuoneiden pääikkunoita. Sekä enintään 15 metrin pituudelta vähintään 10 metrin etäisyydelle toisistaan, mikäli toisen rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita. Sekä 10 metriä lähemmäksikin toisistaan, mikäli kummankaan rakennuksen sivuun ei tälle osin sijoiteta muita kuin vaate- ja kylpyhuoneiden tai muiden aputilojen ikkunoita, tai jos rakennuksissa ei tällä osin ole ikkunoita.

Jokaisella asunnolla on oltava tarkoituksenmukaisesti näkösuojattu, asuntoon liittyvä ulko-oleskelutila, jonka lyhimmän sivun on oltava vähintään 3 m.

Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on tontilla vähintään 5 kpl / 1000 m².

Kvartersområde för bostadshus.

På kvartersområdena för bostadsbyggnaderna får byggas affärs-, kontors- och arbetsrumsutrymmen högst 20 % av i stadsplanen angiven byggnadsrätt.

Bostadsbyggnaderna bör skyddas mot trafikbuller sålunda, att ljudisoleringen i vägg- och fönsterkonstruktionerna mot huvudleden i de bostadsrum, som befinner sig under 50 meters avstånd från kanten av leden, är minst 34 dB(A).

Vinkelräta avståndet mellan bostadsbyggnadernas fasader med olika våningsantal bör vara minst följande:

Våningsantal:	avstånd i meter:
3	25
4	30
6	35

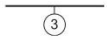
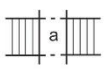
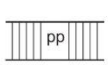
Det oaktat, vad som ovan förordnats, kan två byggnader förläggas på ett avstånd av minst 20 meter från varandra, dock icke mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke bostadsrums huvudfönster förläggs till denna del av den andra byggnaden. Samt på ett avstånd av minst 10 meter från varandra, dock inte mera än på 15 meters fasadavsnitt, såvitt icke andra, än fönster till kläde- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av den andra byggnaden. Samt även på ett avstånd mindre än 10 meter, såvitt icke andra, än fönster till kläde- och badrum eller andra biutrymmen förläggs till denna del av båda byggnaderna, eller såvitt fönster saknas i denna del av byggnaderna.

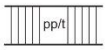
Varje bostad bör ha till bostaden hörande, mot insyn ändamålsenligt skyddat, utrymme för utomhusvistelse, vars kortaste sida bör vara minst 3 m.

På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st / 1000 m².

Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser utgör:
Toimistot: 1 ap/50 k-m²	Kontor: 1 bp/50 m²-vy
Liikehuoneistot: 1 ap/35 k-m²	Affärslokaler: 1 bp/35 m²-vy
Asunnot: korttelissa 63108 ja 63109 1,5 ap/ asunto korttelissa 63110 ja 63111 1 ap/85 k-m²	Bostäder: I kvarteren 63108 och 63109 1,5 bp/ bostad I kvarteren 63110 och 63111 1 bp/85 m²-vy
Kortteleissa 63108 ja 63109: Pientalotonteilla 1,5 ap / asunto. Kerrostalotonteilla 1 ap/70m², kuitenkin vähintään 1 ap/ asunto.	I kvarterna 63108 och 63109: På tomterna för småhus 1,5 bp/ bostad. På tomterna för bostadshöghus 1 bp/ 70m², dock minst 1 bp/ bostad.
Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän korkeustason oltava vähintään metrin alempana kuin asunnon lattiakorkeus.	Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmade än 15 m från bostadsbyggnadens fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.
A-aluetta kortteleissa 63110 ja 63111 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller A-området i kvarterna 63110 och 63111:**
Rakennuslupajaosto voi myöntää lykkäystä 25 %:lle autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta autopaikkatarpeen mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.	Bygglovssektionen kan efter bilplatsbehovet ge uppskov till 25 % angående skyldigheten att bygga bilplatser med högst fem år per gång.
A-aluetta kortteleissa 63108 ja 63109 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller A-området i kvarterna 63108 och 63109:**
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	60 % av bilplatserna bör byggas genast. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuulelta että liikennemelulta.	Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller.
Y **Yleisten rakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för allmänna byggnader.**
Rakennukset on sijoitettava siten, että ne suojaavat leikki- ja oleskelualuetta sekä tuulelta että liikennemelulta.	Byggnaderna bör placeras så, att de skyddar lek- och vistelseområdet mot vind och trafikbuller.
Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä on tontilla vähintään 5 kpl/ 1000 m².	På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st / 1000 m².
Opetus- ja kokoontumistilojen ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 30 dB ja toimistotiloissa ja vastaavissa työtiloissa vähintään 24 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller i undervisnings- och samlingslokalernas ytterhölje ska vara minst 30 dB och i kontorslokaler och motsvarande arbetslokaler minst 24 dB.
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser:
Toimistot: 1 ap/ 50 m²	Kontor: 1 bp/ 50 m².
Oppi- ja hoitolaitokset: 1 ap/ 5 toimihenkilöä, sekä lisäksi 1 autopaikka jokaista viittä 18 vuotta täyttänyttä opiskelijaa kohti	Läro- och vårdanstalter: 1 bp/ 5 anställda samt dessutom 1 bilplats per fem 18 år fyllda studerande
Kokoushuoneet: 1 ap/ 6 istumapaikkaa	Konferensrum: 1 bp/ 6 sittplatser
Vapaa-ajan tilat: 1 autopaikka 5 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti	Fritidsplatser: 1 bilplats per 5 besökare eller publikplatser
Urheilutilat: 1 autopaikka 3 kävijää tai yleisöpaikkaa kohti	Idrottsplatser: 1 bilplats per 3 besökare eller publikplatser
Asuntolat, vanhusten talot: 1 ap/ 3 asuntoa	Internat, hus för åldringar: 1 bp/ 3 bostäder
Autopaikoista on 60 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi rakennuslupaa myöntäessään antaa autopaikkojen rakentamiseen muilta osin lykkäystä enintään 5 vuotta kerrallaan.	60 % av bilplatser bör byggas genast. Bygglovssektionen kan vid beviljandet av bygglov i övrigt ge uppskov med byggandet av bilplatser med högst 5 år åt gången.
Autopaikat on keskitettävä mahdollisimman lähelle katualuetta ja erotettava muusta piha-alueesta istutuksin tai rakennelmin. Kun keskitetyt autopaikat sijaitsevat 15 metriä lähempänä asuinrakennuksen ikkunasivua, on näiden autopaikkojen ylimmän tasokorkeuden oltava vähintään metrin alempana kuin asunnon lattiakorkeus.	Bilplatserna bör koncentreras så nära gatuområdet som möjligt och åtskiljas från den övriga gårdsplanen med planteringar eller byggnader. Då de koncentrerade bilplatserna ligger närmade än 15 m från bostadsbyggnadens fönsterfasad bör bilplatsernas högsta nivå ligga minst 1 meter lägre än lägsta golvnivå i bostad.
KTY **Toimitilarakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för verksamhetsbyggnader.**
Alueelle saa sijoittaa liike- ja toimistotiloja sekä ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja.	Affärs- och kontorslokaler samt ickemiljöstörande industri- och lagerlokaler får placeras i området.
KTY-aluetta korttelissa 63107 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller KTY-området i kvarter 63107:**
Yleistä	**Allmänt**
Tontteja ei saa käyttää ulkovarastointiin.	Tomterna får inte användas som utomhuslager.

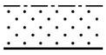
Rakennusoikeudesta enintään 800 k-m2 saa käyttää ympäristöä häiritsemättömiä teollisuus- ja varastotiloja varten.	Högst 800 m2-vy av byggrätten får användas för icke-miljöförstörande industri- och lagerlokaler.
Maan alle saa sijoittaa autopaikkoja.	Bilplatser får placeras under jorden.
Teknisiä tiloja saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ne eivät mitoita autopaikkoja.	Utöver byggrätten får tekniska utrymmen byggas. För dessa utrymmen behöver inga bilplatser anvisas.
Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys tieliikennemelua vastaan on oltava 30 dB.	Ljudisoleringen mot trafikbuller ska i kontorslokaler och motsvarande arbetsrum vara 30 dB.
Uudisrakennuksen tulee sijoittua Tikkurilantien ja Kaislatien reunaan rajaamaan katutilaa.	Nybyggnaden ska placeras i kanten av Dickursbyvägen och Sävvägen för att avgränsa gatuområdet.
Arkkitehtuuri	**Arkitektur**
Räystäslinjan yläpuolelle tulevat tekniset tilat ja laitteet tulee sovittaa rakennuksen arkkitehtuuriin.	Tekniska utrymmen och anordningar som placeras ovanför takfotslinjen ska anpassas till byggnadens arkitektur.
Rakennusten, rakennelmien ja aitojen tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja moderneja.	Byggnader, konstruktioner och staket ska till sin arkitektur och till sina material hålla hög kvalitet och vara moderna.
Yritysten mainoslaitteet on sijoitettava esteettisellä tavalla osaksi julkisivua. Rakennusluvan yhteydessä on esitettävä yleissuunnitelma yritysten mainoslaitteiden sijoittamisesta.	Företagens reklamanordningar ska utplaceras på ett estetiskt sätt så att de bildar en del av fasaden. I samband med bygglovet ska en översiktsplan presenteras om placeringen av företagens reklamanordningar.
Pihat, auto- ja polkupyöräpaikat	**Gårdsplaner, bil- och cykelplatser**
Naapuritontteihin rajautuvilla tontin osilla tulee olla vähintään 1,7 m korkea aita.	Tomtdelar som gränsar till granntomterna ska ha ett minst 1,7 m högt staket.
Katualueisiin rajautuvat tontin osat on kivettävä ja/tai istutettava.	Tomtdelar som gränsar till gatuområden ska stenläggas och/eller förses med planteringar.
Istutettavalle tontin osalle tulee istuttaa aidanteeksi vähintään 3 m korkuisiksi kasvavia pensaita tai pienpuita.	På den del av tomten som ska förses med planteringar ska buskar eller småträd som blir mints 3 meter höga planteras i form av en häck.
Jätesäiliöt tulee sijoittaa jätesuojiin.	Avfallsbehållare ska placeras i sopskydd.
Polkupyöräpaikkoja on varattava vähintään 1 pp/100 k-m².	Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst 1 cp / 100m²-vy.
Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser:
-liiketilat: 1 ap/35 k-m²	-affärslokaler 1 bp/35 m²-vy
-toimistotilat: 1 ap/50 k-m²	-kontorlokaler: 1 bp/50 m²-vy
-teollisuus- ja varastotilat: 1 ap/120 k-m²	-industri- och lagerlokaler: 1 bp/120 m²-vy
KTY-aluetta korttelissa 61104 koskevat määräykset:	**Bestämmelser som gäller KTY-området i kvarter 61104:**
Korttelialue, jonka asemakaavassa osoitetusta rakennusoikeudesta saadaan vähittäiskaupan myymälätilojen rakentamiseen käyttää enintään 500 m² kerrosalaa.	Kvartersområde av vars i stadsplanen anvisad byggnadsrätt får som affärsutrymmen för detaljhandel byggas högst 500m ² våningsyta.
Toimistotilojen ja vastaavien työhuoneiden ääneneristävyys ΔL tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB.	Ljudisoleringen ΔL mot vägtrafikbuller ska i kontorslokaler och motsvarande arbetsrum uppgå till minst 30 dB.
Autopaikat	**Bilplatser**
Autopaikkojen vähimmäismäärät	Minimiantalet bilplatser
Liikehuoneistot: 1 ap/35 k-m²	Affärslokaler: 1 bp/35 m²-vy
Teollisuus: 1 ap/150 k-m²	Industri: 1 bp/150 m²-vy
Autopaikoista on 75 % rakennettava heti. Rakennuslupajaosto voi antaa autopaikkojen rakentamiseen lykkäystä muilta osin siksi ajaksi, kun autopaikkoja ei tarvita.	Av bilplatserna bör 75 % byggas genast. Bygglovssektionen kan beträffande byggandet av bilplatser medge uppskov för den tid som resterande bilplatser inte behövs.
Istutukset	**Planteringar**
Korttelialueille tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä tontilla on vähintään 5 kpl/1000 m².	På kvartersområdena bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st/ 1000 m².
LH **Huoltoaseman korttelialue.**	**Kvartersområde för servicestation.**
Korttelialueelle tulee istuttaa vähintään 3 metrin mittaisia lehtipuita niin, että tällaisten lehtipuiden määrä tontilla on vähintään 5 kpl/ 1000 m².	På kvartersområden bör planteras minst 3 meter höga lövträd så, att antalet dylika lövträd på tomten är minst 5 st / 1000 m².
Autopaikkojen vähimmäismäärät: - autohuoltoasemat 5 ap/huoltopaikka ja 1 ap/1,5 työntekijää	Minimiantalet bilplatser: - bilservicestationer 5 bp/ serviceplats och 1 bp/1,5 anställda

	Rakennuslupajaosto voi myöntää lykkäystä 25 %:lla autopaikkojen rakentamisvelvollisuudesta autopaikkatarpeen mukaan enintään viideksi vuodeksi kerrallaan.	Bygglovssektionen kan efter bilplatsbehovet ge uppskov till 25 % angående skyldigheten att bygga bilplatser med högst fem år per gång.
	Pilaantuneet maa-alueet on selvitettävä ja kunnostettava ennen rakentamiseen ryhtymistä.	Förorenade markområden ska utredas och saneras före byggstarten.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
61	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
TIKKU	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
63107	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
TIKKURILANTIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.	**Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.**
1000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennuksen julkisivun enimmäiskorkeus metreinä.	**Fasadens högsta höjd i meter.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
	Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.	Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa in i stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet. I byggandet av strukturen kan områdets historia lyftas fram till exempel genom konst.
	Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
	Maanalainen tila	**Underjordiskt utrymme**
	Rakennettava aita.	**Ett staket som ska byggas.**
	**Kadun tai liikennealueen alittava kevyen liikenteen yhteys.**	**Gång- och cykelförbindelse under gata eller trafikområde.**
	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
	Jalankululle varattu katu.	**Gata reserverad för gångtrafik.**
	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**



Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla tontille/rakennuspaikalle ajo on sallittu.

Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där infart till tomt/byggnadsplats är tillåten.



Istutettava alueen osa.

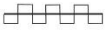
Del av område som ska planteras.

Alueelle on rakennettava melueste. Merkintä osoittaa esteen likimääräisen sijainnin.

Meluesteet tulee suunnitella ja toteuttaa kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. Rakennelman toteutuksessa voi tuoda esille alueen historiaa esimerkiksi taiteen keinoin.

Området ska förses med bullerskydd. Beteckningen anger skyddets ungefärliga placering.

Bullerskydden ska planeras och byggas så att de håller en hög nivå stadsbildsmässigt. I byggandet av strukturen kan områdets historia lyftas fram till exempel genom konst.



Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden

YMPÄRISTÖOLOSUHTEET

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Keravanjokeen aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Rakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

MILJÖFÖRHÅLLANDEN

Dagvattenhanteringen och avledningsvägarna ska beaktas vid planeringen och byggandet. Naturliga och ovanjordiska lösningar bör föredras vid hantering och ledandet av dagvatten.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet av spårvägen ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att Kervo ån, som tar emot dagvatten, inte belastas av suspenderade ämnen.

Byggnaderna ska utrustas med maskinell till- och frånluftsventilation, där tilluften tas på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen måste utrustas med tillräckligt effektiva filter.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus / MYL, ASA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS 002458
Vantaan ratikka: Viertola
MUISTUTUKSET JA VASTINEET
18.4.2023

Asemakaavamuutosehdotus 002458 / Vantaan ratikka: Viertola on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä **18.1.- 16.2.2023**. Tänä aikana jätettiin 3 kpl muistutusta.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Tarkistukset**
NRO 1, 15.2.2023 muistuttaja 1	Neilikkatien- ja Orvokkikujan pysäköinnin kanssa on tälläkin hetkellä vaikeuksia. Autoja pysäköidään jatkuvasti väärin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita niin autoilijoille kuin jalankulkijoillekin. Parannus pitää tehdä sekä Neilikkatielle että Orvokkikujalle huolimatta siitä tuleeko Vantaan ratikka vai ei. Neilikkatien ja Talvikkitien risteys. Liikennejärjestely puuttuu kaava-alueesta mutta se on aivan oleellinen osa ratikkakaavaa jos talvikkitieltä ei kaavaehdotuksen mukaan enää saa kääntyä Kielotielle. Jo tällä hetkellä Talvikkitien risteyksessä kääntyminen Neilikkatieltä vasemmalle Talvikkitielle kohti Kehä kolmosta on ruuhka-aikana lähes mahdotonta. Kun Kielotien autokaistoja vähennetään, niin iso osa läpikulkevasta liikenteestä siirtyy kulkemaan Talvikkitielle (mikä ilmeisesti on kaavoittajan tarkoituskin), niin siellä liikennemäärä lisääntyy valtavasti. Silloin kääntyminen Neilikkatieltä Tikkurilantielle tulisi mahdottomaksi etenkin ruuhka-aikoina. Talvikkitien ja Neilikkatien risteykseen on rakennettava kiertoliittymä tai liikennevalot ajoneuvoliikenteen sujuvoittamiseksi sekä jalankulku-	Vantaan ratikka: Viertola kaava-alueeseen kuuluu Neilikkatien ja Kielotien liittymä. Neilikkatie ei kuulu kaava-alueeseen muilta osin. Neilikkatien ja Orvokkitien pysäköinti- ja liikennejärjestelyt eivät kuulu kaava-alueeseen 002458. Neilikkatien ja Talvikkitien risteys ei kuulu kaava-alueeseen. Asemakaavassa 002458 Vantaan ratikka: Viertola kääntyminen Kielotieltä Neilikkatielle on katkaistu. Jatkossa Kielotieltä ei enää saa kääntyä Neilikkatielle. Tämä tulee rauhoittamaan Neilikkatien liikennettä, kun läpiajoliikenne Talvikkitieltä Neilikkatien kautta Kielotielle kielletään. Kielotiellä tulee olemaan sekaliikenne, jossa ratikan raiteet kulkevat kadun keskellä yhdessä ajokaistojen kanssa. Kielotiellä ajokaistoja vähennetään ja kevyen liikenteen kaistoja parannetaan. Tikkurilantien ja Talvikkitien risteys tehdään liikennevalo-ohjattuna. Ei toimenpiteitä.

	ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.	
NRO 2, 16.2.2023 Neste Markkinointi Oy	Neste pyytää, että asemakaavan muutosehdotuksessa Kielotien puoleiset liittymäkieltoalueet muutetaan siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Lisäksi Neste pyytää, että kaavaehdotuksessa otetaan huomioon tontin ja nykyisten maanalaisten polttonestesäiliöiden suojaetäisyydet.	Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.
NRO 3, 16.2.2023 BC Real Estate Oy	Pyydämme, että kaavaehdotuksessa muutetaan liittymäkieltoaluetta siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Pyydämme, että tontin rajaa siirretään kaavaehdotuksessa niin, että nykyiset säiliöt ovat BC:n tontilla ja että rajan määrittelyssä otetaan huomioon säännösten mukainen suoja-alue.	Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

NRO 1
Muistuttaja 1, 15.2.2023

Muistutus:
Yleistä asiaa katuosuudelle Kielotie – Talvikkitie:
- Neilikkatien molemmin puolin on ainakin 15 asuntotaloyhtiötä, yksi ikäihmisten palvelutalo, yksi huoneistohotelli ja iso työpaikkakeskus (Destian talo). Alueella asuu varmaankin pari tuhatta ihmistä. Ilmeisesti Neilikkatie 17 kiinteistölle tullaan rakentamaan lähiaikoina vielä parisataa asuntoa lisää. Alueen väestöstä lukuisa osa on ikäihmisiä joiden luona käy päivittäin terveydenhoitohenkilöstöä ja muuta avustavaa hoivahenkilöstöä. Päivittäinen autoliikenne on melko suuri.

- Neilikkatien- ja Orvokkikujan pysäköinnin kanssa on tälläkin hetkellä vaikeuksia. Autoja pysäköidään jatkuvasti väärin, mikä aiheuttaa vaaratilanteita niin autoilijoille kuin jalankulkijoillekin. Orvokkikujalla saa tällä hetkellä pysäköidä ajoneuvoja toiselle ajokaistalle ja Orvokkikuja on käytännössä silloin yksikaistainen, jolloin niin kevyt- kuin raskaskin liikenne käyttää jalkakäytävää ajokaistanaan. Läheltäpiti tilanteita tapahtuu lähes päivittäin. Parannus pitää tehdä sekä Neilikkatielle että Orvokkikujalle huolimatta siitä tuleeko Vantaan ratikka vai ei.

Kaavatyö: Tikkurila (Kielotie välillä Virnatie – Neilikkatie, Neilikkatien ja Kielotien liittymä)
- Neilikkatien ja Talvikkitien risteys. Liikennejärjestely puuttuu kaava-alueesta mutta se on aivan oleellinen osa ratikkakaavaa jos talvikkitieltä ei kaavaehdotuksen mukaan enää saa kääntyä Kielotielle. Jo tällä hetkellä Talvikkitien risteyksessä kääntyminen Neilikkatieltä vasemmalle Talvikkitielle kohti Kehä kolmosta on ruuhka-aikana lähes mahdotonta. Kun Kielotien autokaistoja vähennetään, niin iso osa läpikulkevasta liikenteestä siirtyy kulkemaan Talvikkitielle (mikä ilmeisesti on kaavoittajan tarkoituskin), niin siellä liikennemäärä lisääntyy valtavasti. Silloin kääntyminen Neilikkatieltä Tikkurilantielle tulisi mahdottomaksi etenkin ruuhka-aikoina. Vaikka Talvikkitiellä on nopeusrajoitus 40 km/h, niin usein siellä ajetaan huomattavasti lujempaa, aiheuttaen vaaratilanteita jalankulkijoille ja kanssa autoileville. Talvikkitien ja Neilikkatien risteykseen on rakennettava kiertoliittymä tai liikennevalot ajoneuvoliikenteen sujuvoittamiseksi sekä jalankulku- ja pyöräliikenteen turvallisuuden parantamiseksi.

Vastine:
Vantaan ratikka: Viertola kaava-alueeseen kuuluu Neilikkatien ja Kielotien liittymä. Neilikkatie ei kuulu kaava-alueeseen muilta osin. Neilikkatien ja Orvokkitien pysäköinti- ja liikennejärjestelyt eivät kuulu kaava-alueeseen 002458. Neilikkatien ja Talvikkitien risteys ei kuulu kaava-alueeseen.

Asemakaavassa 002458 Vantaan ratikka: Viertola kääntyminen Kielotieltä Neilikkatielle on katkaistu. Jatkossa Kielotieltä ei enää saa kääntyä Neilikkatielle. Tämä tulee rauhoittamaan Neilikkatien liikennettä, kun läpiajoliikenne Talvikkitieltä Neilikkatien kautta Kielotielle kielletään. Kielotiellä tulee olemaan sekaliikenne, jossa ratikan raiteet kulkevat kadun keskellä yhdessä ajokaistojen kanssa. Kielotiellä ajokaistoja vähennetään ja kevyen liikenteen kaistoja parannetaan.

Tikkurilantien ja Talvikkitien risteys tehdään liikennevalo-ohjattuna.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Neste Markkinointi Oy, 16.2.2023

Muistutus:
Asemakaavamuutosehdotuksessa esitetty liittymäkieltoalue
Esitetyssä asemakaavan muutosehdotuksessa huoltoasemakiinteistön Kielotien puoleiselle kiinteistön sivulle on esitetty liittymäkieltoa (liite 1.) kohtaan, mihin tulisi suunnitella huoltoaseman säiliöautoliikenteen huoltoliittymä etelän suuntaan. Säiliöauto ei kykene kääntymään kaavaehdotuksessa esitetystä liittymäkohdasta ulos Kielotielle, koska esitetty liittymäalue sijoittuu säiliöiden täyttöpaikan kohdalle. Säiliöauton poistumisreitin tulee olla täyttöpaikan pohjoispuolella.

Asemakaavamuutosehdotuksessa esitetty kaavan mukainen tontin raja
Asemakaavamuutosehdotuksessa Tikkurilantien puoleinen kaavan mukainen tontin raja on esitetty kulkemaan maanalaisten polttonestesäiliöiden päältä (liite 1.). Polttonestesäiliöitä ei saa jättää katualueen puolelle. Polttonestesäiliöiden ja tontin rajan väliin jätettävä säännösten mukainen 600 mm suoja-alue. Nähtävillä olevassa Tikkurilantien katusuunnitelmassa on otettu huomioon maanalaisten säiliöiden suoja-alueet tontin rajasta.

Neste pyytää, että asemakaavan muutosehdotuksessa Kielotien puoleiset liittymäkieltoalueet muutetaan siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan. Lisäksi Neste pyytää, että kaavaehdotuksessa otetaan huomioon tontin ja nykyisten maanalaisten polttonestesäiliöiden suojaetäisyydet.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

Tarkistukset:
Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen.

NRO 3
BC Real Estate Oy, 16.2.2023

Muistutus:
Kaavaehdotuksessa esitetty liittymäkieltoalue
BC viittaa tässä Neste muistutuksen perusteluihin liittymäkieltoalueen sijainnista Kielotien puolella. Pyydämme, että kaavaehdotuksessa muutetaan liittymäkieltoaluetta siten, että polttonesteiden jakeluaseman säiliöauto pääsee poistumaan tontilta etelän suuntaan.

Kaavaehdotuksessa esitetty tontin raja
Kaavaehdotuksessa BC:n omistaman tontin raja on esitetty kulkemaan Nesteen omistamien maanalaisten polttonestesäiliöiden päältä. Pyydämme, että tontin rajaa siirretään kaavaehdotuksessa niin, että nykyiset säiliöt ovat BC:n tontilla ja että rajan määrittelyssä otetaan huomioon säännösten mukainen suoja-alue.

Vastine:
Asemakaavaehdotuksessa esitetty liittymäkielto ja katualuerajaus LH-korttelissa on tarkistettu vastaamaan nähtävillä ollutta katusuunnitelmaehdotusta. Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen, jolloin polttonestesäiliöt mahtuvat kokonaisuudessaan korttelialueelle.

Tarkistukset:
Liittymäkieltoa siirretään Kielotien puolella ja liittymän kohtaa siirretään pohjoisemmaksi. Tikkurilantien varrella korttelialuetta levennetään hieman pohjoiseen.

VANTAAN KAUPUNKI

Asemakaavoitus MYL, ASA

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS 002458
Vantaan ratikka: Viertola
LAUSUNNOT JA VASTINEET
18.4.2023

Kaupunkiympäristölautakunta 13.12.2022 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002458** /Vantaan ratikka: Viertola. Lausuntoja pyydettiin 13 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 25.1.2023 Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. HSY toteaa, että kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. HSY lausuu, että uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 27.1.2023 Keski-Uudenmaan pelastuslaitos	Keski-Uudenmaan pelastuslaitos tuo esille, että mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden	Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa. Ei toimenpiteitä.

	rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.	
NRO 3, 1.2.2023 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes	Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutosta 002458 (kaupunginosat 61, Tikkurila ja 63, Viertola / Vantaan ratikka) koskien.	Ei toimenpiteitä
NRO 4, 9.2.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Vantaan kaupunginmuseon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Kaupunginmuseo toteaa, että asemakaavamääräyksiä on annettu esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi. Kaupunginmuseon mukaan määräyksellä tulisi taata, että Suuren Rantatien historian esiintuonti tulisi yleiskaavan linjauksen mukaan huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia laadittaessa.	Alueella sijaitsee Suuren Rantatien historiallinen tielinjaus. Asia on avattu kaavaselostuksen sivulla 11. Kaavaselostuksen sivulle 36 kaavan vaikutuksia käsittelevään osuuteen lisätään maininta siitä, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen historia. Historiallisen taustan voisi tuoda esille katuympäristössä nostamalla niitä taiteen keinoin katualueen rakenteissa, kuten sähkönsyöttöasemien julkisivuissa sekä meluseinissä. Kaavassa on jo nyt annettu sähkönsyöttöasemista ja meluseinistä kaupunkikuvallinen määräys. Määräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin. Lisäksi ratikan varrelle ollaan laatimassa taiteen yleissuunnitelmaa, jossa esimerkiksi katualueen rakenteita ja pysäkinympäristöjä voidaan hyödyntää taiteen paikkoina.
NRO 5, 10.2.2023 Helsingin Seudun Liikenne HSL	HSL toteaa, että Vantaan ratikkaa ja siihen liittyvää joukkoliikennettä ollaan suunniteltu hyvässä yhteistyössä. HSL kuitenkin pyytää vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. HSL toteaa, että Vantaan	Ratikan asemakaavamuutoksien tavoitteena on laajentaa katualuetta siten, että ratikka ja parannetut liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylät mahtuvat katualueelle. Kaavassa laajennetaan katualuetta ja pienennetään muita alueita. Muilta osin kaava-alueen korttelit pysyvät voimassa olevan asemakaavan mukaisena. Kaavatyö on aloitettu Vantaan kaupungin aloitteesta. Pysäköintimääräysten

	Asuntoalueiden pysäköintimitoitus -ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikkaa/asunto. Lisäksi muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m2.	muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä. Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 15.2.2023 Uudenmaan Elinkeino-liikenne- ja ympäristökeskus ELY	ELY-keskus sanoo, että kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan. Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Ratkaisevaa vaikutusten kannalta kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöä. Kaavan tavoitteiden saavuttamiseksi resurssitehokkuuden lisäksi tulisi varmistaa esimerkiksi se, että pyöräilyn baana erotetaan jalankulusta ja että kaupunkipyörille ja pyöräpysäköinnille on tarvittavat tilavaraukset. ELY-keskuksen mukaan jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden	Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 15.11.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta. Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35. Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat. Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen

	kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista. ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä sopeutumis- ja riskitarkastelu. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei käsitellä kaava-aineistossa ELY-keskuksen mukaan laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpide-ehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus huomauttaa, että kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset tulee liittää kaava-aineistoon. Lisäksi ELY-keskus lausuu, että mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee ELY-keskuksen mukaan pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene. ELY-keskus huomauttaa, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulisi kaavatyössä selvittää tai	ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan korttelialueille on jätetty voimassa olevan asemakaavan mukaiset pysäköintimääräykset. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä. Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Asemakaavan selostuksen sivuilla 39-41 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja. https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Tikkurilantien varrelle on osoitettu melueste Viertolan koulun piha-alueen suojaksi. Meluesteen sijainti on likimääräinen, joten sen esitetty pituus saattaa poiketa hieman toteutettavasta meluesteestä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että melueste täyttää meluntorjunnan kannalta vaatimuksensa. Kaavakarttaan korjataan meluesteen pituus vastaamaan päivitetyn meluselvityksen mukaista esteen

	vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu. ELY-keskus sanoo, että on hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. ELY-keskus toteaa, että kaavakartalle merkitty melueste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty. ELY-keskus tuo esille, että asemakaavan tarkkuus ja toiminnan herkkyys huomioiden merkintää on syytä muuttaa meluselvityksessä esitetyn mukaiseksi. ELY-keskus sanoo, että katualueen tärinä- ja runkomelumääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. ELY-keskus haluaa, että kaava-aineistossa avataan lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.	pituutta. Viertolan kaava-alueella on käyty mittaamassa asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero niissä kohteissa, joissa on epäilty ohjearvojen ylittyvän. Mittausten mukaan ohjearvot kuitenkin alittuvat. Asia käy ilmi meluselvityksen sivulta 21 ” Vaihteiden kohdalla sijaitsevissa asuinrakennusten Horsmakuja 4 ja 6 hankkeessa mitatut äänitasoerot ovat välillä 37–42 dB. Tikkurilantien ja Kielotien risteyksessä kaarteen kohdalla sijaitsevan asuinrakennuksen (Tikkurilantie 55) mitatut äänitasoerot ovat välillä 40– 44 dB.” Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 42 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 42. Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.
NRO 7, 16.2.2023 Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot	Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Vantaan Energia toteaa, että muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella [on] ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Vantaan Energia toteaa, että mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien	Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ruokokujan päähän on asemakaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamolle M281. Ei toimenpiteitä.

	osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.	
NRO 8, 16.2.2023 Uudenmaan liitto	Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.	Ei toimenpiteitä.

NRO 1
Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, 25.1.2023

Lausunto:
Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan. Kaavamuutosalueiden varrelle Tikkurilantielle sekä Kielotielle tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi, osittain nykyisen vesihuoltoverkoston kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi sekä osittain vesihuoltoverkoston saneeraustarpeiden vuoksi. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikkahankkeen suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, 27.1.2023

Lausunto:
Mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.

Vastine:
Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.

Tarkistukset:
Pelastustiet, nostopaikat ja muut ajoreitit huomioidaan katualueiden jatkosuunnittelussa.
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto TUKES, 1.2.2023

Lausunto:
Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutosta 002458 (kaupunginosat 61, Tikkurila ja 63, Viertola / Vantaan ratikka) koskien.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Vantaan kaupunginmuseo, 9.2.2023

Lausunto:
Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2020 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020) sekä Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049) 28.6.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/073/2022). Museo on tuonut esiin lausunnoissaan, että reitin varrella tulisi nostaa esiin liikenteen, reitin varren historiallisten alueiden ja kohteiden historiaa.

Kaavaselostuksen luvussa 2.1.3 mainitaan, että Tikkurilantien kaavaan kuuluva linjaus on osa historiallista Suurta Rantatietä (Kuninkaantie), joka on kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittävä tielinjaus Vantaalla. Tikkurilantien risteävä Osmankäämintie on taas vanha kylätie, jonka kulttuurihistoriallinen merkitys on enemmän paikallinen kuin Suuren Rantatien. Vantaan uudessa yleiskaavassa (Yleiskaava 2020) on linjattu, että Suurta Rantatietä kehitettäisiin uudelleen kuljettavaksi ja sen historiaa tuotaisiin esiin tielinjauksen varrella. Yleiskaavan Suuren Rantatien merkintään liittyy seuraava määräys: "Suuren rantatien linjaus säilytetään tai palautetaan kävellen, pyöräillen tai ratsain kuljettavaksi aina kun mahdollista. Siellä, missä linjaus on katkennut, suunnitellaan tieosuuksia yhdistäviä kulkuväyliä. Jatkosuunnittelussa on tutkittava tien linjauksen ja sitä rajaavien historialliseen tiemiljööseen liittyvien rakennusten ja rakenteiden sekä miljöössä merkittävän kulttuurikasvillisuuden säilyttäminen. Uusi rakentaminen tai ympäristörakentaminen liitetään tieympäristöön sen kulttuurihistoriallisia ominaispiirteitä korostaen. Tiestä löytyvät tierauniorakenteet ovat muinaismuistolain suojaamia."

Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Design manualin kaupunkikuvallisen laadun visiossa ensimmäisenä kohtana on paikallisten identiteettien tai historian esiin tuominen linjan kalusteissa ja materiaaleissa. Suunnitteluperiaatteiden muistilistassa kaupunkikuvan kohdalle on kirjattu, että paikallisia erityispiirteitä tuodaan esiin kohdekohtaisesa suunnittelussa ja taiteessa. Historian esiin tuominen on siis nostettu esiin visiona ja suunnitteluperiaatteissa, mutta käsikirjassa ei anneta ohjeita tämän aihealueen toteuttamiseen.

Ratikan design manualia täydentää raportti "Maisema, kaupunkikuva. Lähtökohdat Vantaan ratikan taiteelle ja paikallisten erityispiirteiden huomiointiin (WSP 2020)", jossa raitiolinjaa ja sen ympäristöä on tarkasteltu kaavoituksen, maiseman ja liikenteen yleissuunnitelman sekä alueiden historiallisten tietojen pohjalta. Raportissa mainitaan, että Osmankäämintien ja Tikkurilantien risteys on historiallisesti merkittävä ja Kuninkaantie (eli Suuri rantatie) on mainittu alueen luonnehdinnan yhteydessä. Viertolan aluetta ei kuitenkaan ole listattu taiteen paikaksi ratikkareitin varrelle. Sen sijaan Silkkitehtaan pysäkki ja Kielotien risteysalue on raportissa mainittu taiteen paikkana, jossa historiallisena nostona on mainittu alueen teollinen historia.

Museon näkökulmasta ratikan kaavojen tausta-aineistossa olevat maininnat historian esiintuomisesta, sekä yleiskaavan Suuren Rantatien kehittämistä koskeva määräys tulee siirtää asemakaavaan määräystasolle. Asemakaavamääräyksiä on annettu esimerkiksi alueelle rakennettavista meluaidoista, sähkönsyöttöasemasta ja katualueelle sijoittuvista pysäkeistä, joiden yhteyteen määräys historiallisen aiheen mukaan ottamisesta ympäristön suunnitteluun sopisi. Määräyksellä tulisi taata, että Suuren Rantatien historian esiintuonti tulisi yleiskaavan linjauksen mukaan huomioiduksi yksityiskohtaisempia katu- ja puistosuunnitelmia laadittaessa.

Vastine:
Alueella sijaitsee Suuren Rantatien historiallinen tielinjaus. Asia on avattu kaavaselostuksen sivulla 11. Kaavaselostuksen sivulle 36 kaavan vaikutuksia käsittelevään osuuteen lisätään maininta siitä, että alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida alueen historia. Historiallisen taustan voisi tuoda esille katuympäristössä nostamalla niitä taiteen keinoin katualueen rakenteissa, kuten sähkönsyöttöasemien

julkisivuissa sekä meluseinissä. Kaavassa on jo nyt annettu sähkönsyöttöasemista ja meluseinistä kaupunkikuvallinen määräys. Määräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin. Lisäksi ratikan varrelle ollaan laatimassa taiteen yleissuunnitelmaa, jossa esimerkiksi katualueen rakenteita ja pysäkinympäristöjä voidaan hyödyntää taiteen paikkoina.

Tarkistukset:
Sähkönsyöttöaseman ja meluesteen kaupunkikuvallista kaavamääräystä täydennetään täsmentämällä, että rakenteiden suunnittelussa voidaan tuoda alueen historiaa esille esimerkiksi taiteen keinoin.

NRO 5
Helsingin Seudun Liikenne HSL, 10.2.2023

Lausunto:

Vantaan ratikkaa ja siihen liittyvää joukkoliikennettä ollaan suunniteltu hyvässä yhteistyössä. Pyydämme kuitenkin vielä tarkistamaan kaavamuutosalueiden A-kortteleiden polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärävaatimukset. Vantaan Asuntoalueiden pysäköintimitoitus
-ohjeessa on mainittu, että lähijunaan tai metroon tukeutuvilla alueilla korkeintaan 1000 m etäisyydellä asemasta sekä muilla vahvaan joukkoliikennetarjontaan tukeutuvilla alueilla, joissa on myös palveluja, minimimitoitus on vähintään 2 pyöräpaikkaa/asunto. Muillakin alueilla vähintään 1 pyöräpaikka/30 k-m2.

Vastine:
Ratikan asemakaavamuutoksien tavoitteena on laajentaa katualuetta siten, että ratikka ja parannetut liikennejärjestelyt ja kevyen liikenteen väylät mahtuvat katualueelle. Kaavassa laajennetaan katualuetta ja pienennetään muita alueita. Muilta osin kaava-alueen korttelit pysyvät voimassa olevan asemakaavan mukaisena.

Kaavatyö on aloitettu Vantaan kaupungin aloitteesta. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä. Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
Uudenmaan ELY, 15.2.2023

Lausunto:

Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Kaavaratkaisu tukee Vantaan yleiskaavassa esitettyä raitiotien varteen tukeutuvaa yhdyskuntarakennetta. Kaavaratkaisu on yleiskaavan mukainen. Kaavaselostukseen on syytä päivittää yleiskaavoituksen ajantasainen tilanne. Vantaan kaupunki on kuuluttanut yleiskaavan 2020 voimaan.

Ilmastovaikutukset
Uudenmaan ELY-keskus katsoo, että katualueen leventämisellä ei ole suoraan merkittäviä vaikutuksia ilmastonmuutokseen. Vaikutusten kannalta ratkaisevaa kuitenkin on se, miten katualuetta käytetään ja kuinka tehokkaasti se ohjaa kestävien kulkumuotojen käyttöön. Vantaan kaupungin käyttöperusteisista päästöistä (Hinku-laskenta) 37 prosenttia on peräisin tieliikenteestä. Uudenmaan maakunnan ja Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä, on liikenteen päästöjä vähennettävä runsain ja tehokkain keinoin. Yksi keskeisimmistä keinoista on kestävän liikenteen palvelutason parantaminen, johon myös Vantaan ratikka osaltaan tähtää. Haasteena kuitenkin on, että suurien rakennushankkeiden ilmastohyödyt saadaan vasta pidemmällä aikavälillä, sillä rakentamisesta aiheutuvat päästöt ovat tavanomaisesti suuret. Tämän takia on erityisen tärkeää, että rakentamisen päästöjä vähennetään kyseisessä hankkeessa.

Vantaan ratikan kaavarungon vaikutusten arvioinnissa on ansiokkaasti tunnistettu ja arvioitu rakentamisen aikaisia päästöjä. Vertailluista rakennusmateriaalivaihtoehdoista hiilijalanjäljeltään selkeästi pienin on vaihtoehto B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Jatkosuunnittelussa on varmistettava, että rakentamisessa tullaan käyttämään kyseisiä vähäpäästöisiä materiaaleja, jotta hanke on asemakaavan tavoitteiden mukainen sekä linjassa kaupungin resurssiviisauden tiekartan ja ilmastotavoitteiden kanssa. ELY-keskus tuo esiin, että kaavamääräyksillä voidaan edellyttää kierrätysmateriaalien käyttöä ja lisätä kasvillisuuden määrää ja näin varmistaa kaavan tavoitteiden toteutumista.

Jatkossa on huolehdittava, että mahdollisimman moni matka tehdään kestäviä kulkumuotoja käyttäen. Kyseisessä kaavaratkaisussa siirtymää kestävämpään liikkumiseen hidastaa runsas autopaikkojen vähimmäismäärä. Tämä on kuitenkin ymmärrettävää, sillä alueelle ei osoiteta uutta asumista vaan nykyiset asuinrakennukset säilyvät.

ELY-keskus on aikaisemmin tuonut Vantaan ratikan kaavarungon valmisteluaineistoa koskevassa lausunnossaan esiin, että ratkaisujen pitkäikäisyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden takaamiseksi on arvioinnissa erityisesti huomioitava ilmastoriskit ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen tarpeet suunnittelualueella. Ilmastonmuutokseen sopeutumista ei kuitenkaan käsitellä kaava-aineistossa laisinkaan eikä aineistoon ole sisällytetty kyseistä arviota. ELY-keskus katsoo, että ratikalle on tehtävä sopeutumis- ja riskitarkastelu, jonka pohjalta tulee laatia yleissuunnitelmassa mainitut vihreän infrastruktuurin toimenpideehdotukset (kuten sadepuutarhat, tulva-altaat, puustovyöhykkeet ja läpäisevät päällysteet). ELY-keskus katsoo, asemakaavaan vaikutusten arviointiin tulee lisätä kyseinen sopeutumis- ja riskitarkastelu.

Meluntorjunta
Kaava-alueelle tehdyt meluselvitykset on syytä liittää kaava-aineistoon.

Kaavaselostuksen mukaan: "Keskiäänitason ohjearvot 35 dB ja 30 dB sekä enimmäisäänitason tavoitearvo 45 dB eivät ylity kaava-alueella, kun oletetaan rakenteiden ääneneristyksen olevan tavanomainen 30 dB ja kaavamääräysten mukainen 32 dB ja 34 dB niissä rakennuksissa, joita kaavamääräys koskee." ELY-keskus kiinnittää huomiota siihen, että olemassa olevien asuinrakennusten ulkovaipan ääneneristävyydet tulee

selvittää kaavoituksen yhteydessä tai vaihtoehtoisesti tulisi käyttää varovaisuusperiaatteen mukaisesti riittävän alhaista äänitasoeroa, koska vanhojen rakennusten ääneneristävyydet voivat olla heikompia kuin meluselvityksessä on oletettu.

Kaavaselostuksen mukaan: "Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB)." Mikäli katu- ja raitioliikenteen yhteismelu kaavamuutoksen myötä kasvaa, tulee meluntorjuntatarve arvioida ja tarvittaessa ottaa kaavassa huomioon, vaikka melutason kasvu olisi pieni. Kaavassa tulee pyrkiä siihen, että alueilla, joilla melutilanne on jo nykyisellään heikko, melutilanne ei kaavamuutoksen seurauksena entisestään heikkene.

On hyvä, että kaavaan on merkitty meluesteen likimääräinen sijainti Viertolan koulun kohdalle. Kaavakartalle merkitty melueste näyttää kuitenkin olevan päiväkodin kohdalla hieman lyhyempi kuin meluselvityksessä on esitetty. Asemakaavan tarkkuus ja toiminnan herkkyys huomioiden merkintää on syytä muuttaa meluselvityksessä esitetyn mukaiseksi.

Tärinä ja runkomelu
Kaavassa on annettu määräys: ”Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa.” Kaava-aineistossa on syytä avata lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Yhdyskuntarakenne ja yleiskaava
Asemakaavaehdotus ja -selostus on päivätty 15.11.2022. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan tammikuussa 2023. Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Ilmastovaikutukset
Kaavan ja Vantaan ratikan hankkeen ilmastovaikutuksista ja ilmastonmuutokseen sopeutumisesta on kerrottu kaavaselostuksen sivulla 35.

Kaikella rakentamisella on aina rakentamisvaiheessa ilmastovaikutuksia. Ratikan hankkeessa on kuitenkin tutkittu ja suunniteltu rakentaminen siten, että voitaisiin hyödyntää mahdollisimman paljon kierrätettyä materiaalia ja purkujätettä katurakenteissa. Materiaalit pyritään myös hankkimaan läheltä. Tarkemmat ratkaisut tehdään katusuunnittelun yhteydessä. Kaavamääräyksiä ei asiasta ole järkevä tehdä, sillä määräämällä tietynlaisia toteutustapoja katualueelle johtaisi ympäristölupamenettelyyn. Katualueiden suunnittelussa huomioidaan kaupungin tavoitteet ja strategiat.

Katualueen leventämisellä ei itsessään ole suuria ilmastovaikutuksia, mutta leveämmät katualuevaraukset mahdollistavat ratikan rakentamisen ja paremmat kevyenliikenteen väylät, jotka jo kannustavat kestävämpään liikkumiseen. Liikenteen ilmastovaikutukset ovat suuret, ja ratikan hankkeella pyritään vähentämään juuri liikenteen ilmastovaikutuksia ja vaikuttamaan kestävämpiin liikkumistottumuksiin. Kaavan korttelialueille on jätetty voimassa olevan asemakaavan mukaiset pysäköintimääräykset. Pysäköintimääräysten muuttaminen korttelialueilla aiheuttaisi tarpeetonta rasitetta kiinteistönomistajille. Pysäköintimääräyksiä tarkastellaan uudestaan alueen kortteleita koskevien kehityshankkeiden ja asemakaavamuutosten yhteydessä.

Kaavan katualueen tilavaraukset sisältävät erotellut jalankulku- ja pyöräkaistat sekä esimerkiksi hulevesialtaat, jotka osaltaan vastaavat ilmastohaasteisiin. Lisäksi katualueilla varataan tilaa puille ja muulle katukasvillisuudelle. Ratikan design-manualissa on esitetty erilaisia pinnoitevaihtoehtoja ja monilla paikoilla

ratikan raiteet kulkevat nurmipohjalla. Resurssiviisaus, kestävyys ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen on siis otettu jo huomioon ratikan suunnittelussa. Katualueiden tarkempi suunnittelu tehdään katusuunnittelun yhteydessä.

Meluntorjunta
Asemakaavan selostuksen sivuilla 39-41 on arvioitu melun vaikutukset kaavamuutosalueella. Selostuksessa on myös otteet meluselvityksestä kaavamuutosalueelta. Meluselvitys on esitetty kaavan lähdeaineistoissa. Ei ole tarkoituksenmukaista liittää kaikkia selvityksiä selostuksen liitteeksi. Kaikki ratikkaan liittyvät selvitykset on julkaistu ratikan verkkosivuilla kohdassa Selvityksiä ja aineistoja.
https://www.vantaa.fi/fi/asuminenja-ymparisto/liikenne/vantaanratikka/selvityksia-ja-aineistoja

Melutason nousu on otettu kaavassa huomioon. Tikkurilantien varrelle on osoitettu melueste Viertolan koulun piha-alueen suojaksi. Meluesteen sijainti on likimääräinen, joten sen esitetty pituus saattaa poiketa hieman toteutettavasta meluesteestä. Jatkosuunnittelussa on kuitenkin huomioitava, että melueste täyttää meluntorjunnan kannalta vaatimuksensa. Kaavakarttaan korjataan meluesteen pituus vastaamaan päivitetyn meluselvityksen mukaista esteen pituutta.

Viertolan kaava-alueella on käyty mittaamassa asuinrakennusten ulkovaipan äänitasoero niissä kohteissa, joissa on epäilty ohjearvojen ylittyvän. Mittausten mukaan ohjearvot kuitenkin alittuvat. Asia käy ilmi meluselvityksen sivulta 21 ” Vaihteiden kohdalla sijaitsevissa asuinrakennusten Horsmakuja 4 ja 6 hankkeessa mitatut äänitasoerot ovat välillä 37–42 dB. Tikkurilantien ja Kielotien risteyksessä kaarteen kohdalla sijaitsevan asuinrakennuksen (Tikkurilantie 55) mitatut äänitasoerot ovat välillä 40– 44 dB.”

Tärinä ja runkomelu
Kaavamääräyksessä on viitattu VTT:n suosituksiin. Kaavaselostuksen sivulla 42 on ilmoitettu tärinän asumismukavuuden ohjearvoksi < 0,30 mm/s. Runkoäänen ohjearvot ovat samat kuin liikennemelun ohjearvot. Runkomelukartta on esitetty kaavaselostuksen sivulla 42. Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

Tarkistukset:
Hyväksyttäväksi menevään asemakaavaehdotuksen selostukseen päivitetään tiedot yleiskaava 2020:n voimaantulosta.

Viertolan koulun kohdalla olevaa meluestettä pidennetään meluselvityksen mukaiseksi.

Selostukseen lisätään suositukset tärinän- ja runkomelun ohjearvoista.

NRO 7
Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot, 16.2.2023

Lausunto:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski-ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 -2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueella tulee säilyttää tarvittavat tilavaraukset kaapeleille ja muuntamoille. Muuntamon M281 kohdalla Ruokokujan päässä Tikkurilantien katualueella ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon (vm). Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Maanalaiset kaapelit ja kaukolämpöputket sisältyvät asemakaavassa esitetylle katualueelle. Yleisillä alueilla sijaitseville maanalaisille kaapeleille ei tarvitse osoittaa rasitetta. Kaapeleiden siirrot huomioidaan katutilan rakentamisen yhteydessä. Ruokokujan päähän on asemakaavaehdotuksessa osoitettu ohjeellinen rakennusala muuntamolle M281.
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8
Uudenmaan liitto, 16.2.2023

Lausunto:
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

10 § **Taloussuunnitelman 2024-2027 lähetekeskustelu**

VD/3496/02.01.00.00/2023

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 10

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana toimitettiin seuraavat kirjalliset ryhmäpuheenvuorot:

Sakari Rokkanen	Kokoomuksen valtuustoryhmä
Minna Räsänen	Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Niilo Kärki	Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Eve Rämö	Vihreä valtuustoryhmä
Antero Eerola	Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
Eeva Tikkanen	Keskustan valtuustoryhmä
Tiina Tuomela	Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
Nina Nummela	Liike Nyt
Stefan Åstrand	Ruotsalaisen Kansanpuolueen valtuustoryhmä
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Päätös:
Merkittiin tiedoksi kirjallisesti toimitetut ryhmäpuheenvuorot.

Todettiin, että taloussuunnitelman 2024–2027 lähetekeskustelua jatketaan kaupunginvaltuuston seuraavassa kokouksessa.

Liite:
- Taloussuunnitelman 2024–2027 lähetekeskustelu, ryhmäpuheenvuorot 22.5.2023

Vantaa

Taloussuunnitelman 2024–2027 lähetekeskustelu, ryhmäpuheenvuorot 22.5.2023

VD/3496/02.01.00.00/2023

Asian käsittelyn aikana toimitettiin seuraavat kirjalliset ryhmäpuheenvuorot:

Sakari Rokkanen	Kokoomuksen valtuustoryhmä
Minna Räsänen	Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Niilo Kärki	Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Eve Rämö	Vihreä valtuustoryhmä
Antero Eerola	Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
Eeva Tikkanen	Keskustan valtuustoryhmä
Tiina Tuomela	Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
Nina Nummela	Liike Nyt valtuustoryhmä
Stefan Åstrand	Ruotsalaisen Kansanpuolueen valtuustoryhmä
Milad Dehghan	Valta kuuluu kansalle

Kokoomuksen valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Sakari Rokkanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja vantaalaiset,

valtuustokausi on nyt saavuttanut noin puolivälin ja Vantaan uudehkoa strategiaa on ehditty toteuttaa puolentoista vuoden ajan. Kuinka moni muuten teistä valtuutetuista vielä muistaa mikä on Vantaan tuore visio? Luen sen vielä muistinvirkistämiseksi: ”*Rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä”.*

Tätä puhetta valmistellessani lukaisin myös strategiamme tiivistelmän, joka alkoi seuraavasti: *”Innovaatioiden Vantaata – Koti viihtyisälle arjelle ja kestävälle kehitykselle”.* Toki tämäkin kuulostaa hyvältä, mutta ei sitä meidän hyväksymästä strategiastamme löydy.

Arvoisa puheenjohtaja,

Vantaan viesti kaipaa pikaisesti kirkastamista. Millainen kaupunki me oikein haluamme olla ja miten erottumme joukosta? Hyvä uutinen on se, ettemme tarvitse kalliita konsultteja, vaan paras asiantuntija on jo joukossamme. Tarvittiin vain muuan Jere Ruskeasannasta ja muutama Piña Colada, niin koko maailmalle kirkastui vantaalainen rohkeus ja rentous. Kaupunginhallituksen puheenjohtajaa Sari Multalaa lainatakseni ”Käärijä on tuonut esiin sitä, mikä Vantaalla on parasta: rohkeutta olla oma itsensä ja tehdä täysillä”.

Arvoisa puheenjohtaja,

vakavammin ilmaistuna strategiamme kaipaa kirkastamista ja sen toimeenpano ryhtiliikettä. Valtuustoryhmien vetäjille ehdotettiin alkukeväästä, että strategian väliarviointi toteutettaisiin ensi vuodenvaihteessa talousarvion ja taloussuunnitelman hyväksymisen jälkeen. Totesimme yhteisesti, ettei tämä käy. Strategiaa ei tehdä vain sen takia, että kuntalaissa näin edellytetään. Strategia tehdään ohjaamaan toimintaa, muutosta ja euroja siten, että visio ja strategian tavoitteet paremmasta Vantaasta saavutetaan. Ei voi olla niin, että uusi kaupunginjohtajamme esittelee valtuustolle syksyllä ensimmäisen budjettiesityksensä irrallaan strategian väliarvioinnista.

Arvoisa puheenjohtaja,

myös toimintaympäristössämme on tapahtunut muutoksia, jotka meidän on huomioitava tulevien talousarvioiden valmistelussa. Putinin hyökkäys Ukrainaan sulki Venäjän ilmatilan ja poisti Vantaan sijaintivaltin suhteessa Aasiaan. Vantaan kärkihankkeiden ja keskustojen kehittämistyön lisäksi Aviapoliksen tulevaisuus vaatii meiltä suurempaa huomiota. Aasian kasvavan liikenteen varaan lasketuilta suunnitelmilta on pudonnut pohja pois.

Korkotason nousu nostaa kaupungin rahoituskustannuksia, mutta se iskee myös toista kautta Vantaan talouteen. Nopea korkojen nousu on pysäyttänyt asuntokaupan ja kuluvan vuoden aikana myös kiihtyvällä tahdilla vähentänyt asuntoaloituksia. On selvää, että kaupungistumisen jatkuessa Vantaalla tarvitaan jatkossakin monipuolisesti uusia koteja. Lyhyellä aikavälillä rakentaminen voi kokea kuitenkin rajun laman, joka näkyisi sekä vantaalaisten työllisyydessä että Vantaan maanmyynti- ja maankäyttökorvaustuloissa. Kannustan kaupungin johtoa pikaisesti miettimään toimia, joilla Vantaa voisi osaltaan tukea asuntoaloituksia. Vähintään tulisi pohtia esimerkiksi VAV:n edellytyksiä varata uudiskohteista suoraan asuntoja sekä erilaisia tilapäisiä joustoja rakentajien maksuihin ja sääntelyyn.

Arvoisa puheenjohtaja,

viimeisenä nostona Kokoomuksen valtuustoryhmä toivoo ”Innovatiivisen Vantaan” näkyvän vahvemmin kaikessa kaupungin toiminnassa. Pelkonamme on, että innovatiivisuus typistyy yhteen innovaatiokilpailuun. Toivomme, että Vantaan toteuttaa jatkossa nykyistä enemmän innovatiivisia hankintoja, jossa kaupunki antaa ongelmia yritysten ratkottavasti. Huutava tarve on myös vaikuttaville sosiaalisille innovaatioille, joilla voimme vahvistaa yhteisöllisyyttä ja ehkäistä syrjäytymistä. Vantaan tulee jatkossakin kannustaa ja tukea järjestöjen toiminnan kehittämistä.

Innovatiivisen Vantaan idea on myös vietävä vahvemmin osaksi henkilöstön johtamista ja palkitsemista. Henkilöstöä tulee kannustaa innovoimaan ja etsimään uusia ratkaisuja toteuttaa palveluita myös merkittävillä taloudellisilla bonuksilla. Tämä osaltaan vahvistaisi myös Vantaan työnantajamainetta ja helpottaisi rekrytointihaasteita.

_____

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Minna Räsänen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut

Noin 10 vuotta sitten Vantaalla valmistauduttiin tiukkaan talouskuuriin. Velkaohjelma käynnistettiin; hiipuvat verotulot vaativat ratkaisuja. Menoja leikattiin, palveluita karsittiin ja säästöjä etsittiin joka puolelta. Tilanne oli kiperä, tehdyt päätökset vaikeita.

Nyt, tähän hetkeen mielestäni sopii, hiukan omaa vantaalaista tähteämme Käärijää löyhästi lainaten, meillä on Vantaalla: ”Rankka viikko ja paljon pitkii päivii takan”, ja nyt, tällä hetkellä, voimme olla ylpeästi vantaalaisia – olemme onnistuneet monessa ja olemme vauhdilla matkalla kohti uutta. Vantaa on syntymässä uudelleen ja joku voisi jopa sanoa ”että Vantaa ei oo enää lukossa vaan tulossa ja emme pelkääkään tätä maailmaa.”

Kuka olisi tuolloin uskonut, että nyt, näin kymmenen vuoden jälkeen olemme näin erilaisessa tilanteessa? Viimeisten vuosien aikana velkamäärämme on vähentynyt ja kaupungin toiminnot ovat kehittyneet asukkaita kuunnellen, osallistaen ja palvellen. Tästä iso kiitos kaupungin henkilöstölle. Vantaa kasvaa ja kaunistuu päivittäin. Talous on terveellä pohjalla, kaiken lisäksi koronastakin selvittiin taloudellisesti verrattain hyvin ja tuleva ratikka luo uutta tulevaisuuden pohjaa - se yhdistää kaupunkirakennettamme entistä eheämmäksi ja paremmin asukkaita palvelevaksi kokonaisuudeksi.

Hyvät valtuutetut

Vantaalla pyyhkii nyt hyvin, mutta se ei ole itsestään selvää. Määrätietoista työtä on jatkettava joka päivä.

Elämme parhaillaan historiallista aikaa. Meillä on hyväksytty uusi kaupunkistrategia ja -organisaatio ja uusi yhteinen hyvinvointialue Keravan kanssa on aloittanut toimintansa. Kesäkuussa valitaan kaupungille uusi johtaja. Ensi vuonna täytetään 50-vuotta ja tietenkin, emme voi unohtaa Vantaalta lähtenyttä ja koko maailman valloittanutta Käärijä -ilmiötä, joka on tuonut esiin Vantaata ja vantaalaisuutta esimerkillisesti.

Hyvät valtuutetut

Tämä kaikki kertoo Vantaan muutoksesta ja kehityksestä. Emme ole enää ”vain Vantaa”, me olemme enemmän. Meidän on oltava jatkossakin rohkeita, jotta pystymme hyödyntämään ne hyvät lähtökohdat, jotka meillä kaupunkikehitykseemme nyt on annettu.

Me sosialidemokraatit haluamme, että jatkossa Vantaa tarjoaa asukkailleen sosiaalisesti eheän kaupungin, jossa on hyvä elää, tehdä töitä, yrittää ja käydä koulua.

Meille sosialidemokraateille se tarkoittaa erityisen paljon seuraavia asioita.

1.Ensinnäkin sitä, että ratikkapäätöksestä on otettava kaikki hyöty irti niin asukkaille kuin kaupungin kehitykselle vastuullisesti. Ratikka luo työtä ja ratikka vie töihin. Pidetään kiinni kunnianhimoisesti työllisyystavoitteista ja torjutaan työttömyyttä aktiivisesti kehittäen uusia keinoja ja tapoja, huomioiden erityisryhmät kuten nuoret sekä maahanmuuttajataustaiset vantaalaiset.

2.Toisekseen sitä, että Vantaata ja sen eri asuinalueita kehitetään siten, että kaikki pidetään mukana. Vähennetään hyvinvointialueen kanssa tiiviissä yhteistyössä ihmisten pahoinvointia, yksinäisyyttä ja koettua turvattomuutta. Aluekehityksen painopisteinä täytyy olla tasapuolinen ja asukkaille viihtyisä Vantaa, jonka toiminnan ytimessä on segregaation torjunta ja tasavertaiset, hyvin toimivat palvelut, jotka tuottavat iloa ja antavat asukkaille verorahojen vastinetta.

3.Ja kolmanneksi sitä, että Vantaalla huolehditaan lapsista ja nuorista. Vantaan varhaiskasvatuksen ja koulujen on oltava maan parhaita paikkoja oppia lukemaan ja laskemaan. Koulurauha on turvattava niin lapsille kuin aikuisille. Taataan nuorille riittävä määrä turvallisia aikuisia ympärille tukemaan ja antamaan apua matalalla kynnyksellä niissä paikoissa, jossa muutenkin eletään ja liikutaan. Kuten on sanottu; ”on helpompi kasvattaa ehjiä lapsia kuin korjata rikkinäisiä aikuisia.” Tämän on oltava meidän yhteinen ohjenuora Vantaalla.

Hyvät valtuutetut, hyvät vantaalaisten nuorten edustajat

Tähän loppuun haluan erityisesti vielä kiittää Vantaan nuorisovaltuustoa aktiivisesta otteesta nuorten asioiden ja mielipiteiden esille nostamisesta ja herättelevistä puheenvuoroista yhteisissä tilaisuuksissamme. Nuorten äänen kuuluminen vantaalaisessa poliittisessa päätöksenteossa on vahvuus, jota on syytä vaalia. Oma työnne ja aktiivisuutenne tuotti tulosta muun muassa kouluruoka-keissin osalta viime vuonna budjettiin liittyen – Pitäkää sama hyvä linja vaikuttamisessa myös tulevaan taloussuunnitelmaan. Yhteistyöllä rakennetaan kaikenikäisille vantaalaisille parasta kotikaupunkia ikinä! Kiitos.

———

Perussuomalaisten valtuustoryhmä
Valtuustoryhmän puheenjohtaja Niilo Kärki

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät kuulijat!

Suomen talouden epävarmuustekijöitä ovat mm. työllisyys, korot, energian hinta, ikääntyneiden osuus, Ukrainan sota ja jälleenrakennukseen osallistuminen. Vantaalla erityisesti vaikuttaa lentokenttäalueen odotettua hitaampi kehitys.

Tuleva TE-uudistus vielä lisää lähivuosien talouden epävarmuutta.

Lasten ja nuorten hyvinvoinnin lisääminen on tärkeä kehityskohde.

Varhaiskasvatuksen ja koulutuksen panostamistasoa on lisättävä.

Vantaan suurin menokohta Kasvatus ja Opetus edellyttää lisäpanostusta myös osaavaan henkilöstöön, kiinteistöjen lisärakentamiseen ja korjaamiseen sekä turvallisuuteen.

Aluekehityksen asiantuntija, tutkimusjohtaja Timo Aro on aiemmin kertonut valtuustolle, että talouskestävä väestön kasvu suurissa kaupungeissa on enintään 1-prosenttiyksikön luokkaa. Vantaan väestönkasvu on arvioitu lähivuosina kasvavan 2 % - tavoitteena on syytä pitää yhteen prosenttiin rajoittuvaa väestönkasvua. Kasvu on viime vuosina ollut 80–100 % vieraskielistä.

Kotouttamiseen ja kielikoulutukseen on syytä varautua lähivuosina aiempaa kattavammin. Yhteistyössä Helsingin ja Espoon sekä kuutoskaupunkien kanssa on vaikutettava hallitukseen turvapaikanhakijoista aiheutuvien kaikkien kulujen kattamiseksi valtion rahoituksella – Valtio on ainoa taho, joka Suomeen hyväksyy turvapaikanhakijoita.

———

Vihreä valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Eve Rämö

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut, hyvä yleisö

Olemme juuri päättäneet rakentaa ratikan. Tämä on päätös joka tuo Vantaalle paljon ja sitoo yhteen kaupunkikehitystä. On nimittäin väliä sillä, miten niiden raiteiden ympärille rakennetaan. Saammeko elävää luontoa, säilyvätkö viherkäytävät. Saammeko vihdoin hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrelle isoja perheasuntoja. Vantaalle ominainen ja asukkaille rakas lähiluonto ei saa kadota. Vantaan ratikkakaupungissa vaalitaan lähiluontoa. Luonto on saavutettavissa kävellen, bussilla ja raiteita pitkin. Lisää asuntoja Vantaalle rakennetaan kestävästi. On toki myös todettava, että ratikka haastaa Vantaan resursseja - meidän päättäjien on oltava tarkkoina, ettei palveluista leikata tai kulut karkaa käsistä.

Vantaan satsaus joukkoliikenteeseen on liian niukkaa ja se näkyy. Paikoitellen joukkoliikenneyhteydet ovat surkeat. Esimerkiksi Ylästön bussiyhteyksiä emme ole edelleenkään saaneet kuntoon. Eikö vihdoin voitaisi tehdä tälle asialle jotain joka oikeasti auttaisi? Ratikka parantaa osin Vantaan tilannetta mutta sitä saamme vielä tovin odotella eikä pysäkille vielä kannata mennä seisoskelemaan.

Uusia alueita kaavoitettaessa luonto ei saa jäädä muiden tavoitteiden jalkoihin, kuten on viime aikoina uhannut käydä usean pientalokaavan kohdalla. Pientaloille kyllä mutta arvokkaiden lehtoalueiden säästämiselle ehdoton kyllä! Kaavoitustyössä on myös kyettävä tekemään riittävät ja laadukkaat luontokartoitukset - tähän saakka niissä resursseissa on ollut huomattavia puutteita. Resurssiviisauden tiekartan sitovat tavoitteet sekä päästövähennysten, että luonnon monimuotoisuuden edistämisen

osalta eivät tällä hetkellä valitettavasti toteudu kuin osittain. Kaupunkiympäristötoimialan onkin varmistettava riittävät henkilöstöresurssit näiden kriittisten tavoitteiden saavuttamiseksi.

Vuoden alusta sosiaali- ja terveyspalvelut siirtyivät hyvinvointialueelle ja Vantaalle jäi hyvinvointia ja terveyttä edistävät hyte-palvelut. Nyt pitääkin erityisesti tunnistaa ne kohdat hyvinvoinnin edistämisessä jossa järjestämisvastuu on kaupungilla, mutta välittömät rahalliset hyödyt koituvat hyvinvointialueelle. Meidän ei tule leikata sellaisesta työstä vaan ajateltava, että suurin hyötyjä on asukas jonka etua ajaa niin kaupunki kuin hyvinvointialuekin. Tällaista työtä on esimerkiksi liikuntapalvelut

Vantaan työllisyysaste pitää saada nousuun. TE-toimiston siirto kunnalle ei ole täysimääräisesti onnistunut, tähän pitää kiinnittää huomiota ja resursseja, jotta saadaan työvoimapalvelut toimimaan. TE palvelut eivät voi auttaa ketään työllistymään, jos aikaa eikä asiantuntevaa henkilökuntaa ole. Tämä jos jokin on panostus joka maksaa itsensä takaisin!

Vantaan henkilöstöpolitiikka kaipaa edelleen tarkastelua. Edelleen olemme epäonnistuneet pitämään työntekijöistämme kiinni emmekä onnistu houkuttelemaan uusia ammattitaitoisia työntekijöitä. Silmiinpistävästi tämä näkyy varhaiskasvatuksen ja opetuksen kriisinä. Meidän epäonnistumisen hintamme maksavat lapset. Ilman opettajia eivät oppimistulokset ja lukutaito nouse eikä ilman pätevää varhaiskasvatuksen henkilökuntaa lapset saa sitä tukea, mitä he varhaiseen kehitykseensä tarvitsevat. Henkilöstön pysyvyys, jaksaminen ja houkutteleminen ovat tämän hetken suurimpia haasteita. Hyvä kysymys onkin, millaisia toimia tarvitsisimme, että henkilökunta pysyisi Vantaalla töissä. Ilman palkkauksen ja työolojen kuntoon laittamista henkilöstöongelma ei ratkea.

Vantaa sanoo olevansa rento ja rohkea - me vihreät toivomme, että tähän listaan voidaan jatkossa lisätä myös reilu - olkoon Vantaa jatkossa reilu, rento ja rohkea!

———

Vasemmistoliiton valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Antero Eerola

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset ja hyvät vantaalaisten edustajat!

Helsingin Säätytalolla käydään parhaillaan neuvotteluja maan uudesta hallituksesta. Tämän päivän tiedoilla näyttää, että neljä porvaripuoluetta on tulossa neuvotteluista ulos peräti neljän miljardin euron leikkauksilla, säästöillä ja supistuksilla. Se tarkoittaa väistämättä pahaa jälkeä myös suomalaisessa kuntakentässä.

Hallitusneuvotteluiden tärkein puolue näyttääkin olevan valtiovarainministeriö. Sen ennen vaaleja julkistamalla leikkauslistalla oli satojen ja taas satojen miljoonien eurojen leikkaukset yksin koulutukseen, kasvatukseen ja oppimiseen, joista on tullut kuntien päätehtävä.

Kaupunginvaltuuston seminaarissa puolisen toista viikkoa sitten kuulimme valtiovarainministeriön korkealta edustajalta hyytävän viestin. Hänen mukaansa Suomi on vaikeassa tilanteessa, koska suomalaiset elävät yhä vanhemmiksi ja heille on tehty palvelulupauksia, jotka maksavat liikaa. Tämä on epäkunnioittava ja kylmä tapa puhua ihmisistä. Linjaa on helppo vetää, jos sydämen paikalla on lompakko.

Suomalaisen hyvinvointivaltion suurimpia saavutuksia on se, että ihmiset voivat elää terveinä ja

hyvinvoivina yhä pidempään. Yhteiskuntaa rakentaneet ikäihmiset ovat ansainneet arvokkaan ja hyvän vanhuuden. Siihen tarvitaan nykyistä enemmän, ei vähemmän palvelulupauksia ja -tekoja.

Arvoisa puheenjohtaja,
Näin taloussuunnitelman lähetekeskustelussa on hyvä palata perusasioihin.

Valtion tai kunnan tärkein tehtävä ei ole säästää mahdollisimman paljon rahaa. Kaupungin talous on väline laissa määrättyjen kunnan tehtävien hoitamiseen ja palveluiden järjestämiseen. Väline on pidettävä kunnossa, mutta se ei ole tarkoitus itsessään.

Kouluateriankaan pointti ei ole haarukka, jolla se syödään vaan, että ruoka maistuu ja ravitsee.

Toisaalta kunnan tehtävä ei myöskään ole rahan tuhlaaminen. Verot ja velka eivät luo vaurautta. Sitä luovat investoinnit, yritystoiminta ja työ, myös julkisen sektorin työ.
Verot ja velka ovat nekin vain välineitä. Nekin on pidettävä kunnossa ja niitä on oltava myös valmius käyttää. Mutta nimenomaan työ luo kestävää hyvinvointia. Se tarkoittaa paitsi korkeaa työllisyysastetta, myös aktiivista työttömyyden vähentämistä.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,

Koronapandemian vaikutukset näkyvät yhä Vantaan työttömyydessä. Työttömyysaste oli meillä tämän vuoden maaliskuussa 10,7 prosenttia, mikä on kolmanneksi korkein kuuden suurimman kaupungin joukossa. Se tarkoittaa vajaata 14 000 työtä etsivää ja sitä vailla olevaa henkilöä. Heistä pitkäaikais- ja nuorisotyöttömiä oli noin kolmannes. Vaikka pitkäaikaistyöttömyys on laskenut, se on edelleen korkealla tasolla.

Kun työllisyys- ja työvoimapolitiikka siirtyy tulevaisuudessa kuntien vastuulle, se antaa Vantaallekin uusia työkaluja työttömyyden vastaiseen kamppailuun. Oleellista on työttömien osaamistason nostaminen niin, että he kohtaavat avoimena olevat työpaikat.

Arvoisa puheenjohtaja,

Kaupunginhallitus hyväksyi tänään talousarvon laadintaohjeet. Niissä todetaan, että ”kuntatalouden pitkän aikavälin menopaineet helpottuvat sote-uudistuksen myötä, kun nopeasti kasvavat sosiaali- ja terveysmenot siirtyivät pois kuntien vastuulta”. Sote-uudistuksen jälkeen yli puolet Vantaankin menoista on siirtynyt hyvinvointialueille. Se tarkoittaa, että kasvatuksesta, koulutuksesta ja oppimisesta tulee kaupungin ydintoimintaa.

Siksi meidän pitää panostaa tähän tulevaisuusalaan. Se tarkoittaa päiväkotien ja peruskoulujen ryhmäkokojen pienentämistä. Päiväkodeissa ja kouluissa ei myöskään saa olla sijaiskieltoja, vaan sijaisia on voitava palkata tarpeen mukaan.

Erityisesti koulunkäynnin ohjaajia tarvitaan lisää, jotta erityistä tukea tarvitsevat lapset voidaan huomioida paremmin opetuksessa ja taata kouluissa oppimisrauha. Suomessa on maailman parhaisiin kuuluvat opetus- ja kasvatusalan ammattilaiset. Meidän poliittisten päättäjien pitää antaa heille mahdollisuus tehdä työnsä kunnolla.

Puheenjohtaja, hyvät vantaalaiset,

Eräs asia ansaitsee meidän erityisen huomiomme. Tulevaisuudessa meidän on panostettava entistä enemmän nuorten hyvinvointiin.

Korona-aika ja sen tuottama sosiaalinen eristys tuotti paljon henkisiä ongelmia. Suurin osa nuorista voi hyvin, mutta moni oireilee rikoksilla, väkivallalla ja päihteillä. Vantaa on saanut kyseenalaisen maineen nousta nuorten katuväkivallan ykköskaupungiksi.

Mikäli emme puutu tähän kehitykseen pian ja päättäväisesti, voi kohta olla jo myöhäistä. Ruotsin esimerkki on varoittava. Ruotsin ongelmien taustalla ei kuitenkaan ole maahanmuutto vaan sosiaaliset ongelmat. Ei ole ihme, että nuoret – taustastaan riippumatta – ajautuvat huonoille teille, jos kokonaisista kaupunginosista viedään pois kaikki yksityiset ja julkiset palvelut ja jos koulujen annetaan voimakkaasti eriytyä ja eriarvoistua.

Arvoisa puheenjohtaja, vantaalaiset,

Hyvinvointialueuudistuksen myötä vuosi 2023 on Vantaalle erittäin vahva. Ennusteiden mukaan Vantaan tilikauden tulos on 54,3 miljoonaa euroa. Se tarkoittaa käytännössä, että Vantaa on upporikas.

Talouskehyksen perustana on vahva kasvu jaa korkea investointien taso, vaikka kustannukset ja korot ovat nousseet ja lakisääteisten palveluiden kysyntä on kasvanut. Vuosikatteeksi arvioidaan 124 miljoonaa euroa ja investointien tasoksi 171 miljoonaa. Ne ovat hurjia lukuja.

Näissä oloissa Vantaan ja vantaalaisten hyvinvoinnin esteenä on todellisuudessa vain poliittisen tahdon puute.

———

Keskustan valtuustoryhmä
valtuustoryhmän varapuheenjohtaja Eeva Tikkanen

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut vantaalaiset!

Kuten hyvin jo tiedättekin, Keskustan tahtotila olisi ollut, että Vantaalla ratikan sijaan investoitaisiin lähivuosina erityisesti *ihmisiin*, erityisesti lasten ja nuorten hyvinvointiin, koulutukseen sekä perheiden ja vanhemmuuden tukemiseen, vahvassa yhteistyössä hyvinvointialueen kanssa. Vain hyvinvoiva lapsi ja nuori jaksaa opiskella, tehdä töitä ja unelmoida tulevaisuudesta.

Keskusta haluaa, että Vantaalla edistetään elinvoimaohjelman mukaisesti *nuorten toimeliaisuutta*, työllisyyttä ja yrittäjyyttä ja siihen varataan riittävästi määrärahaa.

Keskustan mielestä kaupunkimme etu on *koko Vantaan kehittäminen*. Yhdenvertaisuuden edistämisen ja syrjimättömyyden periaate myös strategiamme lähtökohta. Vantaalla tulee kehittää kaikkien Vantaan asuinalueiden liikenteellistä tasa-arvoa ja teiden kunnossapitoa. Vantaalla tulee olla valinnanvapautta myös isommista asunnoista sekä väljemmästä asumisesta rauhallisella, vehreällä asuinalueella, jossa koulut, päiväkodit ja perhepäivähoitopaikat, kirjastot tai kirjastoauto, terveyspalvelut, ulkoilu- ja harrastusmahdollisuudet sekä päivittäistavarakaupat ovat lähellä. Kehittämistyössä tulee huomioida se, että neljäsosa vantaalaisista on vieraskielisiä. Pienistä lapsista jo *kolmasosa.*

Tuore selvitys Vantaan tulo- ja lähtömuuttosyistäkin osoittaa toimivien *lähipalveluiden* olevan kunnalle ja kaupungille todellinen kilpailuvaltti. Vantaalle muuttavat ovat yllättyneet positiivisesti ennen kaikkea Vantaan *luonnosta ja luontoliikuntamahdollisuuksista.* Uskon, että olemme kaikki samaa mieltä siitä, että tätä hyvää meidän kannattaa edelleen lähivuosina vahvistaa. Luonnossa ihmisen on hyvä olla. Meidän kannattaa jatkaa edelleen ketterien kaavoitus- ja rakennuslupaprosessien vahvistamista, Vantaan kehittämistä *pientalojen suurkaupunkina, puurakentamista suosien.*

Ratikkahankkeesta seuraava mittava velkaantuminen *vie Vantaalla budjetillisen liikkumatilan.* Muuhun on lähivuosikymmenet niukasti rahaa, mutta ratikkaan valtuustolta löytyi yli 400 miljoonaa euroa. (Yksinomaan tiestön korjaus- ja rakentamisvelkaa on Vantaalle kertynyt peräti noin 350 miljoonaa euroa.)
Keskustan valtuustoryhmä on huolissaan siitä, että Vantaalle osoitettu nykyinen budjettitaso ei mahdollista esimerkiksi nykyisen lähipäiväkotiverkoston tiivistämistä tai sisäilmaongelmaisten päiväkotien ja koulujen tai vaikkapa teiden *korjaus- tai rakennusvelan suunnitelmallista hallintaa.* Korjausvelka pikemminkin uhkaa kasvaa kuin supistua. Voimme kysyä, kuinka selviydymme jo syntyneestä korjausveloista, jos taloutemme on vuosikausia riippuvainen ratikkaan sidotusta lainakannasta.

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut! Useissa lähiajan keskusteluissa olemme yhdessä todenneet, että olisi tärkeää pureutua *juurisyihin.* Siis lasten ja nuorten pahoinvoinnin, koulukiusaamisen ja väkivallan, työrauhaongelmien ja oppimistulosten laskemisen juurisyihin.

Keskusta ehdottaakin, että parhaiden ratkaisujen löytämiseksi luodaan *lasten ja nuorten hyvinvointiohjelma*, jota tehdessä pureudutaan näihin juurisyihin *yhdessä* päättäjien, virkamiesten, tutkijoiden, ammattilaisten, huoltajien sekä lasten ja nuorten kesken.

Lapsiystävällisessä kaupungissa ratkaisuja tulee tehdä *lapsen etu* edellä. Meidän tulee päätöksenteossa huomioida yhä vahvemmin *kasvatus- ja kehityspsykologiset lainalaisuudet* ja ymmärtää, mitä lapsen ja nuoret aivot tarvitsevat voidakseen hyvin. Sekä YK:n lastenoikeuksien artiklan näkökulma vanhemmista lapsen ensisijaisina kasvattajina ja julkisen sektorin roolin heidän kasvatustyönsä tukemisesta.

Keskusta ehdottaa *ratkaisuiksi* lasten ja nuorten hyvinvoinnin edistämiseksi Harrastusten Vantaa -toimintaa, digihyvinvoinnin huomioimisen perusopetuksen ison Digione-hankkeen yhteydessä ja kaupungintason pelisääntöjen luomista kännyköiden käytölle koulussa. Ehdotamme myös, että Vantaan liikkumisohjelman vahvana johtoajatuksena on lasten ja nuorten osalta, että *Vantaalla opitaan liikkuen* ja, että kouluruokailua kehitettäessä selvitettäisiin mahdollisuus myös välipalaan.

Esitämme myös, että budjettityössä huomioidaan yhä vahvemmin joustavien opetusryhmien käyttö ja ryhmäkokojen pienentäminen. Joustavat opetusryhmät ja pienet ryhmäkoot ovat tutkitusti edistäneet työrauhaa ja oppimista sekä ammattilaisten hyvinvointia. On ollut surullista kuulla viimeaikaisissa keskusteluissa ryhmäkokojen pienentämisen vastustamisen syyksi sen, että se vaatisi lisätiloja, eikä sellaiseen investointiin ole meillä varaa. Valtion kota-rahojen suhteen on odotuksemme nyt korkealla, toivotaan että saamme sieltä Kokoomuksen puheiden mukaisesti lähiaikoina hyvän ja koko hallituskauden kestävän tuen.

Arvoisa puheenjohtaja, Ikäihmiset ovat kaupunkimme tukiranka. Sen lisäksi, että heidän kokemusviisauttaan kannattaa käyttää meidän isojen haasteiden ratkaisemisessa, heidän hyvinvointinsa edistäminen on oltava meidän kaikkien kunniatehtävä. Siksi ryhmämme ehdottaa, että selvitetään mahdollisuus laskea sporttikortin ikärajaa 70 vuodesta 65 vuoteen.

Hyvä kuulija! Vantaalla on nyt erinomainen kaupunkistrategia. On tärkeää, että varmistamme riittävät resurssit strategiamme toteuttamiseen. Keskustan ryhmänä tuemme tarkastuslautakunnan näkemystä siitä, että vuosittaisten sitovissa tavoitteissa pitää olla toimivat mittarit ja niihin tulee varata riittävästi resurssia, jotta ne on toteutettavissa. Esimerkiksi henkilöstön pito- ja vetovoiman vahvistamiseen tarvitaan hyvät sitovat tavoitteet tehokkaine mittareineen ja aidosti riittävine resursseineen, jotta alkaa aidosti syntyä tulosta. Kaupungin henkilöstön hyvinvointi heijastuu parhaillaan myönteisesti myös asukkaiden hyvinvointiin. Ja hyvin johdetulla strategiatyöllä saamme yhä parempia tuloksia aikaan kaupunkimme asukkaiden parhaaksi.

———

Kristillisdemokraattinen valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Tiina Tuomela

Arvoisa puheenjohtaja, virkahenkilöt, valtuustokollegat ja kuntalaiset.

Kiitos alustavasta taloussuunnitelman valmistelutyöstä. Olemme toista kertaa tilanteessa, jossa iso toimiala, sote, ei enää ole mukana budjetissamme. Vantaan tulee olla valmistautunut jatkossakin erilaisiin toimintaympäristömuutoksiin, esim. kuluttajahintojen laaja-alaiseen nousuun. Taloudenpidossa kaiken kaikkiaan riskit ovat kasvaneet.

Meidän tuleekin keskittyä palveluiden tuottamisesta vantaalaisten palvelemiseen, eli tunnistettuun palvelutarpeeseen ja siihen vastaamiseen. Yhdyspintatyö on tärkeää – kuntalaisen elämä on yksi ja kokonainen – on löydettävä yhteiset tavoitteet.

Tärkeänä osa-alueena on kaupungille jäänyt hytetyö eli hyvinvoinnin ja terveyden edistämistoimet. Tiedämme että liikumme aivan liian vähän. Täten esim. vapaasti käytössä olevien liikuntapaikkojen lisäämisellä on merkittävä hyvinvointia edistävä vaikutus. Myös kulttuuriin tulee jatkossakin panostaa riittävästi tärkeänä hyvinvointitekijänä.

Yksi suuri ongelma kuntakentällä on henkilöstön saatavuushaasteet. Tämä koskee kaikkia toimialoja, mutta aivan erityisesti kasvatuksen ja oppimisen toimialaa. Henkilöstön vaihtuvuus on suurta, sairaslomien osuus on suuri. Varhaiskasvatuksen opettajista ja eritysopettajista on suorastaan pulaa. Etenkin varhaiskasvatuksen osalta monia vanhempia suorastaan pelottaa jättää lapsensa hoitoon, kun hoitavia käsiä on liian vähän. Kaikki tämä aiheuttaa eettistä stressiä myös työntekijöille. He kokevat työnsä laadun kärsivän.

Työntekijöiden saatavuuteen, veto- ja pitovoimaan, tulee panostaa. Palkkauksen ohella, työn joustavuus, jatkokoulutusmahdollisuudet ja hyvä johtajuus ovat tärkeitä tekijöitä. Yksityisen hoidon palvelusetelin arvontarkastus voinee olla myös yhtenä tilannetta helpottavana tekijänä. Palaan kuitenkin jälleen kotihoidontuen kuntalisään, joka kohdentuu erityisesti alle 3-vuotiaille ja olisi omiaan helpottamaan päiväkotien ruuhkaa pienempien lasten osalta.

Varhaiskasvatuksessa erilaisiin lapsen tuen tarpeisiin tulee vastata, myös yksityisen hoidon puolella. On tärkeää, että oppimisen tuki ulottuu kaikille kouluasteille eli vahvana myös 2.asteen opintoihin. Yhä useampi läpäisee koulupolkunsa ilman riittävää luku- ja laskutaitoa. Tämä on suuri huoli, joten perusopetus todellakin tarvitsee lisäpanostuksia.

Vantaalla on korkein työttömyysaste pääkaupunkiseudulla, etenkin nuorisotyöttömyys on suuri haaste. Työllisyyspalvelut siirtyvät kunnille – se on meille mahdollisuus ja samalla riski.

Eri asuinalueiden eriarvoistumista tulee vähentää. Vanhoja keskustoja tulee kehittää kaiken vahvan uudisrakentamisen keskellä. Kaiken kaikkiaan eri alueiden turvallisuutta tulee myös vahvistaa.

Ikävänä ilmiönä on noussut nuorisorikollisuus ja jengiytyminen. Tähän tulee ajoissa puuttua. Kaikki lähtee tunnetaitojen oppimisesta kotona, varhaiskasvatuksessa ja koulussa. Miten huomioidaan toinen ja miten kiusaamista taklataan. Jalkautuvan nuorisotyön osuutta ja merkitystä tulee korostaa. Jokaisella lapsella ja nuorella tulee olla edes yksi aikuinen, johon hän voi luottaa. Yksi harrastus, jossa voi toteuttaa itseään. Kaiken kaikkiaan saada viesti: nuori, olet arvokas.

Yhteenvetona: segregaatio, lapsiperheköyhyys, nuorten väkivalta, turvattomuus, oppimistulosten lasku, liikkumattomuus, yksin asuvat: on otettava huomioon talousarviota tehdessä. On investoitava palveluihin, jotka kohdentuvat/vastaavat kuntalaisten tarpeisiin….näin syntyy kasvua pitkässä juoksussa. Kiitos!

———

Liike Nyt valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Nina Nummela

Arvoisa puheenjohtaja, hyvät valtuutetut ja muut kuulijat

Vantaa on tänä päivänä yksi vähiten velkaantuneista suurista kaupungeista. Olemme kymmenen viime vuoden aikana lyhentäneet velkaa erittäin ansiokkaasti. Nyt korot ovat nousseet reilusti, joten olisi erityisen tärkeää, että alhainen velkaantuneisuusaste säilyisi myös jatkossa. On varsin selvää, ettei paluuta takaisin nollakorkoaikaan ole.

Mahdollinen päätös ratikan rakentamisesta tulee lisäämään Vantaan velkataakkaa jättimäisesti. Pelkästään korkokulut tulevat olemaan yli 220 miljoonaa euroa. On tärkeää miettiä millä korkokulut rahoitetaan ja mistä muusta ne ovat pois. Vaikka investoinnit ja käyttötalous tulee pitää erillään, niin jollain korkokulut on maksettava. Liike Nyt ei kannata Vantaan kuntaveron nostamista tulevassakaan talousarviossa.

Vantaa on kasvanut voimakkaasti viime vuosina. Vantaan väestönkasvu ja väestörakenne asettavat meille haasteita, jotka ovat osin suurempia kuin muissa pääkaupunkiseudun kunnissa. Kasvu sinällään ei ole itseisarvo. Liian voimakas ja hallitsematon väestönkasvu tuo mukanaan monia haasteita, joihin meidän tulee Vantaalla jatkossa kiinnittää erityistä huomiota. Katuväkivallan lisääntyminen luo turvattomuutta ja erityisen huolestuttavaa on väkivallan lisääntyminen jopa lasten keskuudessa. Näiltä asioilta ei kukaan päättäjä voi enää sulkea silmiään. Onhan turvallisuus yksi hyvinvoinnin tärkeimmistä kulmakivistä.
Voimakas muuttoliike aiheuttaa myös segregaatiota, joka on selkeästi nähtävissä muutamissa lähiöissä. Kotouttamiseen on panostettava ja kielen oppiminen on yksi tärkeimpiä tekijöitä integroitumisessa uuteen yhteiskuntaan. Useilla aloilla on työvoimapula ja maahanmuuttajat ovat yksi apu siihen, mutta vain onnistuneen kotouttamisprosessin jälkeen. Kotouttamisen rahoittamiseen tarvitsemme Vantaalle myös lisää valtionosuuksia.

On tärkeää, että myös peruspalvelut pysyvät kasvun vauhdissa. Meillä on jo nyt valtava pula muun muassa opettajista ja päivähoitopaikoista. Hyvät koulut, varhaisopetus ja riittävä määrä päiväkoteja houkuttelevat Vantaalle lapsiperheitä. On tärkeää, että kasvun myötä myös verotulot kasvavat samassa suhteessa, jotta meillä on jatkossa varaa maksaa kasvavat kulut.

Millä sitten lisäämme Vantaan vetovoimatekijöitä? Meidän tulee panostaa Vantaan brändin parantamiseen. Meillä on upea lähiluonto, viihtyisiä pientaloalueita ja erittäin monipuoliset harrastusmahdollisuudet. Moni ei tiedä näin olevan ja siksi meidän tulee viestiä Vantaan vahvuuksista entistä paremmin.
On hienoa, että Vantaa on selvittänyt Vantaalle muuttavien ja erityisesti täältä pois muuttavien syitä muuttoon. Muuttajilta saamme tärkeää ja ajantasaista tietoa Vantaan vahvuuksista sekä myös kehityskohteista. Tutkimusten mukaan Vantaalta muuttavat pois hyvätuloiset perheet, jotka kaipaavat väljempää omakoti- ja pientaloasumista. Meidän tulee siis jatkossa kaavoittaa yhä enemmän viihtyisiä pientaloalueita ja riittävästi perheasuntoja. Sen sijaan pieniä kerrostaloasuntoja meillä tuntuu olevan jo riittävästi, niiden myynti on viime aikoina merkittävästi tippunut. Tämä on syytä ottaa huomioon myös mahdollisen ratikkareitin varrelle rakennettavissa asuinalueissa.

Vantaalla on Suomen parhaat liikenneyhteydet ympäri maailmaa. Hyvät liikenneyhteydet ovat olennainen osa toimivaa arkea, joka lisää asukkaiden hyvinvointia. Arjen toimivuutta lisää helppo liikkuminen, oli se sitten joukkoliikennettä, autoilua tai pyöräilyä. Näitä kaikkia voimme sujuvasti kehittää rinta rinnan. On huomioitava, että mahdollisen ratikan rakentaminen ei saa heikentää kauempana ratikkareitistä asuvien liikenneyhteyksiä, kuten kävi Espoossa muille paitsi metroasemien välittömässä läheisyydessä asuville asukkaille.

Arvoisat valtuutetut, meillä on edessä suuria haasteita ja paljon tehtävää, mutta yhdessä saadaan muutos aikaan.

Kiitos.

———

Ruotsalaisen kansanpuolueen valtuustoryhmä
valtuustoryhmän puheenjohtaja Stefan Åstrand

Ärade ordförande, fullmäktigeledamöter, tjänstemän samt vandabor

Arvoisa puheenjohtaja, valtuutetut, virkahenkilöt ja vantaalaiset

Vantaa täyttää kaupunkina 50 vuotta vuonna 2024. Tätä juhlavuotta meidän tulee juhlistaa eri tavoin ja sitä kautta vahvistaa kaupunki-identiteettiä. On tärkeää vahvistaa edelleen asukkaiden kuuluvuuden tunnetta ja luoda Vantaalle edelleen yhä parempi maine. Tämän toteutukseen tarvitsemme edelleen elinvoimaisen ja kestävän talouden joka mahdollistaa kuntalaisille toimivat palvelut. Meidän tulee jatkossakin huolehtia vastuullisesti taloudenpidosta. Millä me tämän teemme.

TE-palvelujen siirto tulee valmistella huolella. Siirto kunnille tuo palvelut lähemmäksi asiakkaita. Kun työllisyyspalvelut, kunnan koulutuspalvelut sekä elinkeinopalvelut ovat saman järjestäjän vastuulla tukevat palvelut nopeamman työllistymisen tavoitetta. Kunnilla on hyvät lähtökohdat tarjota asiakkaille kohdennettuja ja paikallisten työmarkkinoiden tarpeisiin sopivia palveluja.

Meidän tulee edelleen varmistaa että Vantaalta löytyy monipuolista asumista. Tällä hetkellä vaikuttaa siltä että meidän tavoite pientaloasuntojen määrään ei päästä mikäli ei ruveta toimimaan meidän maa- ja asuntopoliittisen ohjelman mukaisesti. Tällä hetkellä vaikuttaa edelleen olevan käsitys että kaavoitetaan ensisijaisesti omia maitaan. Tämä johtaa siihen että joudutaan kaavoittamaan metsiin ja muihin arkaluontoisiin alueisiin. Tarvitsemme paljon enemmän pientaloasuntoja verotulojen varmistamiseksi.

Arvoisa puheenjohtaja

RKPn mielestä kaupungin tulee edelleen jatkuvasti arvioida kriittisesti mitä sen kannattaa omistaa sekä mitä toimintaa sen kannattaa harjoittaa. Mielestämme maanviljelytoiminta ei edelleenkään ole kaupungin ydintoimintaa josta tulisi päästävä eroon ja odotamme myös uusia aloitteita mm Vantti yhtiöön liittyen.

Vuosi sitten RKP nosti tässä puheessa esille miten tärkeää on että Vantaa-Keravan hyvinvointialue ja Vantaan Kaupunki tekevät tiivistä yhteistyötä, jossa varmistetaan vastuualueet ja yhdessä käydään läpi toimintamallit että saadaan palvelut toimimaan mutkattomasti. Tiedämme että näin ei ole täysin tapahtunut ja tämän takia nostamme tämän uudestaan esille. Lähtökohtaisesti kyse ei ole siitä mikä asia kuuluu kenenkin vastuulle vaan se että palvelut rajapintoineen toimii mutkattomasti asukkaille. Tästä yhteistyön puutteesta kärsii myös erilaiset yhdistykset joiden toiminta vaikuttaa niin Kaupungin kuin Vake alueella.

Vantaan kaupunki hyväksyttiin vuoden 2021 alussa mukaan UNICEFin Lapsiystävällinen kunta -malliin. Olemme tyytyväisinä seuranneet kaupungin pyrkimyksiä kohti UNICEF:in Lapsiystävällinen kunta tunnustusta ja lapsen oikeuksien edistämistä. Tehdään siis yhdessä kaikkemme, jotta tässä työssä onnistutaan. Ylpeänä voin myös tähän liittyen kertoa, että koko RKP:n valtuustoryhmä on suorittanut luottamushenkilöille tarkoitetun lapsistrategian verkkokoulutuksen ja haastamme siihen myös kaikki muut ryhmät!
Ärade ordförande

Vanda firar 50-årsjubileum som stad år 2024. Vi måste fira detta jubileumsår på olika sätt och därigenom stärka stadens identitet. Det är viktigt att ytterligare stärka invånarnas känsla av tillhörighet och skapa ett ännu bättre rykte för Vanda, även på svenska.
Vi behöver fortfarande stärka den svenskspråkiga servicen i Vanda. Håkansböle storområde behöver ett nytt daghem. Vi har en reservering invid planerade Kaskela II daghemmet och den bör nu främjas och planeras målmedvetet.

Vi är förhoppningsfulla av att Vanda Musikinstitut nu har fått en ny ledning och våra förväntningar på en aktiv utveckling av den svenskspråkiga undervisningen inom musikinstitutet är höga. Vi ser fram emot ett gott samarbete som gagnar nuvarande och kommande elever.
Tvåspråkighetsprogrammet där målet är att beskriva nationalspråkens ställning i kommunen samt hur man uppfyller språklagens krav och följer nationalspråksstrategin. Vi har en arbetsgrupp med tjänstepersoner på stadsnivå som årligen rapporterar om hur arbetet framskrider samt vilka åtgärder görs. Skärpning behövs på vilket sätt tvåspråkigheten beaktas på alla plan i praktiken samt att det görs på förhand när olika saker planeras. I arbetsgruppens plan för programmet borde det finnas tydliga mål och mätare. Även fullmäktige borde få ta del av hur arbetet framskrider. Nu och i fortsättningen är det väldigt viktigt att samarbeta med Vanda-Kervo välfärdsområdet som också snart kommer att ha ett tvåspråkighetsprogram.

———

Valta kuuluu kansalle
Milad Dehghan

Hyvät valtuutetut sekä vantaalaiset. On hienoa, että Vantaa uskaltaa tehdä isoja hankkeita lähivuosille. Niistä mielenkiintoisimmat ovat Kivistön erikoisen nimen omaava Arena 3.3, Myyrmäen jätti kaupunkikulttuuritalo, Koillis-vantaan jättihanke Elmon urheilupuisto sekä Itä-Vantaan erittäin vahvasti lobattu ratikkahanke. Toivon todellakin, että nämä hankkeet lisäävät vetovoimaa alueelle, sekä kasvattavat Vantaa brändin arvoa. Innovatiivinen kaupunki, luo sekä tuo innovatiivisia ihmisiä kaupunkiin. Teknologiseen kehitykseen pitäisi innovatiivisena kaupunkina panostaa entistä enemmän, eikä päinvastoin, käyttää isoja summia rahaa teknologisesti vanhanaikaisiin investointeihin kuten ratikkahankkeisiin. Valitettavasti Vantaa on myös tunnettu valtamedian uutisoinnin perusteella sen turvallisuus sekä julkisten palveluiden ongelmista. Toivottavasti nämä asiat saadaan korjattua, jotta vantaan brändin arvo pysyisi arvokkaana**.**

11 § Keskustan valtuustoryhmän ja 24 muun valtuutetun aloite vantaalaisille kouluille on palautettava työrauha

VD/3682/00.02.00.03/2023

Keskustan valtuustoryhmä sekä 24 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Valtuuston tulee ryhtyä toimenpiteisiin, että työrauha saadaan palautettua kaikkiin vantaalaisiin kouluihin perusopetuksesta toiselle asteelle.

Lisäksi tulee ryhtyä pikaisiin toimenpiteisiin mahdollisten koulujen työrauhaa uhkaavien tekijöiden ennaltaehkäisemiseksi ja jo syntyneiden koulujen työrauhaongelmien poistamiseksi sekä uusien, koulujen
työrauhaan liittyvien haasteiden ja –palvelutarpeiden tunnistamiseksi ja niihin varautumiseksi.

Koulujen työrauhan palauttaminen tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä oppilaiden, huoltajien, opettajien ja alan asiantuntijoiden kanssa.”

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 11

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

Liite:
- allekirjoitettu keskustan valtuustoryhmän ja 24 muun valtuutetun aloite vantaalaisille kouluille on palautettava työrauha

VALTUUSTOALOITTEET KAUPUNGINVALTUUSTON KOKOUS 22.5.2023	
Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Vantaalaisille kouluille on palautettava työrauha Valtuuston tulee ryhtyä toimenpiteisiin, että työrauha saadaan palautettua kaikkiin vantaalaisiin kouluihin perusopetuksesta toiselle asteelle. Lisäksi tulee ryhtyä pikaisiin toimenpiteisiin mahdollisten koulujen työrauhaa uhkaavien tekijöiden ennaltaehkäisemiseksi ja jo syntyneiden koulujen työrauhaongelmien poistamiseksi sekä uusien, koulujen työrauhaan liittyvien haasteiden ja –palvelutarpeiden tunnistamiseksi ja niihin varautumiseksi. Koulujen työrauhan palauttaminen tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä oppilaiden, huoltajien, opettajien ja alan asiantuntijoiden kanssa. Valtuusto 22.5.2023 Keskustan valtuustoryhmä	Keskustan valtuustoryhmä <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Juha Järä 2. Marjo Vacker 3. Milad Dehghan 4. Nina Nummela 5. Tiina Tuomela 6. Paula Lehmuskallio 7. Jouko Jääskeläinen 8. Reija Friman 9. Markku Weckman 10. Maarit Raja-Aho 11. Mika Kasonen 12. Erika Veltheim 13. Kai-Ari Lundell 14. Markku Weckman 15. Niilo Kärki 16. Patrik Karlsson 17. Tuomas Mutanen 18. Oskari Iivarinen 19. Manav Phull 20. Naima El Issaoui 21. Eva Tawasoli 22. Janne Hartikainen 23. Juha Suoniemi 24. Sirpa Siru Kauppinen

12 § Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 6 muun valtuutetun aloite Vantaalle sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamista lisäävä seurantaohjelma

VD/3683/00.02.00.03/2023

Sosialidemokraattisen valtuustoryhmä sekä 6 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaalle tarvitaan lisää monipuolista kohtuuhintaista asuntotuotantoa Ympäri Vantaata. Vantaan tontinluovutus VAV Asunnot Oy:lle sekä muille valtion tukemille pitkän korkotuen vuokra-asuntojen tuottajille on ollut viime vuosina vähäistä. Tilanne on huolestuttava ja vaatii korjausta.

Tämä valtuustoaloite edellyttää toimenpiteitä sosiaalisen asuntotuotannon ja kohtuuhintaisten asuntojen rakentamiseksi Vantaalle ja erillistä ohjelmaa näiden tavoitteiden läpiviemiseksi Vantaalla. Ohjelman toteutumisesta raportoidaan kaupunkiympäristötoimialan lautakunnille, kaupunginhallitukselle ja valtuustolle.

Ohjelman tulee sisältää seuraavat toimenpiteet:

1. Kaupungin tonttivarantoa lisätään määrätietoisesti
Hankitaan pitkäjänteisesti maata, joka mahdollistaa tontinluovutuksen eri hallintamuotoihin. Kaavoitetaan ensisijaisesti kaupungin maalle huomioiden kohtuuhintaisen asuntotuotannon erityispiirteet. Lisäksi hankitaan tontteja kaupungille maankäyttösopimuskorvauksena, joka erityisesti keskusta-alueiden osalta edellyttää voimakasta sopimuspolitiikkaa ja maanhankinnan määrärahojen lisäämistä.

2. Kohtuuhintaisen vuokra-asumisen painottaminen tontinluovutuksessa ja varmistaminen myös yksityisen maan kaavahankkeissa
Osoitetaan pitkän korkotuen vuokra-asuntohankkeille nykyistä enemmän tontteja. Otetaan tontinluovutuksessa huomioon eriytymiskehitys eri alueilla (pääsääntöisesti monille alueille ei voida lisätä uutta tuotantoa). Yksityisen maan merkittävissä kaavahankkeissa (yli 10 000 k-m2) edellytetään alueelle myös valtion tukemaa vuokra-asuntotuotantoa. Näin saadaan kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kohteita myös keskusta- alueille, kuten Tikkurilaan ja Myyrmäkeen. (kts. vastaus kirjallinen kysymys s 24.4.2023)

3. Keskusten ja asuinalueiden kehittäminen monipuolisesti
Ehkäistään eriytymiskehitystä ja kehitetään nykyisiä asuinalueita. Syrjäytymisuhan ja -kehityksen alla olevilla alueilla pitää varmistaa riittävät palvelut, monipuolinen asuntotuotanto ja -huoneistotyypit sekä asuinalueiden viihtyisyys ja turvallisuus. Eriytymiskehitys pitää monilla alueilla pysäyttää, jotta kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kohteita voidaan alueille lisätä.

4. VAV:n tonttiohjelman ylläpito ja päivitys
Pidetään yllä ja päivitetään VAV:in tonttiohjelmaa. Käydään sitä läpi säännöllisesti VAV-konsernin kanssa ja otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan VAV:in toiveet ja vaatimukset kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle.”

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 12

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

Liite:
- allekirjoitettu SDP valtuustoryhmän ja 6 muun valtuutetun aloite Vantaalle sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamista lisäävä seurantaohjelma

Vantaalle sosiaalisen asuntotuotannon ARA-kohteiden rakentamista lisäävä seurantaohjelma	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset SDP valtuustoryhmä <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Tiina Tuomela 2. Antero Eerola 3. Hanna Valtanen 4. Eva Tawasoli 5. Reija Friman 6. Sirpa Siru Kauppinen
Vantaalle tarvitaan lisää monipuolista kohtuuhintaista asuntotuotantoa Ympäri Vantaata. Vantaan tontinluovutus VAV Asunnot Oy:lle sekä muille valtion tukemille pitkän korkotuen vuokra-asuntojen tuottajille on ollut viime vuosina vähäistä. Tilanne on huolestuttava ja vaatii korjausta Tämä valtuustoaloite edellyttää toimenpiteitä sosiaalisen asuntotuotannon ja kohtuuhintaisten asuntojen rakentamiseksi Vantaalle ja erillistä ohjelmaa näiden tavoitteiden läpiviemiseksi Vantaalla. Ohjelman toteutumisesta raportoidaan kaupunkiympäristötoimialan lautakunnille, kaupunginhallitukselle ja valtuustolle. Ohjelman tulee sisältää seuraavat toimenpiteet 1. Kaupungin tonttivarantoa lisätään määrätietoisesti Hankitaan pitkäjänteisesti maata, joka mahdollistaa tontinluovutuksen eri hallintamuotoihin. Kaavoitetaan ensisijaisesti kaupungin maalle huomioiden kohtuuhintaisen asuntotuotannon erityispiirteet. Lisäksi hankitaan tontteja kaupungille maankäyttösopimuskorvauksena, joka erityisesti keskusta-alueiden osalta edellyttää voimakasta sopimuspolitiikkaa ja maanhankinnan määrärahojen lisäämistä. 2. Kohtuuhintaisen vuokra-asumisen painottaminen tontinluovutuksessa ja varmistaminen myös yksityisen maan kaavahankkeissa Osoitetaan pitkän korkotuen vuokra-asuntohankkeille nykyistä enemmän tontteja. Otetaan tontinluovutuksessa huomioon eriytymiskehitys eri alueilla (pääsääntöisesti monille alueille ei voida lisätä uutta tuotantoa). Yksityisen maan merkittävissä kaavahankkeissa (yli 10 000 k-m2) edellytetään alueelle myös valtion tukemaa vuokra-asuntotuotantoa. Näin saadaan kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kohteita myös keskusta-alueille, kuten Tikkurilaan ja Myyrmäkeen. (kts. vastaus kirjallinen kysymys s 24.4.2023) 3. Keskusten ja asuinalueiden kehittäminen monipuolisesti Ehkäistään eriytymiskehitystä ja kehitetään nykyisiä asuinalueita. Syrjäytymisuhan ja -kehityksen alla olevilla alueilla pitää varmistaa riittävät palvelut, monipuolinen asuntotuotanto ja -huoneistotyypit sekä asuinalueiden viihtyisyys ja turvallisuus. Eriytymiskehitys pitää monilla alueilla	

pysäyttää, jotta kohtuuhintaisen vuokra-asumisen kohteita voidaan alueille lisätä. 4. VAV:n tonttiohjelman ylläpito ja päivitys Pidetään yllä ja päivitetään VAV:in tonttiohjelmaa. Käydään sitä läpi säännöllisesti VAV-konsernin kanssa ja otetaan huomioon mahdollisuuksien mukaan VAV:in toiveet ja vaatimukset kohtuuhintaiselle asuntotuotannolle.	

13 § Manav Phullin ja 17 muun valtuutetun aloite sisarkaupungin etsiminen maailman suurimmasta demokratiasta, Intiasta

VD/3684/00.02.00.03/2023

Manav Phull sekä 17 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme seuraavasti:

Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja Taiwanin jännittynyt tilanne ovat lisänneet kansainvälisiä jännitteitä. Länsimaissa sekä valtioiden että yritysten suhtautuminen Kiinaan on muuttunut aiempaa varautuneemmaksi. Yhdysvaltain presidentti Joe Biden on puhunut sen puolesta, että demokratiat tiivistäisivät yhteistyötään vastavoimana autoritäärisille valtioille.

Intia on maailman suurin demokratia. Hiljattain Intia myös ohitti Kiinan väkiluvun ja on tällä hetkellä maailman väkirikkain valtio. Maan talouskasvu on vahvaa ja Maailmanpankki sekä IMF arvioivat kasvunäkymät vahvoiksi myös tulevaisuudessa.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaa etsisi Intiasta kumppanikaupungin. Kumppanuutta voitaisiin niin koulutuksen, kulttuurin kuin elinkeinopolitiikan saralla. Kaupungin suora vahva kumppanuus voisi edistää myös vantaalaisten yritysten työvoiman saantia Intiasta. Yhteistyö loisi edellytyksiä
vahvistaa Vantaan elinvoimaa.

Kumppanuutta ei tarvitsisi rakentaa tyhjästä. Meillä täällä Vantaalla asuu paljon Suomen intialaisia, joista monen juuret ovat Pohjois-Intian Punjabin osavaltiosta. Etsimällä alueelta kumppanikaupunkia voitaisiin hyödyntää olemassa olevia verkostoja. Vantaan intialainen yhteisö olisi mielellään aktiivisesti edistämässä ja ylläpitämässä yhteistyötä.”

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 13

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

Liite:
- allekirjoitettu Manav Phullin ja 17 muun valtuutetun aloite sisarkaupungin etsiminen maailman suurimmasta demokratiasta, Intiasta

Valtuustoaloite sisarkaupungin etsiminen maailman suurimmasta demokratiasta, Intiasta. Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme seuraavasti: Venäjän hyökkäys Ukrainaan ja Taiwanin jännittynyt tilanne ovat lisänneet kansainvälisiä jännitteitä. Länsimaissa sekä valtioiden että yritysten suhtautuminen Kiinaan on muuttunut aiempaa varautuneemmaksi. Yhdysvaltain presidentti Joe Biden on puhunut sen puolesta, että demokratiat tiivistäisivät yhteistyötään vastavoimana autoritäärisille valtioille. Intia on maailman suurin demokratia. Hiljattain Intia myös ohitti Kiinan väkiluvun ja on tällä hetkellä maailman väkirikkain valtio. Maan talouskasvu on vahvaa ja Maailmanpankki sekä IMF arvioivat kasvunäkymät vahvoiksi myös tulevaisuudessa. Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaa etsisi Intiasta kumppanikaupungin. Kumppanuutta voitaisiin niin koulutuksen, kulttuurin kuin elinkeinopolitiikan saralla. Kaupungin suora vahva kumppanuus voisi edistää myös vantaalaisten yritysten työvoiman saantia Intiasta. Yhteistyö loisi edellytyksiä vahvistaa Vantaan elinvoimaa. Kumppanuutta ei tarvitsisi rakentaa tyhjästä. Meillä täällä Vantaalla asuu paljon Suomen intialaisia, joista monen juuret ovat Pohjois-Intian Punjabin osavaltiosta. Etsimällä alueelta kumppanikaupunkia voitaisiin hyödyntää olemassa olevia verkostoja. Vantaan intialainen yhteisö olisi mielellään aktiivisesti edistämässä ja ylläpitämässä yhteistyötä. 19.06.2023	Aloitteen tekijän nimi: *Manav Phull* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Sakari Rokkanen 2. Sari Multala 3. Otso Kivimäki 4. Nina Nummela 5. Milad Dehghan 6. Anssi Aura 7. Maarit Raja-Aho 8. Antero Eerola 9. Juha Järä 10. Heli Hakala 11. Oskari Iivarinen 12. Siri Ahokas 13. Carita Orlando 14. Marjo Vacker 15. Eva Tawasoli 16. Sirpa Siru Kauppinen 17. Reija Friman

14 § Paula Lehmuskallion ja 2 muun valtuutetun aloite koulun saamiseksi Vaaralaan

VD/3687/00.02.00.03/2023

Paula Lehmuskallio sekä 2 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Väestön kasvaessa on itä-Vantaan koulut käyneet ahtaaksi. Vaaralan koulu on aikoinaan lakkautettu ja oppilaat siirretty Hakunilanrinteen kouluun. Nykyisin yhdistetty Lehtikuusen koulu on pursumassa liitoksistaan. Hevoshaantien koulunlopetettua toimintansa oppilaat siirrettiin osin Itä-Hakkilaan ja Lehtikuusen kouluun.

Koska alueet kehä III:n eteläpuolella kehittyvät ja asukasmäärä kasvaa, esitän, että Vaaralaan rakennetaan uusi koulu. Siihen voitaisiin sijoitta kaikki ne lapset, jotka eivät asu Länsimäessä. Ja Länsimäen koulun oppilaat saisivat pitää oman koulunsa.”

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 14

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

Liite:
- allekirjoitettu Paula Lehmuskallion ja 2 muun valtuutetun aloite koulun saamiseksi Vaaralaan

	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
KOULUN SAAMISEKSI VAARALAAN Väestön kasvaessa on itä-Vantaan koulut käyneet ahtaaksi. Vaaralan koulu on aikoinaan lakkautettu ja oppilaat siirretty Hakunilanrinteen kouluun. Nykyisin yhdistetty Lehtikuusen koulu on pursumassa liitoksistaan. Hevoshaantien koulunlopetettua toimintansa oppilaat siirrettiin osin Itä-Hakkilaan ja Lehtikuusen kouluun. Koska alueet kehä III:n eteläpuolella kehittyvät ja asukasmäärä kasvaa, esitän, että Vaaralaan rakennetaan uusi koulu. Siihen voitaisiin sijoitta kaikki ne lapset, jotka eivät asu Länsimäessä. Ja Länsimäen koulun oppilaat saisivat pitää oman koulunsa. Paula Lehmuskallio Kaupunginvaltuutettu (Kok)	Aloitteen tekijän nimi: *Paula Lehmuskallio* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Reija Friman 2. Sirpa Siru Kauppinen

Kokouksen päättäminen

Kaupunginvaltuusto 22.5.2023 § 15

Päätös:
Puheenjohtaja päätti kokouksen klo 23.58.

Muutoksenhakuohje 1. Valitusosoitus

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 kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä valituksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Rakennuskiellon määräämistä koskevassa asiassa valituksen voi tehdä
- asianosainen
- viranomainen, jos laissa niin säädetään tai jos valitusoikeus on viranomaisen valvottavana olevan julkisen edun vuoksi tarpeen

Yleiskaavan, asemakaava ja rakennusjärjestyksen hyväksymistä koskevassa asiassa valituksen voi tehdä
- kunnan jäsen
- asianosainen
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä tai rakennusjärjestyksellä 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 katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Kaavan tai rakennusjärjestyksen hyväksymistä taikka rakennuskieltoa koskevan päätöksen katsotaan tulleen asianosaisen tietoon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Muissa asioissa 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 sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisesta. 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 2. Valituskielto

2.1 Tähän p**äätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa**, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

2.2 Tähän **päätökseen, joka koskee hankintaoikaisua**, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

2.3 Tähän **päätökseen, joka koskee kunnallisen kansanäänestyksen toimittamista**, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 24 §)

Muutoksenhakuohje 3. 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
00520 Helsinki
puh. 029 56 43300
fax 029 56 43314
markkinaoikeus(at)oikeus.fi
asiointipalvelun osoite: https://asiointi2.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet