SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus esityslista 21.10.2024

Esityslistan kansilehti ... 1

1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus ... 2

2 Pöytäkirjan tarkastaminen ... 3

3 Kokouksen selostukset ... 4

4 Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset/PT ... 5

5 DigiOne-hankkeen muuttaminen ja toimitussopimuksen hyväksyminen / PT ... 6

- DigiOne hankkeen muuttaminen sekä ICT-kehitystyön Toimitussopimus ... 12

6 Hallintosääntö 1.1.2025, elinvoima ja työllisyys / PT (kvalt) ... 38

- Hallintosäännön muutokset, muutokset näkyvissä ... 40

- Hallintosäännön muutokset, puhdas versio ... 55

7 Hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset / PT ... 68

- Hankintojen strategiset tavoitteet, luonnos ... 71

8 Sisäisen valvonnan ohjeen hyväksyminen / PT ... 82

- Sisäisen valvonnan ohje ... 84

9 Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta / PT ... 96

- Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta ... 98

- Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta ... 110

10 Vantaan kaupungin liittyminen jäseneksi Kuninkaantie ry:n jäseneksi / RÅ ... 113

11 Päätös liittyä TAKO ry:n jäseneksi / RÅ ... 115

- TAKO ry rekisteröidyt säännöt 2024 ... 117

12 Ennakkolausunto etuosto-oikeuden käyttämättä jättämisestä kiinteistökaupassa: Kiinteistö 92-412-5-49 (Erikaksenpolku 4) / TeA ... 120

- Kartta kaupan kohteesta ... 122

13 Asemakaava ja asemakaavamuutos 232600, 23. Kivistö / Kivistön onnenkivi / TeA (kvalt) ... 123

- 232600 asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus 17.9.2024, Kivistön Onnenkivi_allek (23.9.2024) ... 131

- 232600 Selostus asemakaava 17.9.2024, Kivistön Onnenkivi (4.9.2024) ... 132

- 232600 Koonti lausunnoista 17.9.2024 ... 217

14 Asemakaavamuutos ja vaiheasemakaava 002533 ja 002533va, 52. Veromies / Muuran kaupunkikylät 2 / TeA (kvalt) ... 228

- 002533_asemakaavamuutos-ja vaiheasemakaavaehdotus_13.8.2024, Muuran kaupunkikylät 2_allek (19 ... 235

- 002533 ja 002533va selostus, asemakaavan muutos ja vaiheasemakaava 13.8.2024, Muuran kaupunkikylat 2 ... 236

- KOONTI LAUSUNNOISTA- 002533 ja 002533va Muuran kaupunkikylat 2, 13.8.2024 (27.6.2024) ... 336

15 Lausunnon antaminen luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi / TeA ... 346

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus esityslista 21.10.2024

- Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi ... 348

- Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi ... 353

- Liite: Luonnos Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi/ Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi ... 360

16 Vastaus Nuorisovaltuuston aloitteeseen vaikuttajapäivän seuranta kouluille / KK ... 461

- Nuorisovaltuuston aloite: Vaikuttajapäivän seuranta kouluille ... 463

17 Vastaus Juha Suoniemen ja Kai-Ari Lundellin sekä 16 muun valtuutetun aloitteeseen pysäköinnin valvonnan tehostamiseen ja häiriöpysäköinnin ehkäisyyn Vantaalla/ TeA (kvalt) ... 464

- Juha Suoniemen ja Kai-Ari Lundellin sekä 16 muun valtuutetun aloite pysäköinnin valvonnan tehostaminen ja häiriöpysäköinnin ehkäisy Vantaalla ... 467

18 Vastaus Eeva Tikkasen, Susanna Kaijun, Reija Frimanin, Kai-Ari Lundellin ja Naima El Issaouin sekä 35 muun valtuutetun aloite opettajien ja tutkijoiden asiantuntemus otettava keskiöön vantaalaisten lasten ja nuorten osaamistason vahvistamisessa / KK (kvalt) ... 468

- Eeva Tikkasen, Susanna Kaijun, Reija Frimanin, Kai-Ari Lundellin ja Naima El Issaouin sekä 35 muun valtuutetun aloite opettajien ja tutkijoiden asiantuntemus otettava keskiöön vantaalaisten lasten ja nuorten osaamistason vahvistamisessa ... 474

19 Vastaus Marjo Vackerin ja Nina Nummelan sekä 34 muun valtuutetun aloite Vantaalle jengiytymisen ja rikollisuuden ennaltaehkäisevä- hanke peruskouluihin / KK (kvalt) ... 475

- Marjo Vackerin ja Nina Nummelan sekä 34 muun valtuutetun aloite Vantaalle jengiytymisen ja rikollisuuden ennaltaehkäisevä- hanke peruskouluihin ... 480

20 Vastaus Vaula Norrenan ja Naima el Issaouin sekä 27 muun valtuutetun aloitteeseen monimuotoisuuden lisäämisestä kaupungin rekrytoinneissa / PT (kvalt) ... 482

- Vaula Norrenan ja Naima el Issaouin sekä 27 muun valtuutetun aloite monimuotoisuuden lisäämisestä kaupungin rekrytoinneissa ... 486

21 Vastaus Antero Eerolan ja Paula Lehmuskallion sekä 51 muun valtuutetun aloitteeseen Hakunilan ostoskeskuksen alueen kehitystä on vauhditettava / TeA (kvalt) ... 487

- Antero Eerolan ja Paula Lehmuskallion sekä 51 muun valtuutetun aloite Hakunilan ostoskeskuksen alueen kehitystä on vauhditetava ... 490

22 Vastaus Vihreän valtuustoryhmän sekä 14 muun valtuutetun aloite päiväkoteihin luonnonmukaisempia ja terveellisempiä pihoja/ PT (kvalt) ... 492

- Vihreän valtuustoryhmän ja 14 muun valtuutetun aloite päiväkoteihin luonnonmukaisempia ja terveellisempiä pihoja ... 501

23 Vastaus Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaan on jatkettava toisen asteen koulutuksen maksuttomuutta / KK (kvalt) ... 503

- Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaan on jatkettava toisen asteen koulutuksen maksuttomuutta ... 509

24 Vastaus Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaalla taattava toisen asteen koulutus täysin maksuttomana / KK (kvalt) ... 511

- Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaalla taattava toisen asteen koulutus täysin maksuttomana ... 517

25 Vastaus Vihreän valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite maksuttoman toisen asteen säilyttämiseksi Vantaalla / KK (kvalt) ... 519

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus esityslista 21.10.2024

- Vihreän valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite maksuttoman toisen asteen säilyttämiseksi Vantaalla 525

26 Vastaus Siri Ahokkaan ja 17 muun valtuutetun aloitteeseen uintiturvallisuuden lisäämiseksi Vantaan uimarannoilla / RÅ (kvalt) 526

- Siri Ahokkaan ja 17 muun valtuutetun aloite uintiturvallisuuden lisäämiseksi Vantaan uimarannoilla 528

27 Vastaus Juha Suoniemen ja 26 muun valtuutetun aloitteeseen luistelukentän jäädyttäminen Myyrmäen uimahallin takana sijaitseville tenniskentälle / RÅ (kvalt) 529

- Juha Suoniemen ja 26 muun valtuutetun aloite luistelukentän jäädyttäminen Myyrmäen uimahallin takana sijaitseville tenniskentälle 531

28 Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 110 / 2024 / PT 532

29 Oikaisuvaatimus työllistämisen Vantaa-lisää koskevasta päätöksestä / PT 534

Kaupunginhallituksen kokous

21.10.2024 klo 14.00
Kaupungintalo, Tikkurila

1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

2 Pöytäkirjan tarkastaminen

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 28.10.2024 klo 16.00 ja

Jäsenet	Kokous pvä
Abdi Faysal	
Karinen Ville	
Kasonen Mika	7.10.2024
Kaukola Ulla	16.9.2024
Lundell Kai-Ari	16.9.2024
Niikko Mika	21.10.2024
Orpana Anitta	7.10.2024
Raja-Aho Maarit	21.10.2024
Rämö Eve	
Räsänen Minna	
Suoniemi Juha	
Tammi Visa	
Tuomela Tiina	
Valtanen Hanna	

b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 30.10.2024 lähtien.

3 Kokouksen selostukset

Kokouksessa annetaan seuraavat selostukset:

- DigiOne -hankkeen muutos / perusopetuksen johtaja Ilkka Kalo ja tietohallintojohtaja Matti Lampo

Kaupunginhallitus 21.10.2024

4 **Kuntalain 92 §:n mukaista ottomenettelyä varten saapuneet pöytäkirjat ja päätökset/PT**

PT/BI

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

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan pöytäkirja nro 12/8.10.2024
Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunnan pöytäkirja nro 9/8.10.2024

Kaupunginjohtajan päätökset
§ 58 Lainan nostaminen Kuntarahoitus Oyj:stä
§ 59 Yhteistyösopimus Kivistöä käsittelevän kestävän asumisen tutkimushankkeen rahoittamisesta

Hankintajohtajan päätökset
§ 46 Optiopäätös koulujen teknisen työn koneiden ja laitteiden hankinnassa (noin 105 000 euroa, alv 0 %)
§ 47 Optiopäätös laitoskäyttöön tarkoitettujen pyykinkäsittelykoneiden sekä niiden huollon ja korjauksen hankinnassa (noin 75 000 euroa, alv 0 %)
§ 48 Optiopäätös Suurtalouskeittiölaitteiden, kylmähuoneiden, tarjoilu- ja rst-kalusteiden sekä niiden huolto- ja korjauspalvelujen hankinta (1 000 000 € /vuosi, alv 0 %)
§ 49 Option käyttöönotto verhojen, verhotarvikkeiden sekä rulla- ja sälekaihdinten hankinnassa (237 500 €/ vuosi, alv 0%)

Talouspalvelujen päällikön päätös
§ 1 Perintäpalveluiden hankinnan sopimuksen jatkaminen

Tietohallintojohtajan päätös
§ 102 DigiOnen ohjaavan valintatarjottimen hankinta (1 031 218,75 euroa, alv 0 %)

Kaupunginhallitus 21.10.2024

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

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

5 **DigiOne-hankkeen muuttaminen ja toimitussopimuksen hyväksyminen / PT**

VD/8342/02.05.03.01/2020

PT/IK/ML/MT

DigiOne yhteistyösopimuksen taustaa

Kaupunginhallitus 19.10.2020 § 14 päättänyt hyväksyä DigiOne-yhteistyösopimuksen. Yhteistyösopimuksella Kuntien Tiera Oy (jäljempänä **Tiera**) sekä Vantaan, Espoon, Oulun, Tampereen ja Turun kaupungit sopivat DigiOnen toteuttamisesta yhteistyössä. Myöhemmin sopimukseen ovat liittyneet Lahden ja Jyväskylän kaupungit (yhteistyösopimuksen kaikki kuntaosapuolet jäljempänä **Edelläkävijäkunnat**).

DigiOne-hankkeessa toteutetaan oppimisen ja koulutuksen järjestelmiä yhteen kokoava valtakunnallinen digitaalinen alusta, jossa on koottuna käyttäjäystävällisesti kaikki opettajan, oppijan, rehtorin, huoltajien ja hallinnon käyttämät tiedot, järjestelmät ja palvelut. Alustan tavoitteena on kasvaa opetusalan valtakunnalliseksi digitaaliseksi ekosysteemiksi, johon myös muut opetuksen järjestäjät ja alan toimijat voivat liittyä. DigiOne kattaa palvelut perusopetukseen ja lukiokoulutukseen. Myöhemmin on mahdollista päättää varhaiskasvatuksen ja ammatillisen koulutuksen palveluiden integroimisesta ja/tai kehittämisestä DigiOneen. Tämä kuitenkin edellyttää erillistä rahoitusta ja kehittämispanosta.

Aiemmin tehty Yhteistyösopimus jakautuu hankevaiheeseen sekä jatkokehitys- ja ylläpitovaiheeseen. Hankevaiheessa Edelläkävijäkuntien ja Tieran on tarkoitus kehittää DigiOne ekosysteemiä ja palvelualustaa yhdessä ekosysteemiin kuuluvien palveluiden tuottajien kanssa siten, että jatkossa ratkaisu on käytössä useissa eri kunnissa ja että muut kunnat osaltaan osallistuvat DigiOnen jatkokehittämisen kustannuksiin. Jatkokehitys- ja ylläpitovaiheeseen siirryttäessä DigiOne luovutetaan Tieran hallinnoitavaksi ja sitä kehitetään tarkoituksena saattaa ekosysteemi mahdollisimman laajasti käytettäväksi.

Vantaan kaupunki toimii hankkeen isäntäkuntana, joten Vantaan kaupungin tehtävänä on hankevaiheen aikana hoitaa ohjausryhmän ja muiden hankkeen aikaisen hallintamallin elinten linjausten täytäntöönpano siten, että hanke toteutetaan sopimuksen, hankesuunnitelman ja rahoitusehtojen mukaisesti. Vantaan kaupungin isäntäkuntana täytäntöönpanemista linjauksista aiheutuneet kustannukset maksetaan hankkeelle varatuista rahoista. Edelläkävijäkunnat viimekädessä vastaavat hankkeessa aiheutuvista kustannuksesta pakollisten liittymismaksujensa mukaisessa suhteessa. Vantaa järjestää hankeorganisaation käytännön toiminnan, hankkeen maksujen suorittamisen ja vastaa rahaliikenteestä. Hankevaiheessa rahaliikenne Edelläkävijäkuntien, Tieran ja Vantaan kaupungin välillä tapahtuu siten, että Edelläkävijäkunnat ml. Vantaan kaupunki maksavat Tieralle liittymismaksuja ja Tiera maksaa Vantaan kaupungille edelläkävijäpalautusta.

Edelläkävijäkunnat ovat alun perin yhteistyösopimuksella sitoutuneet rahoittamaan hanketta liittymismaksuilla yhteensä n. 5,4 Me:lla, josta Vantaan osuus on n. 1,2 Me. Jyväskylän ja Lahden liittyminen yhteistyösopimukseen lisäsi liittymismaksujen yhteismäärää 1,2 Me yhteensä 6,7 Me:oon.

Business Finland Oy on aiemmin myöntänyt DigiOnelle 5,4 Me:n tuen. Edelläkävijäkuntien rahoituksen ja tukien kanssa hankkeen kokonaisbudjetti oli vuonna 2020 yhteensä 12 Me.

Kaupunginhallitus hyväksyi 19.12.2022 DigiOne yhteistyösopimuksen muutossopimuksen, jossa sovittiin mm. hankkeen lisärahoituksesta yhteensä 2,2 Me (Vantaan osuus 0,4 Me) ja hankkeen jatkumisesta vuodelle 2024. Lisäksi kuntaliitto myönsi 0,25 Me:n tuen hankkeelle. Tällöin hankkeen kokonaisbudjetti oli 14,5 Me.

Kaupunginhallitus päätti 11.12.2023 Vantaan osallistumisesta Edelläkävijäkuntien yhteiseen Business Finlandille osoitettuun hankehakemukseen ja hankkeeseen (kustannusarvio 2 570 000 euroa, josta Business Finland Oy rahoittaa puolet ja Vantaan omarahoitusosuus on 231 660 euroa).

Kaupunginhallitus päätti 11.12.2023 myös yhteistyösopimuksen muuttamisesta. Yhteistyösopimuksen muutossopimuksessa sovittiin hankkeen lisärahoittamisesta enintään yhteensä 11, 8 Me (Vantaan osuus on 2,1 Me) ja hankkeen jatkamisesta vuodelle 2025 ja mahdollisesti tätä pidempään siten, että hanke päättyy, kun lukio-opetuksen toiminnallisuudet sisältävä versio on luovutettu Tieralle ja hanke on ajettu alas. Hankkeen kokonaisbudjetti on nyt noin 20,4 M€ (ei sisällä Business Finlandin ja Kuntaliiton rahoitusta), josta Vantaan osuus on 3,7 Me.

Lisäksi sopimuksessa sovittiin, että yksittäisellä kunnalla on mahdollisuus keskeyttää DigiOne-hanke omalta osaltaan keväällä 2024. Sopimuksen mukaan kunnan on keskeyttäessään omalta osaltaan hankkeen maksettava osuutensa hankkeen kustannuksista, jotka ovat kertyneet tarkastuspisteeseen mennessä, osuutensa mahdollisista hankkeen alasajokustannuksista, yhteisten palvelujen palvelumaksut vuoden 2029 loppuun asti sekä muut mahdolliset poisjäämisestä hankkeelle aiheutuvat kustannukset.

Espoo ja Tampere ovat poistuneet hankkeesta touko-kesäkuussa 2024. Tällä hetkellä käynnissä ovat neuvottelut Espoon ja Tampereen kanssa siitä, mitä kyseiset kunnat ovat velvollisia suorittamaan hankkeesta poistumisensa johdosta samoin kuin kyseisille kunnille kuuluvista immateriaalioikeuksista.

Espoon ja Tampereen poistuminen hankkeesta käynnisti sopimuksen mukaisen neuvottelumenettelyn.

Vantaan kaupunginhallitus on 17.6.2024 antanut Vantaan edustajille DigiOne -ohjausryhmässä menettelyohjeeksi toimia siten, että sopimusneuvotteluja sellaisen ratkaisun saamiseksi, jolla DigiOne -hanke voitaisiin saada valmiiksi, jatketaan.

Vantaa, Oulu, Turku, Lahti ja Jyväskylä (nämä viisi kuntaa jäljempänä **Jäljellä olevat edelläkävijäkunnat**) ovat kesän ja alkusyksyn aikana käyneet Tieran kanssa neuvotteluja hankkeen jatkosta. Neuvotteluissa on saavutettu neuvottelutulos sopimuksesta jolla sovitaan yhteistyösopimuksen muuttamisesta ja jolla valtuutetaan Tiera ottamaan kokonaisvastuu DigiOne ICT-kehitystyöstä sekä toteuttamaan DigiOne Hankkeessa määritelty perusopetuksen versio 2.0, 2.1 sekä lukion versio 3.0 ja hankkeessa toteutettava viimeinen versio 3.1. Sopimus on nimetty seuraavasti: ”DigiOne hankkeen muuttaminen sekä ICT-kehitystyön Toimitussopimus” (jäljempänä **Toimitussopimus**).

<u>Toimitussopimuksen keskeinen sisältö</u>

Toimitussopimuksen ydinsisältö on seuraava

- Tiera ottaa vastatakseen ICT-kehitystyöstä ja sitoutuu tekemään jäljellä olevan DigiOne ICT-kehitystyön (versioissa 2.0, 2.1, 3.0 ja 3.1) edelläkävijäkunnille laskennallisella budjetilla kiinteähintaisesti 8,4 Me, josta vähennetään hankkeen muihin tehtäviin varattu 390 000 euroa.
- Viimeisen luovutettavan version 3.1 kehitystyön tulee aikataulun mukaan olla valmis 30.11.2025 ja kuntien hyväksyntätestauksen tulee olla suoritettu vuoden 2025 viimeisen kvartaalin aikana.

- Päätöksentekovalta ICT-kehitystyöstä ja ICT-kehitystyön budjetin käytöstä ja käytön määrittelystä siirtyy hankkeen ohjausryhmältä Tieralle ja suuri osa merkittävistä päätöksistä hankkeessa edellyttää jatkossa Tieran hyväksyntää. ICT-kehitystä toteutetaan kuntien määrittämien asiakasvaatimusten mukaisesti.
- DigiOne-hankkeen osalta Jäljellä olevien edelläkävijäkuntien maksuvelvoitteiden enimmäismäärä ei muutu. Vantaan jäljellä oleva maksusitoumus on n. 1,2 Me euroa (ei sisällä käyttöönottoprojektia tai palvelumaksuja).
- Espoon ja Tampereen poistumisen aiheuttama rahoitusvaje katetaan Tieran panoksella, joka on enimmillään 3,367 Me. Tieran panos toteutetaan siten, että Tiera antaa alennusta omasta ja alihankkijoidensa työstä. Tiera kattaa Espoon aiheuttaman rahoitusvajeen suuruisen investoinnin omassa budjetissaan (rahoituskuluineen) tulevista uusien kuntien liittymismaksuista ja Tampereen aiheuttaman rahoitusvajeen omassa budjetissaan (rahoituskuluineen) korottamalla omien palvelujen jatkuvan palvelun oppijakohtaista maksua 2 €/ oppija/ vuosi, kuitenkin enimmillään kunnes Tampereen aiheuttama rahoitusvaje on katettu. Tieran panoksen kattamiseksi myös pidennetään Jäljellä olevien edelläkävijäkuntien sitoutumisaikaa DigiOne palvelun käyttämiseen kahdella (2) vuodella aina vuoteen 2031 asti.
- Jäljellä olevien edelläkävijäkuntien hankkeeseen laittamaa panosta sovitaan korvattavaksi siten, että Tampereen poistumisen aiheuttaman rahoitusvajeen kattamisen jälkeen, edellä selostettua 2 €/ oppija/ vuosi palvelumaksun korotusta jatketaan muiden kuin Edelläkävijäkuntien osalta, kunnes korotuksella on katettu Jäljellä olevan edelläkävijäkunnan maksama liittymismaksu ja muut erikseen sovitut hankkeen lisärahoituserät ja Uuden asiakkaan maksaman liittymismaksun ero per oppija. Korotus on asiakaskohtainen ja määräaikainen.
- Tiera saa vapaan oikeuden määrittää uusien asiakkaiden liittymismaksun määrän ja käyttötavan.
- Jäljellä olevat edelläkävijäkunnat sitoutuvat ostamaan Tieralta käyttöönottoprojektin ja tekemään Tieran kanssa kuntakohtaisen käyttöönottoprojektisopimuksen.
- Vantaa kaupunki säilyy hankkeen isäntäkuntana, mikä tarkoittaa, että Vantaa Isäntäkuntana tekee jatkossakin hankkeen oikeustoimet oikeudellisesti omissa nimissään, mutta oikeustoimesta aiheutuneet kustannukset maksetaan hankkeelle varatuista varoista.
- Hankkeen keskeyttämistä koskevia määräyksiä muutetaan siten, että hanke voidaan peruskoulun pilottikäytön mahdollistavan version 2.0 tuotantokäytön aloittamisen jälkeen keskeyttää ainoastaan, jos
    - Peruskoulun laajan tuotantokäytön mahdollistavan version 2.1 ICT-kehitystä ei saada valmiiksi hankkeen jäljellä olevalla rahoituksella (kuntien rahoitus ja Tieran panos) ja virheiden korjaamiseen käytettävissä olevilla varoilla.
    - Versiota 2.1 ei saada tuotantokäyttövalmiiksi 30.11.2025 mennessä
- Tilanteessa, jossa version 2.0 luovutuksen ja tuotantokäytön aloittamisen jälkeen havaitaan, että käytettävissä olevat varat tai aika eivät riitä lukion toiminnallisuudet sisältävän version 3.0 ja version 3.1 saattamiseen valmiiksi, hanketta supistetaan.

Muut keskeiset muutokset tällä hetkellä voimassa olevaan yhteistyösopimukseen muutossopimuksineen ovat seuraavat:

- ICT-kehitystyön virhevastuun osalta sovitaan, että
    - toiminnallisen määrittelyn tai asiakasvaatimuksien korjaukseen ja siitä johtuviin töihin käytetään ensisijaisesti liittymismaksuista virheenkorjaukselle varattua osuutta (200 t€) ja toissijaisesti alkuperäisessä yhteistyösopimuksessa sovittua virheenkorjausrahaa (2 M€) Jäljellä olevien edelläkävijäkuntien (Jyväskylä, Lahti, Oulu, Turku, Vantaa) osuuksien verran.

  - Toimittajan tekemässä teknisessä hyväksymistestauksessa (tai aiemmin) havaitun virheen korjaamiseen käytetään virheenkorjauksille varattua työmäärää.
  - Edelläkävijäkuntien toiminnallisessa hyväksymistestauksessa havaitseman virheen korjaamiseen käytetään ensisijaisesti liittymismaksuista virheenkorjaukselle varattua osuutta (200 t€) ja toissijaisesti alkuperäisessä yhteistyösopimuksessa sovittua virheenkorjausrahaa (2 M€) siten, että Tiera ottaa vastatakseen Tampereen ja Espoon osuudet (korkeintaan 780 t€)
  - Hyväksymistestauksen jälkeen havaitun virheen korjaamiseen käytetään alkuperäisessä yhteistyösopimuksessa sovittua virheenkorjausrahaa (2 M€) siten, että Tiera ottaa vastatakseen Tampereen ja Espoon osuudet (korkeintaan 780 t€)
- ICT-kehitystyön osalta vahingonkorvausvastuuta on rajoitettu siten, että vahingonkorvausvastuun enimmäismäärä on tilaajalle ja toimittajalle 500 000 euroa.
- Jäljellä olevat edelläkävijäkunnat ottavat vastatakseen Espoon ja Tampereen omarahoitusosuudesta koskien Business Finlandin 3.11.2023 myöntämää avustusta (enintään 1.287.000 euroa ja omarahoitusosuus 50 %:ia) DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentaminen -projektiin. Jäljellä olevat edelläkävijäkunnat sopivat, että mahdollisessa takaisinperintätilanteessa kukin kunta vastaa takaisinperittävästä määrästä jäljellä olevien Edelläkävijäkuntien perusopetuksen ja lukion vuoden 2020 oppijamäärän mukaisessa suhteessa. DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentaminen -projekti on huomioitu DigiOne hankkeen kokonaisbudjeteissa eikä omarahoitusosuuden muutos edellytä kunnilta lisärahoitusta.
- Immateriaalioikeuksia muutetaan Tieran osalta siten, että Tiera saa myös hankkeen keskeytystilanteessa hankkeessa toteutettuihin lopputuloksiin rajoittamattomat rinnakkaiset omistus- ja immateriaalioikeudet. Mikäli koko DigiOne-ratkaisu Hankkeen mukaisessa laajuudessa on luovutettu Tieralle, myös DigiOne brändin oikeudet jäävät Tieralle.
- Jäljellä olevien edelläkävijäkuntien immateriaalioikeuksia rajoitetaan keskeytystilanteessa siten, että jäljellä olevalla edelläkävijäkunnalla on oikeus hyödyntää oikeuksia ainoastaan omassa toiminnassaan, oman kuntansa alueella (yksityiset oppilaitokset) ja jäljellä olevien edelläkävijäkuntien välisessä yhteistyössä. Edelläkävijäkunnalla ei ole oikeutta hyödyntää eikä luovuttaa DigiOnea muuhun kaupalliseen toimintaan eikä julkaista lähdekoodia.
- Jäljellä olevien edelläkävijäkuntien oikeuksia muutetaan siten, että mikäli Tiera asetetaan hankkeen tai määräaikaisen palvelusopimuskauden aikana konkurssiin, saavat Jäljellä olevat edelläkävijäkunnat hankkeen toteuttamassa laajuudessa lopputuloksiin rajoittamattomat rinnakkaiset omistus- ja immateriaalioikeudet sisältäen muokkaus- ja edelleenluovutusoikeuden.

<u>Hankkeessa tehdyt toimenpiteet</u>

DigiOnen koko laajuuden kehitystyön valmius on tällä hetkellä arviolta 75 %. Kehityksen valmiusaste pilottikoulujen käyttöönoton näkökulmasta on arviolta 80 %. Ensimmäisten palveluiden hyväksyntätestaukset ovat alkamassa syksyllä. Hankkeessa on tehty kuluvan vuoden aikana erittäin merkittävä määrä korjaavia toimenpiteitä, joiden avulla on vähennetty riskejä, parannettu hankehallintaa ja lisätty läpinäkyvyyttä. Korjaavien toimenpiteiden onnistumista ja teknistä perustaa on arvioitu kesän ja alkusyksyn aikana myös useiden ulkoisten arvioijien toimesta.

Kesä-elokuussa toteutettiin arkkitehtuurin katselmointi, jossa arvioitin teknistä rakennetta, arkkitehtuuria ja valittuja teknologioita. Katselmuksen perusteella todettiin, että DigiOnen perustana on moderni mikropalveluarkkitehtuuri ja käytössä on nykyaikaiset standardeihin pohjautuvat rajapinnat. Valitut teknologiat ja ratkaisut ovat moderneja ja skaalautuvia. Aiemmin todettuja teknisiä dokumentointipuutoksia on saatu nyt merkittävästi vähennettyä, eikä se estä etenemistä tuotantoon. Katselmoinnissa esille tulleet kehitystarpeet on osin jo korjattu ja loput voidaan korjata osana

kehitystyötä. Syyskuussa toteutetun ensimmäisen suorituskykytestauksen mukaan suorituskyky on hyvä ja tulokset olivat positiivisia.

Elokuussa toteutettiin arviointi korjaavien toimenpiteiden osalta. Arvioinnissa keskityttiin kahteen teemaan: 1. Arkkitehtuuri ja ratkaisu 2. Hankehallinta ja yhteistyö. Ulkoisen arvion mukaan suunta on selkeästi oikea ja korjaustoimet on otettu vakavasti. Arkkitehtuuriin liittyvää niin sanottua teknistä korjausvelkaa on vähennetty merkittävästi. Hankkeessa tehdyt korjaavat toimenpiteet arkkitehtuurin ja ratkaisuun liittyen ovat olleet laajoja ja annettujen suosituksien mukaisia siltä osin, kun niitä pystyttiin tämän arvioinnin yhteydessä validoimaan. Niillä on ollut parantava vaikutus hankkeen onnistumisen edellytyksiin. Hankkeessa tehdyt korjaavat toimenpiteet hankehallintaan ja yhteistyöhön ovat olleet laajoja ja aiemmin annettujen suositusten mukaisia siltä osin, kun niitä pystyttiin tämän arvioinnin yhteydessä validoimaan. Hankkeen hallinta ja toiminta on selkeästi tehostunut ja aikatauluarviot ovat luotettavammalla pohjalla kuin aikaisemmin.

Uuden sopimuksen myötä Tiera on sitoutunut ottamaan kokonaisvastuun DigiOnen ICT-kehityksestä ja käyttöönotoista. Uuden sopimuksen myötä Tiera varmistaa, että palvelu saadaan kehitettyä sovitussa aikataulussa ja budjetissa. Sopimusten myötä turvataan jo tehdyt DigiOne-investoinnit sekä vähennetään kuntien taloudellisia ja toiminnallisia riskejä. Uuden toimitussopimuksen myötä ei kuitenkaan muuteta sitä, että Vantaan kaupunki toimii Hankkeen isäntäkuntana.

DigiOnen kehitystyössä on ollut mukana satoja pedagogian ammattilaisia. Keväällä toteutettujen pilotointien perusteella valtaosa käyttäjistä koki palveluiden olevan helppokäyttöisiä, hyödyllisiä ja helposti opittavia. Jos DigiOne-hanke ei toteutuisi, alkuperäinen kunnilla oleva tarve olisi edelleen voimassa. Nykyiset järjestelmät eivät vastaa opetuksen ja opetukseen liittyvän hallinnon tarpeita.

<u>Vaihtoehto hankkeen jatkamiselle</u>

Jos Toimitussopimusta ei saataisi solmittua, hanke jouduttaisiin keskeyttämään. Koko hankkeen keskeytyessä keskeytyshetkeen mennessä syntyneet Hankkeen kustannukset jaettaisiin Edelläkävijäkuntien kesken Edelläkävijäkuntien pakollisten liittymismaksujen suhteessa. Hankkeen keskeyttämisestä aiheutuisi Edelläkävijäkunnille merkittäviä kustannuksia ilman, että hankkeessa tehtyä kehitystyötä voitaisiin ainakaan täysimääräisesti hyödyntää.

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 5 momentin mukaan kaupunginhallitus on toimivaltainen päättämään koko kaupunkia ja kaupunginjohtajan toimialaa koskevista sopimuksista.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä liitteen mukainen sopimus nimeltään DigiOne hankkeen muuttaminen sekä ICT-kehitystyön Toimitussopimus ja valtuuttaa tietohallintojohtaja allekirjoittamaan sopimus sekä tekemään sopimukseen teknisiä ja vähämerkityksellisiä muutoksia;
b) todeta, että päätöskohta a) on ehdollinen edellyttäen, että kaikki Jäljellä olevat edelläkävijäkunnat ovat tehneet vastaavan sisältöiset päätökset.

Liitteet:

- DigiOne hankkeen muuttaminen sekä ICT-kehitystyön Toimitussopimus

Täytäntöönpano: Konsernipalvelut, Tietohallinto

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Tietohallintojohtaja Matti Lampo, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

DigiOne-hankkeen muuttaminen sekä ICT-kehitystyön Toimitussopimus

Versio 1.0

Toimitussopimus DigiOnen- palveluiden ICT-kehitystyöstä sekä DigiOne-hankkeen muutokset

Tiera Oy ja DigiOne hankekunnat (Vantaan kaupunki, Turun kaupunki, Oulun kaupunki, Jyväskylän kaupunki ja Lahden kaupunki)

Versiohistoria

Versio	Esittelijä	Muutokset	Hyväksytty
1.0	Taina Uusi-Illikainen, Juhani Haavisto		DigiOne ohjausryhmä 2.10.2024

Sisällysluettelo

1 Sopimuksen osapuolet ... 4
2 Sopimuksen yhteyshenkilöt ... 4
3 Sopimuksen taustaa ja Tilaajan organisaatio ... 5
4 Määritelmät ... 5
5 Sopimusrakenne ja Sopimuksen liitteet ... 5
6 Sopimuksen kohde ... 6
7 Osa 1: Toimitussopimus ... 7
7.1 DigiOne ICT-kehitystyön toimitussopimus ... 7
7.1.1 Toimittajan kokonaisvastuu DigiOne ICT-kehitystyössä ... 7
7.1.2 Tietosuoja ja Tietoturva ... 7
7.1.3 DigiOne oman ICT-kehitystyön työmäärä ja aikataulu ... 7
7.1.4 Asiakasvaatimusten hyväksyminen ... 8
7.2 DigiOne hyväksymistestauksen periaatteet ... 9
7.3 DigiOne käyttöönottoprojekti ... 9
7.4 Hinnoittelu, maksuehdot ja laskutus ... 10
7.4.1 Hinnoittelu ja Toimittajan panos ... 10
7.4.2 Maksuehdot ja laskutus ... 11
7.5 Toimet ennen Sopimuksen voimaantuloa ... 11
7.6 DigiOne ICT-kehitystyön muutoshallinta ... 11
7.7 Velvollisuudet ... 12
7.7.1 Molempia Sopijapuolia koskevat yleiset velvoitteet ... 12
7.7.2 Toimittajan yleiset velvoitteet ... 12
7.7.3 Tilaajan yleiset velvoitteet ... 13
7.8 Yhteistyömalli ... 13
7.9 Raportointi ... 14
7.10 Dokumentointi ... 14
7.11 Auditointi ... 14
7.12 Virhevastuu ... 15
7.13 Vahingonkorvausvastuun rajoitukset ... 15
8 Osa 2: Muutokset DigiOne Hankkeeseen ... 16
8.1 Hankkeen tehtävät sekä Hankkeen ja ICT-kehitystyön budjetti ... 16
8.2 Hankkeen rahoitus ... 16
8.3 Business Finlandin rahoitus ... 17
8.4 Edelläkävijäpalautukset ... 17
8.5 Luovutus ja virheenkorjausraha ... 18
8.5.1 Luovutus ... 18

8.5.2 Virheenkorjausraha ... 18
8.6 Hankkeen hallintamalli ... 19
8.7 IPR:t ... 19
8.7.1 Edelläkävijäkuntien IPR:t keskeytystilanteessa ... 20
8.7.2 Edelläkävijäkuntien IPR:t Toimittajan konkurssitilanteessa ... 20
8.7.3 Edelläkävijäkuntien IPR:t muissa tilanteissa ... 21
8.7.4 Toimittajan IPR:t ... 21
8.8 Toiminta lainsäädännön tai hankintalain tulkinnan muuttuessa ... 21
8.9 Perus- ja ylläpitomaksut Hankkeen aikana ja Hankkeen jälkeen ... 22
8.10 Hankkeen keskeyttäminen tai sisällön supistaminen ... 22
8.10.1 Hankkeen keskeyttäminen ... 22
8.10.2 Hankkeen laajuuden supistaminen ... 23
9 Osa 3: Muut ehdot ... 23
9.1 Uusien Asiakkaiden liittymismaksut ... 23
9.2 Tuotannonaikaisen palvelun hinnoittelu ... 24
9.3 Salassapito ... 24
9.4 Immateriaalioikeusloukkaukset ... 24
9.5 Sopimuksen voimaantulo ja voimassaolo ... 25
9.6 Erimielisyyksien ratkaiseminen ... 25
9.7 Muut ehdot ... 25
9.8 Allekirjoitukset ... 25

1 Sopimuksen osapuolet

Tilaaja/ Edelläkävijäkunnat

Jyväskylän kaupunki
osoite: PL 193, 40101 JYVÄSKYLÄ
y-tunnus: 0174666-4

Lahden kaupunki
osoite: PL 202, 15101 LAHTI
y-tunnus: 0149669-3

Oulun kaupunki
osoite: PL 71, 90015 OULUN KAUPUNKI
y-tunnus: 0187690-1

Turun kaupunki
osoite: PL 355, 20101 TURKU
y-tunnus: 0204819-8

Vantaan kaupunki/ Isäntäkunta
osoite: Asematie 7, 01300 VANTAA
y-tunnus: 0124610-9

Jyväskylän, Lahden, Oulun, Turun ja Vantaan kaupunki jäljempänä yhdessä ”Tilaaja”. Tilaajasta käytetään myös termiä Edelläkävijäkunnat.

Toimittaja/ Tiera

Tiera Oy Tammasaarenkatu 1, 00180 HELSINKI
Y-tunnus: 2362180-3

Jäljempänä Tilaajasta (kaikki yhdessä) ja Toimittajasta erikseen myös ”Sopijapuoli” ja molemmat yhdessä ”Sopijapuolet”.

Termillä Toimitussopimus tarkoitetaan tätä DigiOne-hankkeen muuttaminen sekä ICT-kehitystyön Toimitussopimus -sopimusta kaikkine liitteineen.

2 Sopimuksen yhteyshenkilöt

Osapuolet ovat nimenneet yhteyshenkilöt hoitamaan tämän Sopimuksen piiriin kuuluvia asioita. Yhteyshenkilöiden tehtävänä on seurata ja valvoa tämän Sopimuksen toteutumista.

Yhteyshenkilön tehtävänä on seurata ja valvoa Sopimuksen toteutumista ja tiedottaa oman organisaationsa sisällä ja toisen Osapuolen yhteyshenkilölle Sopimuksen toteutumiseen liittyvistä asioista.

Yhteyshenkilöllä ei ole oikeutta muuttaa Sopimusta. Yhteyshenkilön tai tämän yhteystietojen vaihtumisesta on viipymättä ilmoitettava kirjallisesti toisen Osapuolen yhteyshenkilölle.

Yhteyshenkilön muutos ei ole Muutos eikä sopimusmuutos.

Yhteyshenkilöt;
- Vantaan kaupunki / Matti Lampo
- Tiera Oy / Taina Uusi-Illikainen

3 Sopimuksen taustaa ja Tilaajan organisaatio

Tämä Toimitussopimus perustuu Toimittajan hallituksen päätökseen 21.8.2024, joka on esitelty DigiOne-hankkeen ohjausryhmässä 28.8.2024 sekä näiden pohjalta käytyihin Sopijapuolten välisiin neuvotteluihin.

Toimittaja on asiakkaiden täysin omistama yhtiö, joka tarjoaa asiakkaille tietohallinnon ja tietotekniikan asiantuntija-, sovellus- ja infrastruktuuripalveluita. Toimittaja toimii julkisista hankinnoista annetun lain (1397/2016) tarkoittamassa mielessä asiakkaiden sidosyksikkönä ja yhteishankintayksikkönä.

DigiOne Hanke on Tilaajan (Jyväskylän, Lahden, Turun, Oulun ja Vantaan kaupunkien) sekä Toimittajan yhteishanke. Hankkeen tavoitteena on rakentaa digitaalinen kasvatuksen ja koulutuksen palvelualusta ja luoda palvelualustan ympärille toimijoiden muodostama DigiOne ekosysteemi. DigiOnen tarkoituksena on koota koulutuksen palvelut yhteen helppokäyttöiseksi kokonaisuudeksi, varmistaa datan hyödynnettävyys sekä liittää kansalliset tietovarannot ja palvelut osaksi kokonaisuutta.

Toimittaja on valtuutettu ottamaan kokonaisvastuu vaiheittain 1.9.2024 lähtien DigiOnen ICT-kehitystyöstä sekä toteuttamaan DigiOne Hankkeessa määritelty perusopetuksen versio 2.0, 2.1 sekä lukion versio 3.0 ja versio 3.1 kokonaisuus. Toimittaja vastaa palvelun ICT-toteuttamisesta sekä sen hyväksymisestä yhdessä edelläkävijäkuntien kanssa

4 Määritelmät

Kuvattu erikseen liitteessä (Liite 1 Määritelmät)

5 Sopimusrakenne ja Sopimuksen liitteet

Toimitussopimus koostuu tästä Sopimusasiakirjasta sekä sen liiteasiakirjoista. Toimitussopimuksessa sovelletaan Sopimuksen tekstissä käytettyjä sekä Liitteessä 10 (JHS 166 Julkisen hallinnon IT-hankintojen yleiset sopimusehdot (JIT 2015)) alaliitteineen käytettyjä määritelmiä.

Liite 1 Määritelmät
Liite 2 Kuvaus DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuusta
Liite 3 Laskutuksen periaatteet ja rahavirtakuvaus (salassa pidettävä JulkL 24 § 1 mom. 20 k.)
Liite 4 Kuvaus DigiOne Ratkaisusta (salassa pidettävä JulkL 24 § 1 mom. 20 k.)
Liite 5 Kuvaus DigiOne ICT-kehitystyön muutoshallintaprosessista
Liite 6 Käyttöönottoprojektisopimus: pohja (salassa pidettävä JulkL 24 § 1 mom. 20 k.)

Liite 7 Edelläkävijäkuntien DigiOne käyttöönoton konseptointi ja alustava hinnoittelu (salassa pidettävä JulkL 24 § 1 mom. 20 k.)
Liite 8 Tieran voimassaoleva henkilötyöhinnasto (salassa pidettävä JulkL 24 § 1 mom. 20 k.)
Liite 8.1 Tieran oman työn hankeaikainen hinnoittelu Hankkeelle (salassa pidettävä JulkL 24 § 1 mom. 20 k.)
Liite 9 JIT 2015 Liite 8 – Palvelut verkon kautta
Liite 10 JIT 2015 Liite 1 – Yleiset ehdot

Toimitussopimuksen liitteenä olevia JIT 2015 -ehtoja sovelletaan ICT-kehitystyön (osa 1) osalta. Niitä ei sovelleta DigiOne Hankkeen (osa 2) mukaiseen yhteistyöhön. Seuraavia kohtia ei kuitenkaan sovelleta tämän Toimitussopimuksen osalta:

- JIT 2015 – Palvelut verkon kautta
  - 5.4 Palvelua suorittava henkilöstö;
  - 5.6 Palveludokumentaatio;
  - 6 Oikeudet;
  - 7 Viivästyminen; eikä
  - 9 Sopimuksen irtisanominen
- JIT 2015 – Yleiset ehdot
  - 4 Alihankkijat, alakohdat 4(2)-4(3);
  - 5 Sopimuksen kohde;
  - 7 Hinta ja hinnoitteluperusteet, alakohdat 7(3)-(7(4);
  - 8 Maksuehdot, alakohdat 8(1)-8(3);
  - 9 Toimituksen muutokset;
  - 13 Sopimuksen irtisanominen hankintalainsäädännössä tarkoitetuissa erityistilanteissa;
  - 15 Sopimuksen siirto; eikä
  - 19 Tarkastusoikeus

Mikäli tämän sopimusasiakirjan sisältö poikkeaa liitteiden sisällöstä, on tämän sopimusasiakirjan teksti määräävä. Liitteiden osalta tulkintajärjestys on numerojärjestyksessä pienimmästä suurimpaan. Tällä Toimitussopimuksella muutetaan Yhteistyösopimusta ja siltä osin kuin tämä Toimitussopimus poikkeaa Yhteistyösopimuksen ehdoista, sovelletaan tämän Toimitussopimuksen ehtoja ja tällä sopimuksella on tulkintaetusija suhteessa Yhteistyösopimukseen.

Muutokset Toimitussopimukseen ja sen liitteisiin on tehtävä kirjallisesti kaikkien Sopijapuolten toimesta. Ohjausryhmällä on kuitenkin oikeus muuttaa liitteitä 2, 3, 4 ja 5. Liitteiden muutosten voimaantulo vaatii Tieran hyväksynnän Ohjausryhmän päätöksen lisäksi.

6 Sopimuksen kohde

Tällä Toimitussopimuksella sovitaan Espoon ja Tampereen poisjäännin edellyttämistä muutoksista DigiOne Hankkeelle sekä siitä, että Tiera ottaa kokonaisvastuun DigiOne ICT-kehitystyön loppuun viemisestä.

Tällä Toimitussopimuksella muutetaan DigiOne Yhteistyösopimusta ja sitä muuttaneita sopimuksia (Sopimus DigiOne Vaikutteisten palvelujen kehitystyöstä 8.2.2022 ja Yhteistyösopimuksen muutossopimus 2023, 17.11.2023). Siltä osin kuin tämä Toimitussopimus ja DigiOne Yhteistyösopimus tai sen muutossopimus ovat ristiriidassa keskenään, sovelletaan tämän Toimitussopimuksen määräyksiä.

7 Osa 1: Toimitussopimus

Tällä Toimitussopimuksella ei muuteta sitä, että Vantaan kaupunki toimii Hankkeen isäntäkuntana eli Vantaa Isäntäkuntana tekee Hankkeen oikeustoimet oikeudellisesti omissa nimissään, mutta oikeustoimesta aiheutuneet kustannukset maksetaan Hankkeelle varatuista varoista. Näin toimitaan myös tässä osassa 1 sovittavasta Toimittajan (Tiera) DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuullisesta toimittamisesta.

7.1 DigiOne ICT-kehitystyön toimitussopimus

7.1.1 Toimittajan kokonaisvastuu DigiOne ICT-kehitystyössä

Toimittajana Tiera ottaa vastuulleen DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuun, jonka sisältö on kuvattu tarkemmin liitteessä (Liite 2 Kuvaus DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuusta).

Toimittaja vastaa DigiOne-ohjelmistokehittämisestä, DigiOneen sisältyvien palveluiden integraatiorajapinnoista ja testauksesta. Toimittaja vastaa Tilaajan ja Isäntäkunnan ICT-kehitystyön alihankkijoiden työnohjauksesta ja lopputuloksista sekä päättää, mitä ja kuinka paljon Tilaajan tai Isäntäkunnan alihankkijoiden resursseja, jotka on sitouduttu yhteistyösopimuksessa antamaan hankkeen käyttöön, kulloinkin käytetään DigiOnen ICT-kehitystyössä. Selvyyden vuoksi todetaan, että Toimittaja ei vastaa Edelläkävijäkuntien omien tietojärjestelmien rajapinnoista ja niiden kehittämisestä osana tätä Toimitussopimusta.

ICT-kehitystyön tuloksena on toteuttaa ja testata DigiOne Ratkaisun versiot 2.0, 2.1, 3.0 ja 3.1, jotka on kuvattu liitteessä (Liite 4 Kuvaus DigiOne Ratkaisusta).

Toimittajalla on vastuu ICT-kehitystyön budjetista ja kehitystyön aikataulusta. Näistä on kuvattu tarkemmin tämän sopimuksen osan 1 kohdassa 7.1.3 (ICT-kehitystyön jäljellä oleva työmäärä ja aikataulu) sekä osan 2 kohdassa 8.1 (Hankkeen tehtävät sekä Hankkeen ja ICT-kehitystyön budjetti).

7.1.2 Tietosuoja ja Tietoturva

Ratkaisun tietoturvaa ja tietosuojaa koskevat periaatteet ja vaatimukset on käsitelty ja hyväksytty Hankkeen Tietoturva- ja tietosuojaryhmässä sekä Hankkeen Ohjausryhmässä. Mikäli Ratkaisun tietoturvaan tai tietosuojaan on tarpeen tehdä muutoksia, joilla on vaikutusta työmäärään, käsitellään muutokset ICT-kehitystyön muutoshallintamallin mukaisesti ja hyväksytetään Hankkeen Ohjausryhmässä. Hankkeen Tietoturva- ja tietosuojaryhmä antaa lausunnon sisällöllisistä näkökulmista.

7.1.3 DigiOne oman ICT-kehitystyön työmäärä ja aikataulu

DigiOnen ICT-kehitystyölle on luotu Hankkeessa tavoiteaikataulu, jonka toteuttamiseen Toimittaja on sitoutunut. DigiOne oman ICT-kehitystyö ja kokonaiskoordinointiin käytettävä työmäärä (laajuus) versioille on kuvattu kehityspisteinä. Kehitystyötä seurataan myös valmiusasteen kehittymisenä.

DigiOne oman ICT-kehitystyön ja kokonaiskoordinoinnin pistemäärä maksimissaan (versiot 2.0, 2.1, 3.0 ja 3.1)	17784

DigiOne oman ICT-kehitystyön ja kokonaiskoordinoinnin pistemäärä 1.9.2024			7 505
Valmiusaste (versiot 2.0, 2.1, 3.0 ja 3.1) 1.9.2024			58 %
Versio	Kehitystyö valmis	Kuntien hyväksyntätestaus toteutettu	Jäljellä oleva kehityspistemäärä 1.9.2024
2.0	8.4.2025	Q2/2025	4488
2.1	31.7.2025	Q3/2025	1183
3.0	30.11.2025	Q4/2025	1588
3.1	30.11.2025	Q4/2025	246

Toimittaja on sitoutunut tekemään jäljellä olevan DigiOne ICT-kehitystyön (versioissa 2.0, 2.1, 3.0 ja 3.1) 7505 pistettä Hankkeen 1.9.2024 jäljellä olevalla laskennallisella budjetilla kiinteähintaisesti 8,4 M€, josta vähennetään hankkeen muihin tehtäviin varattu 390k€. Hankkeen ICT-Kehitystyö rahoitetaan Edelläkävijäpalautuksilla, Toimittajan panoksella ja Business Finlandin rahoituksella. Hankkeen ICT-kehitystyön rahoitus on kuvattu täsmällisemmin liitteessä 3 (Laskutuksen periaatteet ja rahavirtakuvaus) ja tehtävänjako liitteessä 2 (Kuvaus DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuusta).

Toimittaja sitoutuu toimittamaan v. 3.0 ja 3.1 versiot (kehitystyö valmis) 8 kk sisällä, siitä kun Tilaaja on toimittanut Asiakasvaatimukset DigiOne ICT-kehitystyön käyttöön hyväksytysti. Selvyyden vuoksi todetaan, että versioiden 3.0 ja 3.1 yhteenlaskettu ICT-kehityspistemäärä saa enimmillään olla 1838 pistettä, ellei muutoshallinnassa ole toisin päätetty. Ylityksestä tai pisteiden siirtämisestä versiosta toiseen päätetään muutoshallinnassa. Versioiden välisiä pistemääriä voidaan muuttaa muutoshallinnassa siten, että kokonaispistemäärä ei ylitä 17784 pistettä version 3.1 kehitystyön valmistuessa.

Mikäli Tilaajan tekemä v.3.0 ja v.3.1 Asiakasvaatimustyö ei valmistu 31.3.2025 mennessä, tällöin Ohjausryhmä voi päättää lukiotoiminnallisuuden toteuttamisesta vaillinaisen Asiakasvaatimustyön pohjalta 17.4.2025 mennessä minimitoteutuksella, joka ei estä tuotannon aloittamista eikä ylitä kehitystyössä version 3.0 osalta 1588 pistettä (ellei muutoshallinnassa ole toisin päätetty). Tilaaja sitoutuu tekemään määrittelytyön loppuun 2.5.2025 mennessä, tällöin ICT-kehitystyön aikataulu ja budjetti ei saa ylittyä. Tällä halutaan varmistaa, että v.2.0 ja 2.1 kehitystyö kuitenkin saadaan valmiiksi ja perusopetuksen DigiOne-Ratkaisu on mahdollista ottaa tuotantokäyttöön.

Tämän Toimitussopimuksen voimaan tultua tai aikana päätettävät tai voimaan tulevat lakimuutokset eivät kuulu toimitukseen, vaan ovat osa muutoshallinnan kautta sovittavaa (jatko)kehitystä.

Virheiden tai puutteiden korjaamiselle varattu aika sisältyy aikatauluun niiltä osin, kun virheenkorjaus on priorisoitu tapahtuvaksi ICT-kehitystyön aikana. Vähintään käyttöönottoa estävät ja vakavat virheet tulee korjata kehitystyön aikana, muut virheet voidaan korjata, mikäli Hankkeen aikataulu tai kokonaisbudjetti ei vaarannu.

7.1.4 Asiakasvaatimusten hyväksyminen

Asiakasvaatimustyöstä vastaa Tilaaja ja se tehdään Tilaajan ja Toimittajan yhteistyössä. Ennen toteutuksen aloitusta Toimittaja suorittaa teknisen ja toiminnallisen määrittelyn Tilaajan toimittamiin Asiakasvaatimuksiin. Mikäli teknisen määrittelyn lopputuloksena todetaan, että enimmäispistemäärä on enemmän kuin Toimitussopimuksessa määritelty, tulee Tilaajan priorisoida Asiakasvaatimukset niin että pistemäärä ei ylity.

Tilaaja toimittaa versioiden 3.0 ja 3.1 Asiakasvaatimukset Kehitystyön ohjausryhmän hyväksyttäväksi ennen kuin versioiden 3.0 ja 3.1 ICT-kehitystyötä voidaan aloittaa.

Toimittajalla on oikeus palauttaa määrittelyt Tilaajalle Asiakasvaatimusten korjaamiseksi tai täydentämiseksi:

- toimittaja ei ole voinut kirjata tarvittavia tietoja Asiakasvaatimuksista
- laatu ei mahdollista teknisen määrittelyn tekemistä
- Asiakasvaatimuksissa on puutteita sisällöllisesti
- Asiakasvaatimusten mitoitus määrittelyissä on liian suuri suhteessa käytettävissä olevaan ICT-kehitystyön pistemäärään: version 3.0 osalta 1588 pistettä ja version 3.1 osalta 246 pistettä (ellei muutoshallinnassa ole päätetty muusta pistemäärästä)

7.2 DigiOne hyväksymistestauksen periaatteet

DigiOne tekninen hyväksymistestaus on osa Toimittajan johtamaa DigiOne ICT-kehitystyötä. Tekninen hyväksymistestaus on teknisten vaatimusten validointia (NFR). Manuaalitestauksella testataan kaikki mitä kehitetään ja automaatiotestauksella testataan tärkeimmät osa-alueet. Selvyyden vuoksi todetaan, että Toimittaja (Tiera) voi ottaa vastuun teknisestä hyväksymistestauksesta, joka on tehty **1.9.2024** tai myöhemmin, ICT-kehitystyön kokonaisvastuun siirryttyä Toimittajalle.

Edelläkävijäkuntien hyväksyntätestaus on toiminnallisten vaatimusten testausta. Toimittaja vastaa osana Toimitussopimusta toiminnallisten vaatimusten testauksen koordinoinnista.

Toiminnallista hyväksymistestausta tapahtuu kahdessa vaiheessa

1. palvelukohtaisesti
2. prosessikohtaisesti

Edelläkävijäkuntien toiminnallisen hyväksymistestauksen tulee suorittamaan kuntien edustajat. Edelläkävijäkuntien hyväksymistestauksen hyväksyy Hankkeen Ohjausryhmä.

Sopijapuolet ovat velvollisia antamaan tarvittavat resurssit hyväksymistestauksen toteuttamiseksi. Hyväksymistestauksen periaatteet ja testaussuunnitelma on hyväksytty DigiOne Ohjausryhmässä.

7.3 DigiOne käyttöönottoprojekti

Edelläkävijäkunnat sitoutuvat ostamaan DigiOne-käyttöönottoprojektin Toimittajalta. Edelläkävijäkunnat tekevät Toimittajan kanssa käyttöönotosta erillisen kuntakohtaisen käyttöönottosopimuksen Q4/2024. Toimituksen käyttöönottoprojekti ajoittuu aikavälille 2.1.2025 - 1.9.2026. Käyttöönottoprojektin suunniteltu aloitusajankohta on 2.1.2025. Kokonaistoimituksen tulee olla toimitettu hyväksyttynä, ennen kuin lukion tuotantokäyttö laajenee koskemaan koulutuksenjärjestäjän koko lukio-opetusta.

Käyttöönottoprojekti sisältää pakollisten integraatioiden toteuttamiseen liittyvän koordinoinnin, datamigraatiot, käyttöönoton tukimateriaalin ja tuen sekä käyttöönoton tekniset tehtävät erikseen jokaisen Edelläkävijäkunnan kanssa tehtävän kuntakohtaisen sopimuksen ja suunnitelman

mukaisesti. Kuntayhteinen toiminta edellyttää, että kaikki Edelläkävijäkunnat ottavat käyttöönottoprojektin Toimittajalta.

Edelläkävijäkunnan tulee nimetä käyttöönottoprojektille vastuuhenkilö ja kiinnittää tarvittavat muut resurssit käyttöönoton ajaksi. Edelläkävijäkunnat sitoutuvat kasvattamaan tuoteosaamista siten, että Edelläkävijäkunnalla on riittävä osaaminen koko DigiOne-palvelukokonaisuudesta.

Käyttöönoton konseptointi ja alustava hinnoittelu on kuvattu liitteessä 7 ja käyttöönottoprojektisopimus: pohja on liite 6.

7.4 Hinnoittelu, maksuehdot ja laskutus

7.4.1 Hinnoittelu ja Toimittajan panos

Toimittaja on sitoutunut toteuttamaan ja testaamaan jäljellä olevan DigiOne ICT-kehitystyön versioissa 2.0, 2.1, 3.0 ja 3.1 kiinteähintaisena 8,4 M€ (huomioiden edellä kohdassa 7.1.3 sanottu). Arkkitehtuuriselvitys, suorituskykytestaus ja syksyn 2023 ja kevään 2024 katselmointien lisäkatselmointi toteutetaan Toimittajan omalla rahoituksella 25.9.2024 mennessä. Arkkitehtuuriselvityksen, lisäkatselmoinnin ja suorituskykytestauksen mahdolliset korjaustoimet tuodaan Hankkeen Ohjausryhmän päätettäväksi.

Vantaan kaupunki Isäntäkuntana suorittaa Hankkeen DigiOne ICT-kehitystyön budjetin varoista Isäntäkunnan omien ja alihankkijoidensa DigiOne ICT-kehitystyöhön kohdistuvat kustannukset, jotka on hyväksytty Kehitystyön ohjausryhmässä.

Toimittajan oman työn hinnoittelu perustuu Yhteistyösopimuksen liitteessä 4 DigiOne hanke Tieralla 2020-2023 - resurssi- ja palvelusuunnitelma sekä hinnasto kohdassa 4 Hinnoittelu sovittuun hinnoittelumalliin soveltuvin osin. Hinnoittelumalli on liite 8.1 (Tieran oman työn hankeaikainen hinnoittelu Hankkeelle). Toimittajan alihankkijoiden työn hinnoittelu perustuu Toimittajan ja Toimittajan alihankkijoiden välisiin sopimuksiin. Isäntäkunnan alihankkijoiden työn hinnoittelu perustuu Isäntäkunnan ja Isäntäkunnan alihankkijoiden välisiin sopimuksiin.

Toimittajan (Tiera) panos Hankkeeseen on enimmillään 3,367 M€, siten että Toimittaja (Tiera) antaa alennusta Toimittajan omasta ja omien alihankkijoidensa työstä DigiOne ICT-kehitystyön palvelujen toteutuneista kustannuksista, katso tarkemmin liite 3 (Laskutuksen periaatteet ja rahavirtakuvaus). Espoon kaupungin ja Tampereen kaupunkien poisjäännistä aiheutuva rahoitusvaje Hankkeen budjetissa (enimmillään 3,367 M€) katetaan Toimittajan panoksella. Toimittaja (Tiera) kattaa Espoon aiheuttaman rahoitusvajeen suuruisen investoinnin omassa budjetissaan (rahoituskuluineen) tulevista uusien kuntien liittymismaksuista ja Tampereen aiheuttaman rahoitusvajeen omassa budjetissaan (rahoituskuluineen) korottamalla Omien palvelujen jatkuvan palvelun oppijakohtaista maksua 2 €/ oppija/ vuosi, kuitenkin enimmillään kunnes Tampereen aiheuttama rahoitusvaje on katettu sekä pidentämällä Edelläkävijäkuntien sopimusaikaa kahdella (2) vuodella aina vuoteen 2031 asti. Nämä muutokset kirjataan DigiOne Asiakaskohtaiseen Palvelusopimukseen sitä päivitettäessä.

Poistuneiden kuntien Hankkeelle mahdollisesti suorittamat Liittymismaksut ja aikaisemmin sovitut lisärahoituksen maksuerät, jotka kohdentuvat 1.5.2024 jälkeiseen aikaan, kasvattavat ICT-kehitystyön budjettia vastaavalla määrällä, mutta eivät kasvata Hankkeen kehitystyöhön käytettävää kokonaispistemäärää. Poistuneiden kuntien Hankkeelle suorittamilla maksuilla katetaan muutoshallinnan kautta hyväksyttyjä lisätöitä. Mikäli Poistuneiden kuntien Hankkeelle suorittamia

maksuja on jäljellä Hankkeen päättyessä, Toimittaja laskuttaa jäljellä olevan osuuden ja sitoutuu käyttämään sen DigiOnen jatkokehittämiseen.

Selvyyden vuoksi todetaan, että jo Poistuneiden kuntien riitauttamia maksuja ei ole huomioitu budjeteissa, eivätkä Sopijaosapuolet ole velvollisia niitä suorittamaan Hankkeelle.

Mikäli DigiOne ICT-kehitystyölle tarkoitettu kokonaispistemäärä kasvaa yli 17784 pisteen tai Muutoshallinnan kautta päätetään toteuttaa muita töitä, Toimittaja laskuttaa voimassa olevan henkilötyöhinnaston mukaisesti.

7.4.2 Maksuehdot ja laskutus

Toimittaja laskuttaa edellä kohdassa 7.4.1 kuvatun työn veloituksen erissä siten, että Toimittajan oma työ ja Toimittajan alihankkima työ laskutetaan erikseen. Toimittajan oma työ laskutetaan toteuman mukaan kuukausittain vähennettynä Toimittajan kohdan 7.4.1 mukaisella panostuksella. Toimittajan alihankkijoiden tekemä työ laskutetaan toteuman mukaan kuukausittain. Selvyyden vuoksi todetaan, että Isäntäkunnan alihankkijat laskuttavat Isäntäkuntaa Vantaan kaupunkia. Laskutuksen periaatteet on kuvattu tarkemmin liitteessä (Liite 3 Laskutuksen periaatteet ja rahavirtakuvaus).

Maksuehto on 30pv netto. Maksun viivästyessä eräpäivästä Toimittaja voi periä Tilaajalta viivästyskorkoa korkolain (633/1982, muutoksineen) mukaisesti laskun eräpäivästä lukien.

1.9.2024 alkaen Toimittajan laskutus tapahtuu tämän Sopimuksen mukaisesti kuukausittain jälkikäteen. Selvyyden vuoksi todetaan, mikäli Toimitussopimus ei astu voimaan, Tiera laskuttaa toteutuneen mukaisesti ja aikaisempi kirjaus Yhteistyösopimuksessa Liittymismaksuista ja aiemmin sovitun lisärahoituksen maksueristä jää voimaan.

7.5 Toimet ennen Sopimuksen voimaantuloa

Toimittaja ja Hanke organisaatio alkavat toteuttamaan tämän sopimuksen mukaisia toimia ja vastuita DigiOne Ohjausryhmän päätöksestä tai kun Toimittaja ja kaikki Tilaajat ovat allekirjoittaneet Toimitussopimuksen.

Tämä Toimitussopimus tulee takautuvasti voimaan **1.9.2024** alkaen, kun Toimittaja ja kaikki Tilaajat ovat sen allekirjoittaneet.

7.6 DigiOne ICT-kehitystyön muutoshallinta

Tilaaja voi esittää ja Toimittaja voi suositella muutoksia. Toimittajalla on käytössään muutoshallintaprosessi, jonka perusteella Muutokset dokumentoidaan ja hyväksytään liittyen soveltuvin osin Toimitusprojektin osalta.

Toiminnallisen määrittelyn virheeseen tai puutteeseen liittyvä muutoshallinnan kustannusten kattaminen on kuvattu Toimitussopimuksen kohdassa 7.12.

DigiOne ICT-kehitystyön Muutospyynnöt sekä -suositukset tulee tehdä kirjallisesti. Toimittaja valmistelee Tilaajan Muutospyynnön perusteella muutostarjouksen. Toimittajalla on oikeus veloittaa Muutospyynnön tai -tarjouksen laatimisesta aiheutuneesta työstä, ellei niistä aiheutunutta työtä sisällytetä kokonaistyömäärään (17 784 pistettä). Mikäli kyse on Ratkaisun kehittämisestä tai

laajemmasta Muutoksesta, Toimittaja antaa arvion muutosehdotuksen tekemisen kustannuksista sekä aikataulusta. Tilaaja päättää laskutettavan työn tilaamisesta Yhteistyösopimuksen mukaisesti erikseen Toimittajalta. Selvyyden vuoksi todetaan, että DigiOne ICT-kehitystyölle varattujen varojen ylittäminen edellyttää tämän Toimitussopimuksen ja Yhteistyösopimuksen muuttamista tai lisärahoituksesta sopimista (katso tämän sopimuksen osa 2 kohta 8.5 Hankkeen hallintamalli). Mikäli muutoksella on vaikutuksia ICT-kehitystyön budjettiin, DigiOne Ohjausryhmä hyväksyy muutossopimuksen.

ICT-kehitystyön muutospyynnöt käsitellään Kehitystyön ohjausryhmässä ja Muutoksista laaditaan kirjallinen tilaus Hankkeelta. Muulla tavoin sovittuna Muutos on pätemätön, eikä sen perusteella ole veloitusoikeutta. Toimittaja on oikeutettu ja velvollinen suorittamaan Muutokset ainoastaan kirjallisen muutossopimuksen tai tilauksen perusteella.

Muutoshallintaprosessi on kuvattu tarkemmin liitteessä (Liite 5 Kuvaus DigiOne ICT-kehitystyön muutoshallintaprosessista).

7.7 Velvollisuudet

7.7.1 Molempia Sopijapuolia koskevat yleiset velvoitteet

Sopijapuolella on velvollisuus myötävaikuttaa kokonaistoimituksen toteuttamiseen. Sopijapuoli vastaa siitä, että se tekee tarvittavat päätöksensä viivytyksettä ja ilmoittaa ne toiselle Sopijapuolelle kahden (2) viikon kuluessa. Sopijapuolten pyrkimyksenä on yhteistyössä kaikissa olosuhteissa toimituksen toteuttaminen oikeansisältöisenä ja tavoitteiden saavuttaminen mahdollisimman hyvin aikataulun, laadun ja kustannusten suhteen.

Sopijapuolten tulee asettavat tarvittavat henkilöresurssit kokonaistoimituksen käyttöön tämän Toimitussopimuksen ja Yhteistyösopimuksen mukaisesti ja huolehtia siitä, että Sopijapuolen osuudeksi yhteisissä kokouksissa ja neuvotteluissa sovitut pöytäkirjaan merkityt toimenpiteet tulevat hoidetuksi sovitun aikataulun mukaisesti.

Kukin sopijapuoli ja heidän alihankkijansa vastaavat omista työntekijöistään ja työnantajavelvoitteista.

7.7.2 Toimittajan yleiset velvoitteet

Toimittaja vastaa kokonaisvastuullisena Toimittajana Sopimuksen kohteesta. Toimittaja vastaa siitä, että Toimitussopimuksen mukaiset, kaikki Toimittajan vastuulla olevat tehtävät tehdään Toimitussopimuksen mukaisesti, huolellisesti, sovitussa aikataulussa ja tehtävien edellyttämällä ammattitaidolla.

Ratkaisun toteutukseen liittyvistä kehitysvälineistöstä ja henkilöstönsä työvälineistä sekä näiden työvälineiden ja kehitysvälineistön lisensseistä, lisenssien päivityksistä ja niistä mahdollisesti aiheutuvat kustannukset katetaan ICT-kehitystyön budjetista, ellei osapuolten välillä ole erikseen toisin sovittu. Toimittaja ei vastaa niistä aikatauluviiveistä, jotka johtuvat muista kuin Toimittajan vastuulle kuuluvista syistä tai ovat muiden kuin Toimittajan aiheuttamia.

Toimittaja raportoi Tilaajalle kohdassa 7.9 (Raportointi) kuvatulla tavalla.

Toimittaja on velvollinen ilmoittamaan Tilaajalle viipymättä havaittuaan, että arvioituihin työmääriin on tulossa ylityksiä ja perusteltava miksi, jos niillä on vaikutuksia aikatauluun tai budjettiin.

Toimittaja vastaa Alihankkijoidensa työstä kuin omastaan. Toimittaja vastaa siitä, että se käyttää Palvelun tuottamiseen henkilöitä, joilla on soveltuva pätevyys ja kokemus. Lisäksi selvyyden vuoksi todetaan, että Toimittaja vastaa myös kohdassa 7.1.1 (Toimittajan kokonaisvastuu DigiOne ICT-kehitystyöstä) kuvatusti Isäntäkunta Vantaan alihankkijoista.

7.7.3 Tilaajan yleiset velvoitteet

Tilaaja vastaa siitä, että kaikki Toimitussopimuksen mukaan Tilaajan vastuulla olevat tehtävät tehdään tämän Toimitussopimuksen mukaisesti, huolellisesti ja sovitussa aikataulussa. Tilaajan velvollisuus on osoittaa tässä Toimitussopimuksessa ja Yhteistyösopimuksessa sovitut resurssit DigiOne ICT-kehitystyön ja Hankkeen käyttöön ja varmistaa, että he ovat käytettävissä tehtävien edellyttämässä määrin ja heillä on tarvittava asiantuntemus tehtävien hoitamiseen. Tilaaja antaa Toimittajalle riittävät ja oikeat tiedot kokonaistoimituksen toteuttamista varten. Tilaajan tehtävät on kuvattu tarkemmin osan 2 kohdassa 8.1 (Hankkeen tehtävät).

Kaikkiin Toimittajan vastuulla oleviin järjestelmien, joihin Tilaaja tarvitsee pääsyn kokonaistoimituksen asianmukaiseksi ja tuottamiseksi, pitää käyttäjätunnusten olla henkilökohtaisia ja Tilaaja vastaa siitä, ettei käyttäjätunnuksia käytä muut kuin niiden käyttöön asianmukaisesti oikeutetut Tilaajan työntekijät tai muut Tilaajan vastuulla olevat tahot.

Tilaajan tulee ilmoittaa Toimittajalle toimenpiteistään ja suunnitelmistaan, jotka merkittävällä tavalla voivat vaikuttaa Toimitussopimuksen toteuttamiseen. Ilmoitus tulee tehdä vähintään 30 päivää ennen toimenpiteisiin ryhtymistä kirjallisesti Toimittajan yhteyshenkilölle. Tarvittaessa Sopijapuolet käsittelevät ilmoituksia yhdessä kohdan 7.8 Yhteistyömallin mukaisesti.

7.8 Yhteistyömalli

Kokonaistoimituksen tuottaminen edellyttää tiivistä yhteistyötä Toimittajan, Tilaajan ja Tilaajan muiden yhteistyökumppaneiden eli Kolmansien Osapuolten (Tilaaja) välillä.

Muodostetaan uusi Kehitystyön ohjausryhmä toimitussopimuksen toteuttamisen tarpeisiin. Palavereissa ovat läsnä Sopijapuolten edustajat, esimerkiksi hankejohtaja Hankeen (Tilaajan) edustajana ja Toimittajalta ICT-kehityksestä vastaava henkilö sekä erikseen nimetyt muut asianosaiset henkilöt. Kehitystyön ohjausryhmä kokoontuu säännöllisesti.

Kehitystyön ohjausryhmän tehtäviä ovat:
Tilaaja ja Toimittaja yhteistyössä
- Valmistella muutosasiat ja muut DigiOne Ratkaisun sisällön kannalta oleelliset asiat
- Toimia Tilaajan ja Toimittajan rajapintana DigiOne ICT-kehitystyöhön liittyvissä asioissa
- Hyväksyä erikseen hankittujen palvelukokonaisuuksien ICT-kehitystyön maksupostit
- Hyväksyä toiminnalliset määrittelyt

Toimittaja vastaa ja tarvittaessa päättää sekä informoi Tilaajaa Kehitystyön ohjausryhmässä:
- ICT-kehitystyöhön varattujen resurssien suunnittelusta ja käytöstä sekä kehitystyön tavoitteista ja aikataulutuksesta
- ICT-kehitystyöhön varatun budjetin käytön määrittelystä ja käytöstä
- Hyväksyy teknisen testauksen
- ICT-kehitystyön Toimittajahallinta
- DigiOne ICT-kehitystyön dokumentoinnista, seurannasta ja raportoinnista

- Tilaajan toimittamien Asiakasvaatimusten hyväksynnästä DigiOne ICT-kehitystyön käyttöön

Tilaaja vastaa itse Kehitystyön ohjausryhmän jäsentensä kustannuksista ja Toimittajan kustannukset katetaan ICT-kehitystyön kokonaistoimitukseen sisältyen.

Yhteistoimintamallia voidaan Sopimuksen voimassa ollessa kehittää ja muuttaa yhteisesti sovittavalla tavalla. Hankkeen Ohjausryhmällä on toimivalta päättää täsmennyksistä hallintamallin mukaisesti, mutta edellyttävät myös Tieran hyväksyntää.

7.9 Raportointi

Toimittaja raportoi DigiOne ICT-kehitystyön etenemisestä Kehitystyön ohjausryhmälle säännöllisesti kerran kuukaudessa. Raportoinnilla kuvataan kokonaistoimituksen toteutumista suhteessa kehitystyön aikatauluun, laajuuteen ja budjettiin sekä muutoshallintaan.

7.10 Dokumentointi

Toimittaja sitoutuu dokumentoimaan DigiOne ICT-kehitystyön Ratkaisun valmiusasteen edellyttämällä tasolla. Dokumentaatio sisältää vähintään palvelukuvauksen ja rajapintakuvaukset. Dokumentaation ajantasainen versio sähköisessä muodossa on Tilaajan saatavilla viimeistään 1 kuukautta Toimitussopimuksen voimassa oloajan jälkeen.

Dokumentaatio on Toimitussopimuksen liitteenä 9 olevassa JIT 2015 yleiset ehdot 17 (2) kohdassa tarkoitettua luottamuksellista aineistoa.

7.11 Auditointi

Tilaajalla on oikeus suorittaa halutessaan Kokonaistoimituksen auditointi Toimittajan toimitusmalliin ja -ympäristöön, toimintatapoihin ja tehtäviin sekä niiden tuloksiin. Auditointi voidaan vaiheistaa ja toteuttaa osa-auditointeina, esimerkiksi tietoturva- ja tietosuoja-auditoinnit sekä saavutettavuusauditointi. Tilaaja vastaa auditoijan kustannuksista. Auditointi voi käsittää myös Toimittajan alihankkijat tai voimavara-alihankkijat siltä osin, kuin alihankkijat osallistuvat tämän Toimitussopimuksen mukaisten velvollisuuksien täyttämiseen.

Tilaaja ja Toimittaja vastaa omista auditointiin liittyvistä kustannuksista itse. Mikäli kokonaisauditointeja tehdään useampi tai kyse on osa-auditoinneista, Toimittajalla on oikeus periä Tilaajalta auditoinneista aiheutuneet kohtuulliset työkustannukset voimassa olevan henkilötyöhinnaston mukaisesti.

Tilaajan on ilmoitettava Toimittajalle kirjallisesti aikomuksestaan tehdä tai teettää auditointi vähintään 30 päivää ennen aiotun auditoinnin ajankohtaa. Tilaajan on myös riittävästi yksilöitävä ilmoituksessa auditoinnin kohde, paikka ja auditoija. Toimittajan tulee varata auditoinnin kohteeseen tarvittavat resurssit ja ilmoitettava ne Tilaajalle kaksi (2) viikkoa ennen auditointia. Tilaaja vastaa Auditoinnin mahdollisesti aiheuttamista viivästyksistä tai muista vaikutuksista (pl. mahdolliset Toimittajaa koskevat korjauskustannukset) kokonaistoimituksen suorittamiseen liittyen. Tilaajan tulee huomioida, että Auditointi voi vaikuttaa Hankkeen toteutusaikatauluun tai käyttöönottoon.

Tilaaja voi käyttää Kolmatta osapuolta apuna auditoinnissa. Toimittajan suora kilpailija ei voi toimia auditoijana. Auditoijaa sitoo tämän Sopimuksen turvallisuutta ja salassapitoa koskevat ehdot ja Tilaaja

vastaa siitä, että Auditoija noudattaa näitä ehtoja. Auditoinnin tulokset käsitellään DigiOne Ohjausryhmässä.

Toimittaja on velvollinen tarjoamaan auditoijalle pääsyn tarvittaviin tiloihin ja järjestelmiin sekä tarvittavan avun auditoinnin suorittamiseksi. Auditointi ei saa vaarantaa Toimittajan tietoturvaa tai salassapitovelvoitteita, eikä se saa muutoin haitata merkittävästi Toimittajan muuta liiketoimintaa. Mikäli Toimittajan tietoturva- ja salassapitovelvoitteet estävät Auditoijan pääsyn tarvittaviin tiloihin tai järjestelmiin, Toimittaja varmistaa, että Auditoija saa oleelliset tiedot auditointia varten.

7.12 Virhevastuu

Mikäli virhe perustuu Hankkeen tekemään toiminnallisen määrittelyn tai Asiakasvaatimuksien virheeseen tai puutteeseen, jonka seurauksena määrittelyä on muutettava tai täsmennettävä ja uudelleen koodattava, virhe käsitellään muutoshallinnan kautta.

Tähän toiminnallisen määrittelyn tai Asiakasvaatimuksien korjaukseen ja siitä johtuviin töihin käytetään

- ensisijaisesti Tieralla pakollisen liittymismaksun erästä 3.2 virheenkorjaukselle varattua osuutta (200 t€)
- toissijaisesti osassa 2 kohdassa 8.4.2 kuvattua Yhteistyösopimuksessa sovittua virheenkorjausrahaa (”Virheenkorjausraha” 2 M€) Edelläkävijäkuntien (Jyväskylä, Lahti, Oulu, Turku, Vantaa) osuuksien verran.

Muussa tapauksessa Virhevastuu jakaantuu seuraavasti:

- Toimittajan tekemässä teknisessä hyväksymistestauksessa (tai aiemmin) havaittu virhe: käytetään virheenkorjauksille pisteissä varattua työmäärää. Virheen korjauskustannuksia voidaan kattaa myös Hankkeen muihin kuluihin käytettävissä olevista varoista, jos Hankkeen organisaation budjetti tämän mahdollistaa. Tästä päättää Hankkeen ohjausryhmä.
- Edelläkävijäkuntien toiminnallisessa hyväksymistestauksessa havaitsema virhe:
  - käytetään ensisijaisesti Tieralla pakollisen liittymismaksun erästä 3.2 virheenkorjaukselle varattua osuutta (200 t€)
  - toissijaisesti Virheenkorjausrahaa Edelläkävijäkuntien (Jyväskylä, Lahti, Oulu, Turku, Vantaa) osuuksien verran (1,22 M€). Toimittaja ottaa vastatakseen Tampereen ja Espoon (poistuneet kunnat) osuudet (korkeintaan 780 t€).
- Hyväksymistestauksen jälkeen havaittu virhe: käytetään Virheenkorjausrahaa Edelläkävijäkuntien (Jyväskylä, Lahti, Oulu, Turku, Vantaa) osuuksien verran (1,22 M€). Toimittaja ottaa vastatakseen Tampereen ja Espoon (poistuneet kunnat) osuudet (korkeintaan 780 t€).

7.13 Vahingonkorvausvastuun rajoitukset

Yhteistyösopimuksessa ei ole sovittu vahingonkorvausvastuusta tilanteessa, jossa Hanke tilaa Tieralta erillisellä tilauksella työsuorituksen tai muun palvelun[1]. Vahingonkorvausvastuuseen sovelletaan liitteen 11 JIT 2015 – yleiset ehdot kohdan 11 mukaista vahingonkorvausvastuuta seuraavin muutoksin:

- Sopijapuolina vahingonkorvausvastuun näkökulmasta pidetään Tilaajia yhdessä ja Toimittajaa.
- Vahingonkorvausvastuun enimmäismäärä on Tilaajalle ja Toimittajalle kullekin viisisataatuhatta euroa (500 000 €).

[1] Yhteistyösopimuksen kohdan 20 mukaan: ”Selvyyden vuoksi todetaan, että Sopimuksessa ei sovita vahingonkorvausvelvollisuudesta tilanteessa, jossa Hanke tilaa Tieralta erillisellä tilauksella työsuorituksen tai muun palvelun.”

- Hankkeen keskeyttämisen osalta sovelletaan Yhteistyösopimuksen 20 kohdan mukaisia kirjauksia vahingonkorvausvastuusta.

8 Osa 2: Muutokset DigiOne Hankkeeseen

8.1 Hankkeen tehtävät sekä Hankkeen ja ICT-kehitystyön budjetti

Tämän Toimitussopimuksen osassa 1 on kuvattu DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuun siirtämisestä Toimittajalle (Tiera) ja tämä muuttaa Hankkeen tehtäviä, vastuita ja oikeuksia. Toimittajana Tiera on kokonaisvastuussa DigiOnen ICT-kehitystyöstä ja Ratkaisun toteuttamisesta Toimitussopimuksen osan 1 kohdan 7.1.1 mukaisesti. Hankkeen vastuulle jäävät asiat ja tehtävänjako Toimittajan kanssa on kuvattu liitteessä 2 (Liite 2: Kuvaus DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuusta).

Hankkeen vastuulla on Toimittajan valvonta, toiminnan muutoksen työn johtaminen ja edistäminen, Asiakasvaatimusten tekeminen kehitystyötä varten, Ohjausryhmätoiminta ja Edelläkävijäkuntien välinen kuntayhteistyö sekä muut Hankkeen operatiiviset ja hallinnolliset tehtävät. Hankkeen tehtävät on kuvattu tarkemmin tämän Toimitussopimuksen liitteessä 2.

Hankkeen Edelläkävijäpalautuksilla keräämä rahoitus sekä Business Finlandin rahoitus, joka jaetaan Liitteen 2 (Kuvaus DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuusta) ja Liitteen 3 (Laskutuksen periaatteet ja rahavirtakuvaus) mukaisesti ICT-kehitystyön budjettiin ja Hankkeen muiden tehtävien budjettiin. Toimittaja vastaa ja päättää ICT-kehitystyöhön varatun budjetin käytön määrittelystä ja käytöstä. Hankkeen Ohjausryhmä vastaa ja päättää Hankkeen muihin tehtäviin varatun budjetin käytön määrittelystä ja käytöstä.

DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentamiseen -projektiin käytettävissä olevan rahoituksen käytöstä päätetään muutoshallinnan kautta, mikäli sillä on vaikutusta seurattaviin pisteisiin tai sovittuun budjettiin.

Vantaa jatkaa Isäntäkuntana ja tekee Hankkeen hallintamallin mukaisesti linjatut oikeustoimet omissa nimissään ja oikeustoimesta aiheutuneet kustannukset maksetaan Hankkeelle varatuista varoista. Kokonaisvastuun siirtämisellä päätösvalta DigiOne ICT-kehitystyöstä siirtyy kohdan 7.1.1 mukaisesti Toimittajalle. Vantaa Isäntäkuntana täytäntöön panee Toimittajan toimivaltaiset päätökset tarvittavilta osin.

8.2 Hankkeen rahoitus

Tällä Toimitussopimuksella ei kasvateta Yhteistyösopimuksen ja sen muutossopimusten mukaisia Edelläkävijäkuntien maksusitoumusten enimmäismäärää. Tällä Toimitussopimuksella muutetaan Edelläkävijäkuntien Liittymismaksujen ja aiemmin sovitun lisärahoituksen maksueriä ja niiden laskutusajankohtaa seuraavasti:

- Yhteistyösopimuksen muutossopimuksessa sovittu Hankkeen loppuunsaattamiseksi sovittu viimeinen erä (enintään 3 M€) on täysimääräisesti osa Hankkeen kokonaisbudjettia.
- Edelläkävijäkuntien maksueriä ja laskutusajankohtia muutetaan liitteessä 3 (Laskutuksen periaatteet ja rahavirtakuvaus) kuvatun mukaiseksi.

Toimittajan (Tiera) panos on enimmillään 3,367 M€ Hankkeeseen, siten että Toimittaja (Tiera) panos kattaa Espoon kaupungin ja Tampereen kaupunkien poisjäännistä aiheutuva rahoitusvaje Hankkeen

budjetissa. Toimittajan panos on kuvattu tarkemmin tämän Toimitussopimuksen osassa 1 kohdassa 7.4.1 Hinnoittelu ja Toimittajan panos.

Lisäksi Hankkeen rahoitukseen käytetään kohdassa 8.3 kuvattavaa Business Finlandin rahoitusta.

8.3 Business Finlandin rahoitus

Edelläkävijäkunnat sekä Espoo ja Tampere ovat päättäneet vuonna 2023 osallistua DigiOne kehittäjäkuntien yhteiseen Business Finlandille osoitettuun hankehakemukseen ja hankkeeseen. Kuntien perusopetuksen oppijamäärien mukaan jakaantunut omarahoitusosuus (50 %:ia) on ollut yhteensä 1 287 000 euroa. Espoon osuus tästä on ollut 321 750 euroa ja Tampereen osuus 180 180 euroa.

Business Finland on 3.11.2023 päättänyt myöntää DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentaminen projektiin avustusta enintään 1.287.000 euroa, joka voi olla enintään 50 % hyväksyttävistä kokonaiskustannuksista. Kuntien omarahoitusosuuksien varmistuminen on ollut rahoituksen erityisehtona.

Espoon ja Tampereen poistuttua DigiOne hankkeesta eivät nämä kunnat voi enää olla mukana DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentaminen -projektissa.

DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentaminen-projektin toteuttamiseksi jäljellä olevat Edelläkävijäkunnat ottavat vastatakseen Espoon ja Tampereen omarahoitusosuudesta perusopetuksen ja lukion vuoden 2020 oppijamäärien mukaisessa suhteessa. Mahdollisessa takaisinperintätilanteessa kukin kunta vastaa takaisinperittävästä määrästä jäljellä olevien Edelläkävijäkuntien perusopetuksen ja lukion vuoden 2020 oppijamäärän mukaisessa suhteessa.

DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentaminen -projekti on huomioitu DigiOne Hankkeen kokonaisbudjeteissa eikä omarahoitusosuuden muutos edellytä kunnilta lisärahoitusta.

DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentaminen -projekti toteutetaan muun Hankkeen toiminnan ja ICT-kehitystyön yhteydessä siten, että Tiera ei myönnä kohdan 7.4.1. mukaisia alennuksia DigiOne ekosysteemin palveluiden laajentaminen -projektiin kohdistuvasta työstä, ellei Hankkeen ohjausryhmä Tieran suostumuksella päätä alennuksesta. Alennettu hinta ei saa alittaa Business Finlandin hyväksymää kustannusta.

8.4 Edelläkävijäpalautukset

Edelläkävijäpalautusten osalta jatketaan Yhteistyösopimuksessa ja Yhteistyösopimuksen muutossopimuksessa 2023 (17.11.2023) sovittua mallia, jossa Vantaa perii Tieralta Edelläkävijäpalautusta. Tällä sopimuksella muutetaan sopimuksen voimaantulon jälkeisiä Edelläkävijäpalautuksia siten, että Vantaan Tieralta perimä Edelläkävijäpalautus vastaa määrältään kohdan 8.2 ja liitteen 3 mukaisia Edelläkävijäkuntien jäljellä olevia maksueriä.

Edelläkävijäpalautukset maksetaan erissä siten, että Edelläkävijäpalautuserät vastaavat määrältään kohdan 8.2 ja liitteen 3 mukaisia Edelläkävijäkuntien maksueriä ja erääntyvät maksettavaksi aina, kun kohdan 8.2 ja liitteen 3 mukainen Edelläkävijäkuntien maksu on kirjautunut Tieran pankkitilille.

Mikäli Tiera aiheettomasti viivyttelee kohdan 8.2 maksuerien laskuttamisessa laskutusperusteen syntymisen jälkeen, on Vantaalla oikeus laskuttaa Edelläkävijäpalautus riippumatta

maksuerän kirjautumisesta Tieran pankkitilille.

Alkuperäisen yhteistyösopimuksen kohdan 7.3 määräystä siitä, että Muut Edelläkävijäkunnat ovat 1.1.2026 velvollisia korvaamaan Vantaalle maksamatta olevan Edelläkävijäpalautuksen osuuden, sovelletaan myös tämän sopimuksen mukaiseen Edelläkävijäpalautukseen, sillä muutoksella, että maksuvelvollisuuden laukaisevaksi ajankohta on 31.12.2026 ja Vantaalla on oikeus saada Edelläkävijäpalautusta ainoastaan Hankkeen toteutuneita kustannuksia vastaan.

8.5 Luovutus ja virheenkorjausraha

8.5.1 Luovutus

Versio 1.0 on luovutettu Toimittajalle. Yhteistyösopimuksen 2023 muutossopimuksen mukaan Toimittaja ei ota tällaista osaa tuotantokäyttöön eikä osan luovuttamisesta ala Toimittajalle velvoite ylläpitää tai kehittää osaa. Hanke on voinut korjata luovutetun osan virheitä sekä kehittää sen ominaisuuksia.

Tämän sopimuksen perusteella luovutetaan versio 2.0 (perusopetus), versio 2.1 (perusopetuksen jatko), versio 3.0 (lukio-opetus), versio 3.1 (loppuosat).

Hanke voi tehdä Tieralle myös versiota pienempiä luovutuksia [version osa], mikäli katsoo sen tarkoituksenmukaiseksi testauksen ja Hankkeen tai Tieran tehtävien toteuttamiseksi sekä Edelläkävijäkuntien käyttöönoton kannalta. Tiera voi siirtää tällaiset osat tuotantoympäristöön, mutta tuotantoon siirrosta ei ala Tieralle [jatkuvan palvelun tuottajana] velvoite ylläpitää tai kehittää osaa. Selvyyden vuoksi todetaan, että version osina luovutettujen osien virheidenkorjausta ja jatkokehitystä tehdään Hankeen ICT-kehitystyön budjetilla. Tuotantoympäristön kustannukset katetaan Hankeaikaisilla perusylläpitomaksuilla, mikäli version osa luovutetaan ennen version 2.0 luovutusta.

Kun version tai version osan kehitystyö on valmis ja käsitelty Kehitystyön ohjausryhmässä, versio tai version osa on valmis Edelläkävijäkuntien (yhdessä) tekemään toiminnalliseen testaukseen. Toimittaja koordinoi Edelläkävijöiden hyväksymistestauksen osana DigiOne ICT-kehitystyön kokonaisvastuuta. Hankkeen Ohjausryhmä hyväksyy Edelläkävijäkuntien tekemän toiminnallisen hyväksymistestauksen, jonka jälkeen versio luovutetaan Tieralle (jatkuvan palvelun Toimittajalle). Hankkeen ohjausryhmä päättää version luovuttamisesta. Version luovutuksen jälkeen Tiera (Toimittaja) siirtää luovutetun version tuotantoympäristöön, minkä jälkeen versio on Edelläkävijäkuntien käyttöönotettavissa (=käyttöönottovalmius).

Kun versio on luovutettu, se osalta aletaan noudattamaan Palvelusopimuksen ja käyttöönottoprojektin ehtoja.

8.5.2 Virheenkorjausraha

Hyväksymistestauksen jälkeen havaitun virheen korjaukseen, joka on kuvattu kohdassa 7.12 käytetään siihen varattuja seuraavia eriä:

- Edelläkävijäkuntien aiemmin suorittamista Liittymismaksuista on varattu Tieralle 200 000 euroa virheenkorjaukseen.
- Yhteistyösopimuksen mukaista Virheenkorjausrahaa 2 M€ siten, että Edelläkävijäkunnat (Jyväskylä, Lahti, Oulu, Turku ja Vantaa) vastaavat enintään 1 220 000 euron määrään saakka ja Tiera Toimittajana Tampereen ja Espoon (Poistuneet kunnat) osuuksien verran (korkeintaan 780 000 euroa).

Varat ovat käytettävissä virheenkorjaukseen siihen asti, kun on kulunut kaksitoista (12) kuukautta siitä, kun ensimmäinen Edelläkävijäkunta on ottanut version 3.1 käyttöön. Mikäli 200 t€ erää on version 3.1 hyväksymistestauksen jälkeen on jäljellä, hyödynnetään se DigiOne Ratkaisun jatkokehitykseen.

Tiera perii mahdolliset virheenkorjausvarauksen mukaiset kuntakohtaiset osuudet toteuman mukaan kuukausittain jälkikäteen Tieran voimassa olevan henkilötyöhinnaston mukaisesti. Virheen korjauskustannuksia voidaan kattaa myös Hankkeen kustannuksista, jos Hankkeen budjetti tämän mahdollistaa.

8.6 Hankkeen hallintamalli

DigiOne Hankkeen hallintamallin rakennetta muutetaan vastaamaan tämän sopimuksen tarpeita DigiOne Ohjausryhmän päätöksellä Yhteistyösopimuksen hallintamallin mukaisesti ja rajoissa huomioiden, mitä 1 osassa on Kehitystyön ohjausryhmästä määrätty. DigiOne Hankkeen ja ICT-kehitystyön seurannasta ja muutoshallinnan yhteensovittamisesta Hankkeen toimintaan on kuvattu tarkemmin osan 1 kohdassa 7.8 (Yhteistyömalli), sekä kohdassa 7.6 (ICT-kehityksen muutoshallinta). Tieran rooli DigiOne Ohjausryhmässä jatkuu Yhteistyösopimuksen mukaisesti.

DigiOne Ohjausryhmä päättää Hankkeen osalta kohdan 7.6 (ICT-kehityksen muutoshallinta) mukaisista ICT-kehityksen muutoksista. Ohjausryhmä voi valtuuttaa hankejohtajan (tai muun hankkeen edustajan) päättämään muutoshallinnasta, mikäli päätös ei vaikuta aikatauluun, kustannuksiin tai version toiminnalliseen sisältöön.

Aiemmasta hallintamallista poiketen DigiOne ICT-kehitystyöhön varatun budjetin käyttämistä ohjaa Toimittaja. DigiOne ICT-kehitystyön budjetin tai liitteen 2 mukaisen tehtävänjaon muuttaminen vaatii sekä Toimittajan että Hankkeen Ohjausryhmän hyväksynnän. Selvyyden vuoksi todetaan, että muutoksilla budjetti- ja tehtävänjakoon ei kuitenkaan voi kasvattaa kuntien maksuvelvoitteita tai Hankkeen kokonaisbudjettia.

Hankeen Ohjausryhmä voi pyytää Hankkeessa mukana olevilta kunnilta lisärahoitusta DigiOne ICT-kehitystyöhön seuraavissa tilanteissa. Lisärahoituksen myöntämisestä päättävät Edelläkävijäkunnat.

- DigiOne Ohjausryhmässä hyväksyttyihin toiminnallisuuksiin, joita ei olla määritelty versioihin 2.1, 3.0 ja 3.1
- Toiminnallisuuksiin, jotka eivät estä DigiOne Ratkaisun tuotantokäyttöä.

8.7 IPR:t

Selvyyden vuoksi todetaan, että Yhteisten palveluiden Immateriaalioikeuksista on sovittu Toimittajan ja Toimittajan alihankkijan välisissä sopimuksissa. Toimittaja ei saa määräaikaista käyttöoikeutta laajempia oikeuksia Yhteisiin palveluihin eikä voi siten määräaikaista käyttöoikeutta laajempaa oikeutta Edelläkävijäkunnille luovuttaa.

Lisäksi selvyyden vuoksi todetaan, että Omien palveluiden osalta hankintasopimuksissa on sovittu seuraavista rajoituksista, jotka rajoittavat tässä luvussa myöhemmin kuvattavia Edelläkävijäkuntien ja Toimittajan oikeuksia:

- Opetus-palvelu -moduulin osalta ko. moduulin toteuttavalla alihankkijalla myöntää täydet immateriaalioikeudet käyttöönotettuun ja jatkokehitettyyn moduuliin Tilaajan ja Toimittajan toiminnassa Suomen valtion alueella rajoituksetta. Opetus-palvelu -moduulin toteuttavalla alihankkijalla säilyy oikeudet alueen ulkopuolella.

- Valintatarjotin – moduulin osalta ko. moduulin toteuttavalla alihankkijalla on itsenäinen ja rinnakkainen omistusoikeus toteutettavaan moduuliin.

8.7.1 Edelläkävijäkuntien IPR:t keskeytystilanteessa

Mikäli Hanke keskeytyy Toimitussopimuksen kohdan 8.10.1 mukaisesti Edelläkävijäkunta saa DigiOneen Hankkeen toteuttamassa laajuudessa seuraavat immateriaalioikeudet:

- Edelläkävijäkunnat saavat Yhteistyösopimuksen kohdassa 14.3.1 tarkoitettuihin Tieran integraatioalustan yhteyteen tuotettuihin osakokonaisuuksiin ja Yhteistyösopimuksen kohdassa 14.3.2 tarkoitettuihin Hankkeessa toteutettuihin muihin lopputuloksiin, kuten DigiOne-alustan osioihin ja käyttöliittymiin (sisältäen lähdekoodin) yhtenäiset, rinnakkaiset ja erilliset, rojaltivapaat omistus- ja immateriaalioikeudet sisältäen muokkaus- ja edelleenluovutusoikeuden seuraavin rajoituksin:
    - Edelläkävijäkunnalla on oikeus hyödyntää oikeuksia omassa toiminnassaan, oman kuntansa alueella (yksityiset oppilaitokset) ja Edelläkävijäkuntien välisessä yhteistyössä. Tämän oikeuden nojalla Edelläkävijäkunnalla mm. oikeus kilpailuttaa operaattori itselleen ja muiden Edelläkävijäkuntien käytettäväksi.
    - Edelläkävijäkunta voi järjestää tämän toiminnan tytäryhtiömuotoon.
    - Edelläkävijäkunnalla ei ole oikeutta hyödyntää eikä luovuttaa DigiOnea muuhun kaupalliseen toimintaan eikä julkaista lähdekoodia.
- DigiOne Brandin oikeudet jäävät Vantaalle ja Tieralle, ja muilla Edelläkävijäkunnilla säilyy käyttöoikeus 12 kuukauden ajan.

Riippumatta siitä, mitä edellä tässä kohdassa on määrätty, kohdan 8.10.1 mukaisessa keskeytystilanteessa Edelläkävijäkunnilla on oikeus saada tämän Toimitussopimuksen kohdan 7.10 mukaisia aineistoja ja toiminnallisia määrittelyjä, jotka ovat Tilaajan Hankkeen toimesta tuotettu, ja siinä muodossa kuin on järjestelmästä saatavissa sekä viimeisimpään versiota Asiakasvaatimuksista siltä osin, kun niitä on Hankkeessa tuotettu. Edelläkävijäkuntien oikeutta hyödyntää edellä tässä kohdassa tarkoitettua aineistoa omissa kilpailutuksissaan ei ole rajoitettu. Tämä tarkoittaa, että kukin Edelläkävijäkunta voi vapaasti muokata sekä levittää em. aineistoja ja niiden perusteella tuotettuja aineistoja lain julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista tarkoittamana tarjouspyyntöaineistona. Selvyyden vuoksi todetaan, ettei Toimittaja velvoita Edelläkävijäkuntia hyödyntämään ko. aineistoa hankintamenettelyssä vähäisessäkään määrin tai antamalla käyttöoikeuden aineistoon osallistu hankintamenettelyn valmisteluun.

8.7.2 Edelläkävijäkuntien IPR:t Toimittajan konkurssitilanteessa

Mikäli Toimittaja asetetaan konkurssiin Hankeen tai Edelläkävijäkuntien määräaikaisen Palvelusopimuskauden aikana, Edelläkävijäkunta saa DigiOneen Hankkeen toteuttamassa laajuudessa seuraavat immateriaalioikeudet:

- Edelläkävijäkunnat saavat Yhteistyösopimuksen kohdassa 14.3.1 tarkoitettuihin Tieran integraatioalustan yhteyteen tuotettuihin osakokonaisuuksiin ja Yhteistyösopimuksen kohdassa 14.3.2 tarkoitettuihin Hankkeessa toteutettuihin muihin lopputuloksiin, kuten DigiOne-alustan osioihin ja käyttöliittymiin (sisältäen lähdekoodin) yhtenäiset, rinnakkaiset ja erilliset, rojaltivapaat omistus- ja immateriaalioikeudet sisältäen muokkaus- ja edelleenluovutusoikeuden.

Selvyyden vuoksi todetaan, ettei tämän kohdan mukaisiin oikeuksiin sovelleta kohdan 8.7.1 mukaisia rajoituksia. Lisäksi selvyyden vuoksi todetaan, että Toimittajalle jää kohdassa 8.7.4. kuvatut oikeudet.

8.7.3 Edelläkävijäkuntien IPR:t muissa tilanteissa

Mikäli koko DigiOne-ratkaisu Hankkeen mukaisessa laajuudessa on luovutettu Toimittajalle ja Edelläkävijäkunta päättää Palvelusopimuksen Toimitussopimuksen kohdan 8.8 mukaisella perusteella tai mikäli Edelläkävijäkunta irtisanoo Asiakaskohtaisen Palvelusopimuksen (muutoksineen) noudattaen sen voimassaoloa koskevien ehtoja (huomioiden voimassaoloa koskevat vähimmäisajat) tai purkaa Asiakaskohtaisen Palvelusopimuksen, Edelläkävijäkunta saa DigiOneen Hankkeen aikana ja Hankkeen toteuttamassa laajuudessa (Toimittajan mahdollisesti tekemät korjaukset huomioiden) seuraavat immateriaalioikeudet:

- Edelläkävijäkunnat saavat Yhteistyösopimuksen kohdassa 14.3.1 tarkoitettuihin Tieran integraatioalustan yhteyteen tuotettuihin osakokonaisuuksiin ja Yhteistyösopimuksen kohdassa 14.3.2 tarkoitettuihin Hankkeessa toteutettuihin muihin lopputuloksiin, kuten DigiOne-alustan osioihin ja käyttöliittymiin (sisältäen lähdekoodin) yhtenäiset, rinnakkaiset ja erilliset, rojaltivapaat omistus- ja immateriaalioikeudet sisältäen muokkaus- ja edelleenluovutusoikeuden seuraavin rajoituksin:
    - Edelläkävijäkunnalla on oikeus hyödyntää oikeuksia omassa toiminnassaan, oman kuntansa alueella (yksityiset oppilaitokset) ja Edelläkävijäkuntien välisessä yhteistyössä. Tämän oikeuden nojalla Edelläkävijäkunnalla mm. oikeus kilpailuttaa operaattori itselleen ja muiden Edelläkävijäkuntien käytettäväksi.
    - Edelläkävijäkunta voi järjestää tämän toiminnan tytäryhtiömuotoon.
    - Edelläkävijäkunnalla ei ole oikeutta hyödyntää eikä luovuttaa DigiOnea muuhun kaupalliseen toimintaan eikä julkaista lähdekoodia.

Riippumatta siitä, mitä edellä tässä kohdassa on määrätty, kohdan 8.10.1 mukaisessa keskeytystilanteessa Edelläkävijäkunnilla on oikeus saada tämän Toimitussopimuksen kohdan 7.10 mukaisia aineistoja ja toiminnallisia määrittelyjä, jotka ovat Tilaajan Hankkeen toimesta tuotettu, ja siinä muodossa kuin on järjestelmästä saatavissa sekä viimeisimpään versiota Asiakasvaatimuksista siltä osin, kun niitä on Hankkeessa tuotettu. Edelläkävijäkuntien oikeutta hyödyntää edellä tässä kohdassa tarkoitettua aineistoa omissa kilpailutuksissaan ei ole rajoitettu. Tämä tarkoittaa, että kukin Edelläkävijäkunta voi vapaasti muokata sekä levittää em. aineistoja ja niiden perusteella tuotettuja aineistoja lain julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista tarkoittamana tarjouspyyntöaineistona. Selvyyden vuoksi todetaan, ettei Toimittaja velvoita Edelläkävijäkuntia hyödyntämään ko. aineistoa hankintamenettelyssä vähäisessäkään määrin tai antamalla käyttöoikeuden aineistoon osallistu hankintamenettelyn valmisteluun.

8.7.4 Toimittajan IPR:t

Toimittaja saa seuraavat immateriaalioikeudet myös keskeytystilanteessa:

- Tieralle jää Yhteistyösopimuksen kohdan 14.3.1 mukaisesti ilman erillistä korvausta omistusoikeus ja kaikki immateriaalioikeudet Tieran alustaan ja Tieran alustan puolella tekemiin integraatioihin, joihin Tieralla on omistusoikeus.
- Tiera saa Yhteistyösopimuksen kohdassa 14.3.2 tarkoitettuihin Hankkeessa toteutettuihin muihin lopputuloksiin, kuten DigiOne-alustan osioihin ja käyttöliittymiin yhtenäiset, rinnakkaiset ja erilliset, rojaltivapaat omistus- ja immateriaalioikeudet sisältäen muokkaus- ja edelleenluovutusoikeuden.
- Mikäli koko DigiOne-ratkaisu Hankkeen mukaisessa laajuudessa on luovutettu Toimittajalle DigiOne Brandin oikeudet jäävät Tieralle.

8.8 Toiminta lainsäädännön tai hankintalain tulkinnan muuttuessa

Sopijapuolet pyrkivät varmistamaan palvelutuotannon Edelläkävijäkunnille myös lainsäädännön muutostilanteessa. Sopijapuolet sitoutuvat tekemään kaikki kohtuulliset tehtävät ja toimenpiteet, jotta

palvelutuotantoa voidaan myös tällaisessa tilanteessa jatkaa ja että Sopijapuolet voivat täyttää sopimuksien mukaiset velvoitteensa.

Mikäli oikeudellinen ympäristö muuttuu siten, että Edelläkävijäkunnat eivät voi lainsäädännön muutoksen tai tuomioistuimen ratkaisun takia noudattaa Toimittajan kanssa solmittuja sopimuksia (Yhteistyösopimus muutoksineen, asiakaskohtaiset palvelusopimukset) eikä muullakaan tavoin hankkia DigiOnea Toimittajalta ja tilanne aktualisoituu ennen version 2.0 luovuttamista, noudatetaan Hankkeen keskeyttämisestä kohdassa 8.10.1 sovittuja ehtoja. Mikäli tilanne aktualisoituu version 2.0 luovuttamisen jälkeen, sovelletaan Asiakaskohtaisessa Palvelusopimuksessa sovittavia ehtoja, jotka kirjataan Asiakaskohtaiseen Palvelusopimukseen sitä päivitettäessä.

8.9 Perus- ja ylläpitomaksut Hankkeen aikana ja Hankkeen jälkeen

Edelläkävijäkunnat ovat sitoutuneet maksamaan hankeaikana Perusylläpitomaksua sekä Yhteisten palvelujen ylläpitomaksua toteutuneiden kustannusten mukaisesti siten kuin Yhteistyösopimuksessa on sovittu ja DigiOne Ohjausryhmässä on päätetty. Edelläkävijäkunnat sitoutuvat käyttämään DigiOnen tuotantoon otettuja osioita koko kunnan oppijavolyymin osalta ko. koulutusasteella palvelusopimuksen päättymiseen asti, vaikka Hanke keskeytyisi.

8.10 Hankkeen keskeyttäminen tai sisällön supistaminen

8.10.1 Hankkeen keskeyttäminen

Hanke voidaan keskeyttää ennen version 2.0 luovuttamista ja tuotantokäytön aloittamista seuraavissa tilanteissa:

1. Version 2.0 ICT-kehitystä ja/tai versioon 2.0 liittyviä Hankkeen/Edelläkävijäkuntien tehtäviä ei saada valmiiksi sovittuun ajankohtaan mennessä, siten, että ICT-kehitystyön kokonaisaikataulu viivästyy, eikä uutta aikataulua ja sen mahdollistavaa rahoitusta saada sovittua kolmen (3) kuukauden aikana.
2. Version 2.0 ICT-kehitystä ja/tai versioon 2.0 liittyviä Hankkeen/Edelläkävijäkuntien tehtäviä ei saada valmiiksi sovitulla rahoituksella (kuntien rahoitus ja Tieran panos), eikä uutta rahoitusta Hankkeelle saada sovittua kolmen (3) kuukauden aikana. Kukin Edelläkävijäkunta päättää lisärahoituksesta itsenäisesti.

Mikäli kohtien 1 tai 2 neuvotteluissa ei saavuteta tulosta edellä määrätyssä ajassa, Isäntäkunta Vantaalla, Toimittajalla (Tiera) ja Ohjausryhmällä on kullakin itsenäinen oikeus keskeyttää Hanke ilmoittamalla Hankkeen keskeyttämisestä Osapuolille. Selvyyden vuoksi todetaan, että Ohjausryhmä päättää Hankkeen keskeyttämisestä Hankkeen hallintamallin mukaisella enemmistöpäätöksellä.

Hanke voidaan keskeyttää version 2.0 luovuttamisen ja tuotantokäytön aloittamisen jälkeen seuraavissa tilanteissa:

1. Version 2.1 ICT-kehitystä ei saada valmiiksi Hankkeen jäljellä olevalla rahoituksella (kuntien rahoitus ja Tieran panos).
2. Varattu Virheenkorjausraha (0,2M€ + 2 M€) ei riitä versioissa 2.0 tai 2.1 niiden luovuttamisen jälkeen havaittujen tuotantokäytön estävien virheiden korjaamiseen, eikä ICT-kehitystyön jäljellä oleva Hankkeen rahoitus (kuntien rahoitus ja Tiera panos) riitä virheiden korjaamiseen.
3. Versiota 2.1 ei saada tuotantokäyttövalmiiksi 30.11.2025 mennessä.

Hankkeen keskeytyessä toimitaan seuraavasti:

- Osapuolten väliset DigiOne Hanketta ja DigiOne palvelutuotantoa koskevat sopimukset päättyvät (Yhteistyösopimus, Palvelusopimus ja Käyttöönottoprojektisopimus).
- Hanke alas ajetaan ja Kolmansien osapuolien kanssa tehdyt sopimukset pyritään päättämään mahdollisimman pienin kustannuksin.
- Ellei toisin sovita Yhteisten palvelujen sopimukset päätetään.
- Hankkeen alasajosta ja Sopimusten päättämisestä kertyvät kustannukset jaetaan jäljellä olevien Edelläkävijäkuntien kesken 20.9.2020 oppijamäärien perusteella.
- Tieran keskeytyshetkeen myöntämät alennukset (Tieran panos) jäävät voimaan, eikä niitä peritä Edelläkävijäkunnilta takaisin.

8.10.2 Hankkeen laajuuden supistaminen

Hankkeen laajuutta supistetaan version 2.0 luovutuksen ja tuotantokäytön aloittamisen jälkeen seuraavissa tilanteissa:

1. Version 3.0 ja 3.1 ICT-kehitystä ja/tai versioon 3.0 ja 3.1 liittyviä Hankkeen/Edelläkävijäkuntien tehtäviä ei saada valmiiksi sovittuun ajankohtaan mennessä, siten, että ICT-kehitystyön kokonaisaikataulu viivästyy.
2. Version 3.0 ja 3.1 ICT-kehitystä ja/tai versioon 3.0 ja 3.1 liittyviä Hankkeen/Edelläkävijäkuntien tehtäviä ei saada valmiiksi Hankkeen rahoituksella (kuntien rahoitus ja Tiera panos)

Hankkeen laajuutta supistettaessa toimitaan seuraavasti:

- Version 2.1 kehitystyö jatketaan loppuun käyttäen tarvittaessa versioiden 3.0 ja 3.1 ICT-kehitystyöhön varattuja varoja
- Edelläkävijäkunnat ovat velvollisia ottamaan version 2.0 ja 2.1 sisältämän perusopetuksen toiminnallisuudet käyttöön
- Ohjausryhmä päättää Hankkeen hallintamallin mukaisella enemmistöpäätöksellä, mitä osuuksia versioista 3.0 tai 3.1 toteutetaan ja mikä osuus Hankkeen jäljellä olevasta rahoituksesta (kuntien rahoitus ja Tiera panos) tähän käytetään
- Versioihin 3.0 ja 3.1 kehittämiseen varattuja jäljellä olevia maksueriä ei peritä, ellei niitä tarvita version 2.1 loppuun saattamiseen tai Ohjausryhmä päätä kehittää version 3.0 tai 3.1 joitain ominaisuuksia näillä varoilla
- Tieran alennukset (Tieran panos) jatkuvat kunnes 2.0 ja 2.1 kehitystyö tai Ohjausryhmän päättämä muu kehitystyö (ks. edelliset kohdat) on saatu valmiiksi
- Kolmansien osapuolien kanssa tehdyt sopimukset pyritään päättämään tai muuttamaan vastaamaan muuttuneita olosuhteita mahdollisimman pienin kustannuksin
- Osapuolten välisiä Palvelusopimuksia muutetaan vastaamaan muuttuneita olosuhteista (palvelun supistuminen)

9 Osa 3: Muut ehdot

9.1 Uusien Asiakkaiden liittymismaksut

Uusien Asiakkaiden liittymismaksujen osalta poiketaan Yhteistyösopimuksen kirjauksesta siten, että Toimittaja päättää jatkossa Uusien Asiakkaiden liittymismaksun määrän ja käyttötavan.

9.2 Tuotannonaikaisen palvelun hinnoittelu

Asiakaskohtaista Palvelusopimusta ja Jatkuvan palvelun hallintamallia tullaan muuttamaan siten, että Palvelun hinnoittelusta päätetään jatkossa noudattaen seuraavia periaatteita

- Ylläpitomaksuilla tulee kattaa palvelun tuottamisesta syntyvät kustannukset, ja mahdollistaa DigiOnen-palvelun ja DigiOne-liiketoiminnan kehittäminen sekä DigiOnessa havaittujen virheiden korjaaminen ja Toimittajan hallituksen asettama katetavoite.
- Omien palvelujen ylläpitomaksua korotetaan 2€/ oppija/ vuosi, kunnes Tiera on saanut katettua Tampereen poistumisen aiheuttaman rahoitusvajeen.
- Tampereen poistumisen aiheuttaman rahoitusvajeen kattamisen jälkeen, edellisen kohdan korotusta jatketaan muiden kuin Edelläkävijäkuntien osalta, kunnes korotuksella on katettu Edelläkävijäkunnan maksama liittymismaksu ja muut erikseen sovitut Hankkeen lisärahoituserät ja Uuden asiakkaan maksaman liittymismaksun ero per oppija. Korotus on asiakaskohtainen ja sitä jatketaan niin kauan, kunnes erotus on katettu.

9.3 Salassapito

Salassapitoon noudatetaan JIT 2015 Yleiset ehdot kohtaa 17 (Salassapito).

JIT 2015 -ehdoissa kohdassa 17 (Salassapito) määritellyn lisäksi Sopijapuolella on oikeus kopioida Luottamuksellista Aineistoa vain siinä määrin kuin on tarpeen Toimitussopimuksen mukaiseen tarkoitukseen ja luovuttaa tai paljastaa Luottamuksellista Aineistoa vain sellaisille omille tai alihankkijoidensa työntekijöille, joilla on tarve saada Luottamuksellista Aineistoa käytettäväksi Toimitussopimuksen mukaiseen tarkoitukseen.

Luottamuksellista tietoa ei tarvitse palauttaa tai tuhota, mikäli se ei ole kohtuudella mahdollista. Mikäli Luottamuksellista tietoa ei JIT 2015 -Yleiset ehdot kohdan 17 (5) mukaisesti palauteta tai tuhota, tulee toisen Sopijapuolen jatkaa Luottamuksellisen tiedon säilyttämistä tämän sopimuksen ehtojen mukaisesti

Tämän kohdan ehdot ovat voimassa viisi (5) vuotta Sopimuksen päättymisen jälkeen.

9.4 Immateriaalioikeusloukkaukset

Immateriaalioikeuksien loukkauksiin noudatetaan JIT 2015 Yleisten ehtojen kohtaa 6 (Immateriaalioikeuksien loukkaukset).

Sen lisäksi, mitä JIT Yleisten ehtojen kohdassa 6(3) on sovittu, todetaan, että Tilaajan on lopetettava välittömästi Toimittajan pyynnöstä Palvelun käyttäminen.

JIT 2015 Yleisissä ehdoissa kohdassa 6(4) listatun lisäksi Toimittaja ei vastaa vaatimuksesta, joka olisi voitu välttää, jos Tilaaja olisi ottanut käyttöönsä sellaisen Toimittajan Tilaajan käyttöön ilman erillistä veloitusta toimittaman Ratkaisun tai Yhteisen palvelun taikka niiden osan, Dokumentaation tai Palvelujen muun lopputuloksen muutoksen, joka täyttää tämän Sopimuksen vaatimukset, ja jonka toimittaessaan Toimittaja on nimenomaisesti kirjallisesti huomauttanut Tilaajalle siitä, että muutos toimitetaan mahdollisen Immateriaalioikeuksien loukkauksen välttämiseksi.

9.5 Sopimuksen voimaantulo ja voimassaolo

Tämä Toimitussopimus tulee takautuvasti voimaan **1.9.2024** alkaen, kun Toimittaja ja kaikki Tilaajat ovat sen allekirjoittaneet.

Toimitussopimus on määräaikaisena voimassa 28.2.2026 saakka ellei määräaikaista sopimusta päätetä jatkaa Sopijapuolten yhteisellä päätöksellä. Toimitussopimusta ei voi irtisanoa sen voimassa ollessa.

Mikäli Hanke keskeytetään, Toimitussopimusta (osa 1) koskevat kohdat päättyvät Hankkeen päättyessä.

Edellä Toimitussopimuksen voimassa olosta sanotusta huolimatta Yhteistyösopimusta (osa 2) koskevat kohdat ovat kuitenkin voimassa vähintään yhtä pitkään kuin ne olisivat voimassa Yhteistyösopimuksen mukaan.

9.6 Erimielisyyksien ratkaiseminen

Toimitussopimukseen sovelletaan Suomen lakia. Sopimukseen liittyvät erimielisyydet ratkaistaan ensisijaisesti osapuolten välisillä neuvotteluilla. Mikäli neuvottelut eivät johda ratkaisuun, erimielisyydet ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

9.7 Muut ehdot

Tämän Toimitussopimuksen voimassaoloaikana Toimittaja sitoutuu pitämään voimassa kaikki lakisääteiset vakuutukset sekä toimintansa laajuuden kannalta riittävän vastuuvakuutuksen.

Tilaaja edistää DigiOnen käytön laajentumista mm. toimimalla referenssiasiakkaana sekä osallistumaan myynti- ja markkinointitapahtumiin tarpeen ja mahdollisuuksien mukaan.

Kaikki muutokset tai lisäykset tähän Toimitussopimukseen on sovittava kirjallisesti, jotta ne olisivat päteviä.

9.8 Allekirjoitukset

Tämä Toimitussopimus on allekirjoitettu sähköisesti.

6 Hallintosääntö 1.1.2025, elinvoima ja työllisyys / PT (kvalt)

VD/6964/00.01.01.00/2024

PT/S-AP/MT

Valtion TE-palvelut siirretään 1.1.2025 alkaen kuntien muodostamien työllisyysalueiden hoidettavaksi. Työllisyysalueita tulee olemaan 45. Vantaan kaupunki muodostaa yksin oman työllisyysalueensa.

Uudistuksen tavoitteena on järjestää työllisyyspalvelut siten, että ne tukevat mahdollisimman tehokkaasti kuntien ja alueiden elinvoimaa ja kilpailukykyä ja lisäävät työllistymistä. TE-palvelujen siirto tuo palvelut lähemmäksi asiakasta. Kunnilla on hyvät lähtökohdat tarjoa asiakkaille kohdennettuja ja paikallisten työmarkkinoiden tarpeisiin sopivia palveluja. Työllistymisen toivotaan tehostuvan, kun työllisyyspalvelut, kunnan koulutuspalvelut ja elinkeinopalvelut ovat saman järjestäjän vastuulla.

Samaan aikaan TE-palveluiden uudistuksen kanssa tulee voimaan kotoutumislain kokonaisuudistus. Kotoutumislain tavoitteena on vahvistaa maahan muuttaneiden työllisyyttä, työllisyyttä tukevia valmiuksia, kielitaitoa ja osallisuutta yhteiskuntaan. Lain tavoitteena on myös edistää tasa-arvoa, yhdenvertaisuutta ja myönteistä vuorovaikutusta eri väestöryhmien kesken. TE-palvelujen uudistamisen yhteydessä vastuu TE-palveluiden asiakkaina olevine kotoutuja-asiakkaiden kotoutumisen edistämisestä siirtyy kunnalle.

Vantaan kaupungilla työllisyyden ja kotoutumisen palveluista vastaa jatkossakin nykyinen työllisyyden ja kotoutumisen palvelualue, jonka tehtäviä määritellään tässä yhteydessä uudelleen vastaamaan uuden lainsäädännön mukaisia tehtäviä. Palvelualue hoitaa jo tällä hetkellä osaa TE-palveluista vuoden 2021 alusta voimassa olleen työllisyyden kuntakokeilun vuoksi.

Myös työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtajan päätösvaltaa muokataan vastaamaan uuden lainsäädännön vaatimuksia. Työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtajalla on toimivalta delegoida edelleen alaisilleen viranhaltijoille hänelle hallintosäännössä annettua toimivaltaa.

Kaupungin uusien palvelujen ohjaamista ja seuraamista varten esitetään perustettavaksi uusi kaupunginhallituksen jaosto: elinvoima- ja työllisyysjaosto, jonka jäseniksi voidaan valita kaupunginhallituksen tai -valtuuston jäseniä. Jaoston tehtävänä on nimensä mukaisesti vastata kaupungin elinvoiman, kotoutumisen, työllisyyden ja yrittäjyyden edistämisestä. Lisäksi jaosto tulee vastaamaan kansainvälisen toiminnan, kaupunkimarkkinoinnin, matkailun ja tapahtumatuotannon edistämisestä, yliopisto- ja oppilaitosyhteistyöstä, kaupungin strategisten hankkeiden ohjauksesta ja seurannasta, kaupungin strategisten kumppaneiden avustamisesta sekä yhteistyöstä ammatillisen koulutuksen ja maahanmuuttajakoulutuksen kanssa.

Elinvoima- ja työllisyysjaoston esittelijöinä toimivat kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat, elinvoimajohtaja ja työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtaja.

Samassa yhteydessä muokataan kaupunginhallituksen ja sen konsernijaoston tehtäviä. Konsernijaostolle siirretään kaupunginhallitukselta tehtäviä, jotka liittyvät kaupungin henkilöstö-, talous- ja hallintoasioihin.

Kaupunginhallituksen päätösvallasta poistetaan tarpeettomana kohta 5. lausunnon antamisesta, koska se sisältyy kohtaan 3. Oikeus hakea muutosta valtionosuutta koskevaan päätökseen siirretään

konsernijaostolle. Samoin konsernijaostolle siirretään oikeus päättää poistosuunnitelman hyväksymisestä ja akordin tai sovinnon tekemisestä ja kaupungille testamentattujen tai lahjoitettujen varojen sekä valtionperinnön vastaanottamisesta, kun testamentatun, lahjoitetun tai perityn omaisuuden arvo ylittää 100 000 euroa.

Kaupunginhallituksen toimivallasta poistetaan tarpeettomana tartuntatautilakiin liittyvä kohta 29.

Kaupunginhallituksen tehtäviin lisätään henkilöstöpolitiikasta päättäminen sekä yleistoimivalta päättää niistä asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle toimielimelle, viranhaltijalle tai luottamushenkilölle.

Lopuksi kaupunginhallituksen toimivallasta siirretään elinvoima- ja työllisyysjaostolle oikeus päättää työpaikkatonttien ja niihin rinnastettavien rakennuspaikkojen myymisestä, vaihtamisesta, vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta silloin, kun yksittäisen tontin kauppahinta, tontin käypä markkina-arvo tai tarjouskilpailulla luovutettaessa alin hyväksyttävä luovutushinta on yli 2 000 000 euroa. Tämä toimivalta liittyy elinvoima- ja työllisyysjaostolle kuuluviin maankäytön elinvoimapoliittisiin tehtäviin.

Elinvoimapalvelujen palvelualuetta koskevat hallintosääntömuutokset on tarkoitus tuoda päätöksentekoon vielä tämän vuoden aikana siten, että ne tulevat voimaan samaan aikaan kuin nyt esitettävät muutokset.

Siirtymäsäännöksenä määrätään, että työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtaja tai hänen määräämänsä päättää kaupungin yleiseen toimialan perustuvien työllistämistukien ja nuorten kesätyösetelien myöntämisestä kaupunginhallituksen määrittelemien ehtojen ja linjausten mukaisesti, kunnes uusi elinvoima- ja työllisyysjaosto on päättänyt ensimmäistä kertaa mainittujen etuuksien ja linjausten päivittämisestä.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle, että
a) hyväksytään oheisen liitteen mukaiset hallintosääntömuutokset hallintosäännön seuraaviin pykäliin: 2 luku 2 §, 3 luku 5 §, 7 luku 2 §, 8 luku 1 §, 4 §, 5 §, 6 §, 7 § ja 8 §, 11 luku 7 §, 24 luku 14 § ja 27 § sekä siirtymäsäännökset;
b) muutokset tulevat voimaan 1.1.2025.

Liitteet:
- Hallintosäännön muutettavat pykälät, muutokset näkyvissä
- Hallintosäännön muutettavat pykälät, puhdas versio

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Sari-Anna Pennanen, kaupunginlakimies
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

2 luku Kaupungin toiminnan johtaminen

2 § Kaupungin organisaatio

…

Vantaan kaupungin toimielimiä ovat:

- kaupunginvaltuusto
- kaupunginhallitus, sen konsernijaosto ja sen elinvoima- ja työllisyysjaosto
- tarkastuslautakunta
- keskusvaalilautakunta
- kaupunkiympäristölautakunta ja sen lupajaosto
- kaupunkitilalautakunta
- kasvatuksen ja oppimisen lautakunta ja sen ruotsinkielinen jaosto ja yksilöasioiden jaosto
- kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta

3 luku – Tehtävät ja päätösvalta kaupunkistrategian ja johdon toimialalla

4 § Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualueen tehtävät ja työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtajan päätösvalta

Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualue vastaa työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtajan johdolla, jollei muualla ole toisin määrätty:

- työvoimapalveluiden järjestämisestä annetussa laissa sekä muissa laeissa työvoimaviranomaiselle säädetyistä tehtävistä
- pääkaupunkiseudun kuntien työnantajapalveluyhteistyön ja hankintayhteistyön toteuttamisesta
- kotoutumisen edistämisestä annetussa laissa kunnalle säädetyistä tehtävistä
- kotoutumista edistävien palveluiden kaupunkitasoisesta ohjaamisesta ja koordinoinnista
- kunnan yleiseen toimialaan perustuvista muista työllisyyden ja kotoutumisen palveluista, jotka vahvistavat kaupungin elinvoimaisuutta
- kaupungin monikanavaisista ja saavutettavista neuvonta-, ohjaus- ja asiointipalveluista
- julkisen hallinnon yhteispalvelusta annetussa laissa asiakaspalvelulle säädetyistä tehtävistä
- kaupunkitasoisen asiakaspalvelun kehittämisestä sekä kaupunkitasoisista asiakaspalvelujärjestelmästä, puhelinliittymistä sekä valmiusliittymistä
- kaupungin puhelinpalveluiden järjestämisestä ja koordinoinnista häiriö- ja poikkeusoloissa
- kaupungin työllisyyspalveluiden, kotoutumispalveluiden, kuntalaisen sähköisen asioinnin tuen sekä neuvonta- ja asiointipalveluiden strategisesta suunnittelusta, kehittämisestä ja toteutuksesta

~~• kaupungin työllisyyspalveluiden, kotoutumisen palveluiden sekä neuvonta- ja asiointipalveluiden strategisesta suunnittelusta, kehittämisestä ja toteutuksesta sekä niihin liittyvästä kaupungin sisäisestä ja muiden kumppanien kanssa tehtävästä yhteistyöstä~~
~~• työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta annetussa laissa säädetyistä tehtävistä, joista kokeilualueen kunnat vastaavat työ- ja elinkeinotoimiston sijasta~~
~~• osallistumisesta työllistymistä edistävän monialaisen yhteispalvelun (TYP) yhteistoimintamalliin kokeilualueen kunnille säädetyn järjestämisvastuun mukaisesti sekä osallistumisesta TYP-johtoryhmään ja muuhun TYP-verkostotyöhön~~
~~• vieraskielisten ja kotoutujien palveluiden koordinoinnista~~
~~• vastuualueensa kaupunkitasoisten ohjeiden antamisesta~~
~~• kaupungin neuvonta- ja asiointipalveluista sekä monikanavaisen asiakaspalvelun kehittämisestä~~

Työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtaja tai hänen määräämänsä päättää, jollei muualla ole toisin määrätty:

1. työvoimapalveluiden järjestämisestä annetussa laissa sekä muissa laeissa työvoimaviranomaiselle säädetyistä tehtävistä, joissa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle,

2. kotoutumisen edistämisestä annetussa laissa kunnalle säädetyistä tehtävistä, joissa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle,
3. laillisuusvalvontaviranomaiselle annettavan selvityksen ja lausunnon antamisesta palvelualueesta, palveluyksiköstä tai sen palveluksessa olevasta henkilöstä tehdystä kantelusta
4. työllistämistukien ja kesätyösetelien myöntämisestä elinvoima- ja työllisyysjaoston määrittelemien ehtojen ja linjausten mukaisesti
5. palvelualueen tehtäväalaan kuuluvien kaupunkitasoisten ja palvelualueen omaa toimintaa koskevien ohjeiden antamisesta.

~~1. kaupungin työllistämistukien ja kesäsetelien myöntämisestä, ja~~

~~2. työllisyyden edistämisen kuntakokeilusta annetussa laissa kunnalle säädetyistä~~

~~3. tehtävistä, joissa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle.~~

7. luku Toimielinten kokoonpano

2 § Kaupunginhallitus ja sen jaostot

Kaupunginvaltuusto valitsee kaupunginhallitukseen kahden vuoden toimikaudeksi kerrallaan vähintään yhdeksän jäsentä, joista yhden puheenjohtajaksi ja kaksi varapuheenjohtajiksi sekä yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä. Kaupunginhallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajien tulee olla valtuutettuja.

Kaupunginhallituksessa on konsernijaosto. Kaupunginvaltuusto valitsee konsernijaostoon kaupunginhallituksen jäsenistä tai varajäsenistä kaupunginhallituksen toimikautta vastaavaksi toimikaudeksi vähintään seitsemän jäsentä, joista yhden puheenjohtajaksi ja kaksi varapuheenjohtajiksi, sekä yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä.

Kaupunginhallituksessa on elinvoima- ja työllisyysjaosto. Kaupunginvaltuusto valitsee elinvoima- ja työllisyysjaostoon kaupunginvaltuuston jäsenistä kaupunginhallituksen toimikautta vastaavaksi toimikaudeksi vähintään seitsemän jäsentä, joista yhden puheenjohtajaksi ja kaksi varapuheenjohtajiksi sekä yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä.

8. luku Kaupunginhallituksen, sen konsernijaoston sekä elinvoima- ja työllisyysjaoston tehtävät ja päätösvalta

1 § Kaupunginhallituksen tehtävät ja päätösvalta

Kaupunginhallitus johtaa kaupungin toimintaa ja kehittämistä kaupunginvaltuuston päätöstenmukaisesti.

Kaupunginhallitus voi asettaa toimikunnan, jonka tavoitteet ja tehtävät kaupunginhallitus määrittelee.

Kaupunginhallitus vastaa:

• kaupungin toiminnan yhteensovittamisesta ja omistajaohjauksesta
• kaupunginvaltuuston hyväksymän strategian mukaisesti kaupungin hallinnon kehittämisestä, henkilöstöasioista, taloudesta, työllisyydestä, edunvalvonnasta, kaavoitus- ja maapolitiikasta, elinvoimasta, asuntoasioista, joukkoliikenneasioista ja hankinnoista
• sopimusten hallinnan ja sopimusvalvonnan järjestämisestä
• siitä että kaupunki täyttää tietosuojalainsäädännön mukaiset velvoitteet

Kaupunginhallituksen tehtävistä ja päätösvallasta säädetään lisäksi 13 ja 18 luvuissa.

Kaupunginhallitus päättää:

Hallinto, talous ja henkilöstö

1. hyvään johtamis- ja hallintotapaan liittyvistä periaatteista ja menettelytavoista,
2. kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille,
3. kaupungin puhevallan käyttämisestä kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen, konsernijaoston, elinvoima- ja työllisyysjaoston sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan

viranhaltijoiden päätöksiä koskevissa tärkeimmissä muutoksenhakuasioissa, mikäli kaupunginhallitus yhtyy muutoksenhaun kohteena olevaan kaupungin viranomaisen tekemään päätökseen,

4. kaupungin tietoturva- ja tietosuojapolitiikasta sekä tiedonhallintaan liittyvien tehtävien vastuiden määrittelystä,

~~5. lausunnon antamisesta valtuuston päätöksestä tehtyyn valitukseen, jos kaupunginhallitus yhtyy valtuuston päätökseen,~~

~~6. muutoksen hakemisesta valtionosuutta koskevaan päätökseen,~~

5~~7~~. esittää kaupunginvaltuustolle tiedoksi kunkin vuoden maaliskuun loppuun mennessä luettelon kuntalaisten edellisenä vuonna tekemistä aloitteista,

6~~8~~. kaupunginhallituksen tarverahojen käytöstä ja tarverahojen käytöstä päättämään oikeutetuista,

7~~9~~. valmiussuunnitelman hyväksymisestä,

8~~10~~. koko kaupunkia ~~sekä koko kaupunginjohtajan toimialaa~~ koskevista sopimuksista,

~~11~~

9~~12~~. kaupunginjohtajan sijaisista ja apulaiskaupunginjohtajien sijaisista,

~~15. poistosuunnitelman hyväksymisestä,~~

~~16. sovinnon tai akordin tekemisestä,~~

10~~17~~. kiinteistörahaston lainoista,

11~~18~~. vakuutena olevien kiinnitysten etuoikeusjärjestyksen muuttamisesta,

~~19. kaupungille testamentattujen tai lahjoitettujen varojen sekä valtionperintöjen vastaanottamisesta, hallinnasta ja hoitamisohjeista, kun testamentatun, lahjoitetun tai perityn omaisuuden arvo ylittää 100 000 euroa,~~

~~20~~12. säätiön perustamisesta ja jäsenyydestä, yksityisoikeudellisen yhteisön perustamisesta ja

purkamisesta sekä osakkeiden ja osuuksien ostamisesta, myymisestä, vaihtamisesta ja merkitsemisestä, kun kyseessä ei ole kaupungin tytäryhteisö eikä osakkeiden tai osuuksien merkintä, ostaminen tai vaihtaminen tuo kaupungille määräysvaltaa yhteisössä,

~~21~~13. konsernijaoston esityksestä tytäryhteisön perustamisesta ja purkamisesta sekä tytäryhteisöjen osakkeiden ja osuuksien myymisestä, vaihtamisesta, merkitsemisestä tai ostamisesta sekä yhteisön osakkeiden tai osuuksien ostamisesta siten, että kaupunki saa määräysvallan yhteisössä, pois lukien konserniohjeessa määriteltyjen merkittävien

konserniyhtiöiden myynti, purkaminen tai roolin muutos. Merkittävien -konserniyhteisöjen osalta

~~p~~äätösvalta on kaupunginvaltuustolla,

~~22~~14. pääomalainojen ja niihin rinnastettavan rahoituksen myöntämisestä,

~~23.~~

15. yhdistysten jäsenyyksistä, jos vuotuinen jäsenmaksu on yli ~~200~~ 1000 euroa.

~~24.~~

16~~25~~. kaupungin omaisuuden lahjoittamisesta, ellei toisin ole määrätty,

17~~26~~. merkittävien edustustilaisuuksien järjestämisestä,

18~~27~~. valtuustoryhmien toiminnan tukemisen periaatteista,

19~~28~~. koko kaupunkia koskevan palvelutuotannon avaamisesta kilpailutukselle, ja

~~29. kunnan tartuntatautien torjunnasta vastaavana toimielimenä tartuntatautilain 58 §:n mukaisista toimenpiteistä.~~

20. kaupungin henkilöstöpolitiikasta

Kaupunkiympäristö

21~~30~~. kaupungin ja kaupunkikonsernin yli 3 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien toimitilainvestointihankkeiden tarveselvitysten (kustannusennusteineen) ja yhdistettyjen tarveselvitys-hankesuunnitelmien (tavoitehintoineen) hyväksymisestä lukuun ottamatta teknisten perusparannushankkeiden tarveselvityksiä tai yhdistettyjä teknisten perusparannushankkeiden tarveselvitys-hankesuunnitelmia,

22~~31~~. 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,

~~32. työpaikkatonttien ja niihin rinnastettavien rakennuspaikkojen myymisestä, vaihtamisesta, vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta silloin, kun yksittäisen tontin kauppahinta, tontin käypä markkina-arvo tai tarjouskilpailulla luovutettaessa alin hyväksyttävä luovutushinta on yli 2 000 000 euroa,~~

23~~33~~. kiinteän omaisuuden ostamisesta, kun kauppahinta on yli 2 000 000 euroa ja enintään

3 000 000 euroa,

24~~34~~. kaupungin etuosto-oikeuden käyttämisestä sekä kiinteistön ostamisesta pakkohuutokaupassa kauppahinnan suuruudesta riippumatta,

25~~35~~. etuostolain mukaisen etukäteisilmoituksen antamisesta,

26~~36~~. kaupungin palvelukäytöstä vapautuvan kiinteistöomaisuuden jatkokehittämisen periaatteista,

27~~37~~. maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista kehittämiskorvauksista,

28~~38~~. esittää kaupunginvaltuustolle lunastuslupien hakemista, ja

29~~39~~. rakennuskiellon antamisesta alueelle, jolla asemakaavan laatiminen taikka asemakaavan tai tonttijaon muuttaminen on vireillä,

30~~40~~. kilpailutuksista, julkisista hauista ja tonttivarauksista silloin, kun kaupunginhallituksella on toimivalta päättää alueen luovutuksesta tai vuokrauksesta, ja

~~41~~31. maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti asunto- ja erityispalvelutonttien yleisistä
tontinluovutusperiaatteista ja -ehdoista,

~~42~~32. vahinkorahastosta maksettavista korvauksista, kun korvaus on yli 30 000 euroa (alv 0 %), ja

~~44~~33. asemakaavan ajanmukaisuuden arvioinnista.

Lisäksi kaupunginhallituksen tehtävänä on päättää asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle kaupungin toimielimelle, viranhaltijalle tai luottamushenkilölle.

4 § Kaupunginhallituksen konsernijaoston tehtävät ja päätösvalta

Konsernijaosto vastaa konsernihallinnon järjestämisestä yhdessä kaupunginhallituksen kanssa kaupunginvaltuuston hyväksymässä kaupungin omistajapolitiikassa sekä muissa kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen antamissa ohjeissa ja määräyksissä tarkoitetulla tavalla.

Lisäksi konsernijaosto yhdessä kaupunginhallituksen kanssa vastaa kaupungin henkilöstö-, hallinto- ja talousasioista oman toimivaltansa rajoissa.

Konsernijaosto päättää:

1. kaupunginvaltuuston hyväksymän strategian ja omistajapoliittisten linjausten mukaisesti kaupungin omistajapolitiikan sekä omistajaohjauksen valmistelusta ja toteuttamisesta,
2. kaupungin henkilöstöpolitiikan valmistelusta ja sen seurannasta,
3~~2~~. osakassopimusten solmimisesta,
4~~3~~. jäsenten ja tilintarkastajien nimeämisestä kuntayhtymien, yksityisoikeudellisien yhteisöjen ja muiden oikeushenkilöiden johtaviin toimielimiin, kun kaupungilla on siihen oikeus, ellei toisin ole määrätty,
5~~4~~. edustajien nimeämisestä ja menettelyohjeiden antamisesta kuntayhtymien, yhteisöjen ja
muiden oikeushenkilöiden yhtiökokouksiin ja muihin kokouksiin, toimituksiin ja tilaisuuksiin, joissa kaupungin etua on valvottava, ellei toisin ole määrätty, samoin kuin osakkeenomistajalle tai muulle omistajalle kuuluvan päätösvallan käyttämisestä, kun päätös tehdään yhtiökokousta tai muuta kokousta pitämättä,
6~~5~~. menettelyohjeiden antamisesta konserniyhtiöille,
7~~6~~. lausuntojen antamisesta kuntayhtymien talous- ja toimintasuunnitelmista samoin kuin muidenkin ulkopuolisille annettavien lausumien antamisesta tehtäväalueellaan,
8~~7~~. esitysten tekemisestä kaupunginhallitukselle konserniyhteisöille ja -säätiöille asetettavista
toiminnallisista ja taloudellisista tavoitteista,
9~~8~~. kaupungin ennakkosuostumusten antamisesta yhteisöille kaupungin omistajapolitiikan mukaisesti,
10~~9~~. kaupungin tytäryhteisöjen yhteisökohtaisista omistajapoliittisista linjauksista, pois lukien
konserniohjeessa määritellyt merkittävät konserniyhteisöt. Näiden konserniyhteisöjen osalta päätösvalta on kaupunginvaltuustolla,
11~~10~~.paikallisista virka- ja työehtosopimuksista, kun paikallinen sopimus koskee koko henkilöstöä tai merkittävää osaa henkilöstöstä,

12~~1~~. kaupunkistrategian ja johdon toimialan asiakas- ja muiden maksujen ja korvausten perusteista,

13~~2~~. kaupungille tulevista maksuista, ellei toisin määrätty,

~~ja~~14~~9~~. kaupungille testamentattujen tai lahjoitettujen varojen sekä valtionperintöjen vastaanottamisesta, hallinnasta ja hoitamisohjeista, kun testamentatun, lahjoitetun tai perityn omaisuuden arvo ylittää 100 000 euroa,

15. muutoksen hakemisesta valtionosuutta koskevaan päätökseen,

16. poistosuunnitelman hyväksymisestä,

17. sovinnon tai akordin tekemisestä,

18~~3~~. muistakin tehtäväalueeseensa kuuluvista asioista, ellei tehtävää ole säädetty tai määrätty muun toimielimen tai viranhaltijan ratkaistavaksi.

~~Lisäksi konsernijaosto ohjaa elinkeino-ohjelman valmistelua, tekee siitä esityksen kaupunginhallitukselle (edelleen valtuustolle päätettäväksi), seuraa elinkeino-ohjelman toteutumista sekä ohjaa ja seuraa työllisyyden hoitoa.~~

5 § Kaupunginhallituksen konsernijaoston iltakoulu

Kaupunginhallituksen konsernijaoston iltakoulussa esitellään ja käsitellään konsernijaoston tehtäväalueen kannalta ajankohtaisia asioita. Iltakoulu voi antaa käsiteltäviin asioihin jatkovalmistelulinjauksia ja -ohjeita. Iltakoulussa läsnäolo- ja puheoikeus on kaupunginhallituksen konsernijaoston jäsenten lisäksi kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen **puheenjohtaj**i~~a~~**lla ja varapuheenjohtajilla.**

6 § Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto

Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto vastaa omalla tehtäväalallaan

- kaupungin elinvoiman, kotoutumisen, työllisyyden ja yrittäjyyden edistämisestä;

- kaupungin kansainvälisen toiminnan, kaupunkimarkkinoinnin, matkailun ja tapahtumatuotannon edistämisestä;
- korkeakoulu- ja oppilaitosyhteistyöstä:
- kaupungin strategisten hankkeiden ohjauksesta ja seurannasta;
- kaupungin strategisten kumppaneiden avustamisesta;
- yhteistyöstä ammatillisen koulutuksen ja maahanmuuttajakoulutuksen järjestäjien kanssa.

Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto, jollei toisin erikseen säädetä tai määrätä

1 valmistelee kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle päätettäväksi elinvoima- ja elinkeinopolitiikan periaatteet, työllisyydenhoidon periaatteet sekä maahanmuuton ja kotoutumisen periaatteet sekä seuraa niiden toteuttamista;

2 päättää Vantaan omien työllistämisetuuksien rahallisesta arvosta ja myöntämisen kriteeristä

3 valmistelee kaupunginhallitukselle päätettäväksi- maankäytön-elinkeinopoliittisista periaatteet sekä seuraa niiden toteutumista;

4 valmistelee kaupunginhallitukselle päätettäväksi -kansainvälisen toiminnan periaatteet sekä päättää kansainvälisen toiminnan keskeisimpien sopimusten hyväksymisestä;

5 päättää kaupunkimarkkinointia, matkailua ja tapahtumia koskevista periaatteista;

6 päättää suurtapahtumien hakua koskevista periaatteista sekä suurtapahtumien avustamisesta

7 päättää korkeakoulu- ja oppilaitosyhteistyön periaatteista ja keskeisimpien yhteistyösopimusten hyväksymisestä;

8 päättää strategisten kumppaneiden avustamisesta; sekä

9 päättää **avustusten myöntämisestä, ellei toisin ole määrätty,**

10~~32~~**.** päättää työpaikkatonttien ja niihin rinnastettavien rakennuspaikkojen myymisestä, vaihtamisesta, vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta silloin, kun yksittäisen tontin kauppahinta, tontin käypä markkina-arvo tai tarjouskilpailulla luovutettaessa alin hyväksyttävä luovutushinta on yli 2 000 000 euroa,

11 antaa omalla tehtäväalallaan kaupungilta pyydetyt lausunnot.

7 § Elinvoima- ja työllisyysjaoston iltakoulu

Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaoston iltakoulussa esitellään ja käsitellään elinvoima- ja työllisyysjaoston -tehtäväalueen kannalta ajankohtaisia asioita. Iltakoulu voi antaa käsiteltäviin asioihin jatkovalmistelulinjauksia ja -ohjeita. Iltakoulussa läsnäolo- ja puheoikeus on kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaoston jäsenten lisäksi kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen- puheenjohtajilla ja varapuheenjohtajilla.

8 § Toimivallan edelleen siirtäminen

Kaupunginhallitus, konsernijaosto sekä elinvoima- ja työllisyysjaosto voivat siirtää sille tässä luvussa määrättyä toimivaltaa edelleen alaiselleen viranomaiselle. Se, jolle toimivaltaa on edelleen siirretty, ei voi enää siirtää toimivaltaa edelleen.

11. luku Asiakirjat ja sopimukset

7 § Kaupunginhallituksen ja sen konsernijaoston sekä elinvoima- ja työllisyysjaoston päätöksiin perustuvien asiakirjojen allekirjoittaminen

Kaupunginhallituksen päätösten perusteella tehtävät sopimukset ja sitoumukset allekirjoittaa kaupunginjohtaja tai hänen määräämänsä tai kaupunginhallituksen siihen valtuuttamat.

Kaupunginhallituksen päätösten perusteella tehtävät muut asiakirjat allekirjoittaa kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtaja, hallintojohtaja, rahoitusjohtaja, kaupunginlakimies, kuntademokratian palvelualueen hallintoasiantuntija tai hallintosihteeri taikka kaupunginhallituksen siihen valtuuttamat.

Konsernijaoston päätösten perusteella tehtävät sopimukset, sitoumukset ja muut asiakirjat allekirjoittaa kaupunginjohtaja, hallintojohtaja, konsernipalvelujohtaja tai konsernijaoston siihen valtuuttamat.

Elinvoima- ja työllisyysjaoston päätösten perusteella tehtävät sopimukset, sitoumuksen ja muut asiakirjat allekirjoittaa kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtaja, elinvoimajohtaja tai työllisyyden ja kotouttamisen palveluiden johtaja tai elinvoima- ja työllisyysjaoston siihen valtuuttamat.

24. luku Kokousmenettely

14 § Kaupunginhallituksen ja sen jaostojen esittelijät

Kaupunginhallitus ja sen konsernijaosto

Kaupunginjohtaja esittelee kaupunginhallituksen ja sen konsernijaoston käsiteltäväksi tulevat toimialaansa koskevat asiat, koko kaupunkia tai konsernia koskevat asiat, useampaa kuin yhtä toimialaa koskevat asiat sekä kaupunginhallituksen ottomenettelyyn tulevat päätökset.

Apulaiskaupunginjohtajat esittelevät kaupunginhallituksen ja sen konsernijaoston käsiteltäväksi tulevat toimialaansa koskevat asiat. Kaupunginjohtajalla on oikeus ottaa esiteltäväkseen myös apulaiskaupunginjohtajan esittelyvelvollisuuteen kuuluva asia.

Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto

Kaupunginjohtaja esittelee kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaoston käsiteltäväksi tulevat koko kaupunki koskevat asiat, useampaa kuin yhtä toimialaa koskevat asiat sekä koko omaa toimialaansa koskevat asiat.

Apulaiskaupunginjohtajat esittelevät kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaoston käsiteltäväksi tulevat omaa toimialaansa koskevat asiat.

Elinvoimajohtaja ja työllisyyden ja kotouttamisen palveluiden johtaja esittelevät omaa palvelualuettaan koskevat asiat.

Kaupunginjohtajalla on oikeus ottaa esiteltäväkseen myös apulaiskaupunginjohtajan tai palvelualuejohtajan esittelyvelvollisuuteen kuuluva asia.

27 § Pöytäkirjan otteen oikeaksi todentaminen

Kaupunginvaltuuston pöytäkirjan otteen oikeaksi todentamisesta määrätään 20 luvun 20 §:ssä.

Kaupunginhallituksen pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa ~~hallintojohtaja, kaupunginlakimies, kuntademokratian palvelualueen~~ hallintoasiantuntija, hallintosihteeri, kirjaaja, tai kaupunginhallituksen määräämät.

Kaupunginhallituksen konsernijaoston pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa pöytäkirjanpitäjä, hallintoasiantuntija, hallintosihteeri tai kirjaaja. ~~konsernilakimies tai controller.~~

Kaupungin elinvoima- ja työllisyysjaoston pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa ~~kuntademokratian palvelualueen~~ hallintoasiantuntija, hallintosihteeri tai kirjaaja.

Tarkastuslautakunnan pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa pöytäkirjanpitäjä tai kaupunginreviisori.

Muiden lautakuntien ja niiden jaostojen pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa pöytäkirjanpitäjä, toimialan lakimies tai kirjaaja.

~~Liikelaitosten johtokuntien pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa puheenjohtaja tai pöytäkirjanpitäjä.~~

Siirtymäsäännökset

Työllisyyden- ja kotoutumisen palveluiden johtaja tai hänen määräämänsä päättää kaupungin yleiseen toimialaan perustuvien työllistämistukien ja nuorten kesätyösetelien myöntämisestä kaupunginhallituksen määrittelemien ehtojen ja linjausten mukaisesti, kunnes uusi elinvoima- ja työllisyysjaosto on päättänyt ensi kerran mainittujen ehtojen ja linjausten päivittämisestä.

2 luku Kaupungin toiminnan johtaminen

2 § Kaupungin organisaatio

…

Vantaan kaupungin toimielimiä ovat:

- kaupunginvaltuusto
- kaupunginhallitus, sen konsernijaosto ja sen elinvoima- ja työllisyysjaosto
- tarkastuslautakunta
- keskusvaalilautakunta
- kaupunkiympäristölautakunta ja sen lupajaosto
- kaupunkitilalautakunta
- kasvatuksen ja oppimisen lautakunta ja sen ruotsinkielinen jaosto ja yksilöasioiden jaosto
- kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta

3 luku – Tehtävät ja päätösvalta kaupunkistrategian ja johdon toimialalla

4 § Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualueen tehtävät ja työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtajan päätösvalta

Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualue vastaa työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtajan johdolla, jollei muualla ole toisin määrätty:

- työvoimapalveluiden järjestämisestä annetussa laissa sekä muissa laeissa työvoimaviranomaiselle säädetyistä tehtävistä
- pääkaupunkiseudun kuntien työnantajapalveluyhteistyön ja hankintayhteistyön toteuttamisesta
- kotoutumisen edistämisestä annetussa laissa kunnalle säädetyistä tehtävistä
- kotoutumista edistävien palveluiden kaupunkitasoisesta ohjaamisesta ja koordinoinnista
- kunnan yleiseen toimialaan perustuvista muista työllisyyden ja kotoutumisen palveluista, jotka vahvistavat kaupungin elinvoimaisuutta
- kaupungin monikanavaisista ja saavutettavista neuvonta-, ohjaus- ja asiointipalveluista
- julkisen hallinnon yhteispalvelusta annetussa laissa asiakaspalvelulle säädetyistä tehtävistä
- kaupunkitasoisen asiakaspalvelun kehittämisestä sekä kaupunkitasoisista asiakaspalvelujärjestelmästä, puhelinliittymistä sekä valmiusliittymistä
- kaupungin puhelinpalveluiden järjestämisestä ja koordinoinnista häiriö- ja poikkeusoloissa
- kaupungin työllisyyspalveluiden, kotoutumispalveluiden, kuntalaisen sähköisen asioinnin tuen sekä neuvonta- ja asiointipalveluiden strategisesta suunnittelusta, kehittämisestä ja toteutuksesta

Työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtaja tai hänen määräämänsä päättää, jollei muualla ole toisin määrätty:

1. työvoimapalveluiden järjestämisestä annetussa laissa sekä muissa laeissa työvoimaviranomaiselle säädetyistä tehtävistä, joissa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle,
2. kotoutumisen edistämisestä annetussa laissa kunnalle säädetyistä tehtävistä, joissa toimivaltaa voidaan siirtää viranhaltijalle,
3. laillisuusvalvontaviranomaiselle annettavan selvityksen ja lausunnon antamisesta palvelualueesta, palveluyksiköstä tai sen palveluksessa olevasta henkilöstä tehdystä kantelusta
4. työllistämistukien ja kesätyösetelien myöntämisestä elinvoima- ja työllisyysjaoston määrittelemien ehtojen ja linjausten mukaisesti
5. palvelualueen tehtäväalaan kuuluvien kaupunkitasoisten ja palvelualueen omaa toimintaa koskevien ohjeiden antamisesta.

7. luku Toimielinten kokoonpano

2 § Kaupunginhallitus ja sen jaostot

Kaupunginvaltuusto valitsee kaupunginhallitukseen kahden vuoden toimikaudeksi kerrallaan vähintään yhdeksän jäsentä, joista yhden puheenjohtajaksi ja kaksi varapuheenjohtajiksi sekä yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä. Kaupunginhallituksen puheenjohtajan ja varapuheenjohtajien tulee olla valtuutettuja.

Kaupunginhallituksessa on konsernijaosto. Kaupunginvaltuusto valitsee konsernijaostoon kaupunginhallituksen jäsenistä tai varajäsenistä kaupunginhallituksen toimikautta vastaavaksi toimikaudeksi vähintään seitsemän jäsentä, joista yhden puheenjohtajaksi ja kaksi varapuheenjohtajiksi, sekä yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä.

Kaupunginhallituksessa on elinvoima- ja työllisyysjaosto. Kaupunginvaltuusto valitsee elinvoima- ja työllisyysjaostoon kaupunginvaltuuston jäsenistä kaupunginhallituksen toimikautta vastaavaksi toimikaudeksi vähintään seitsemän jäsentä, joista yhden puheenjohtajaksi ja kaksi varapuheenjohtajiksi sekä yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä.

8. luku Kaupunginhallituksen, sen konsernijaoston sekä elinvoima- ja työllisyysjaoston tehtävät ja päätösvalta

1 § Kaupunginhallituksen tehtävät ja päätösvalta

Kaupunginhallitus johtaa kaupungin toimintaa ja kehittämistä kaupunginvaltuuston päätöstenmukaisesti.

Kaupunginhallitus voi asettaa toimikunnan, jonka tavoitteet ja tehtävät kaupunginhallitus määrittelee.

Kaupunginhallitus vastaa:

• kaupungin toiminnan yhteensovittamisesta ja omistajaohjauksesta
• kaupunginvaltuuston hyväksymän strategian mukaisesti kaupungin hallinnon kehittämisestä, henkilöstöasioista, taloudesta, työllisyydestä, edunvalvonnasta, kaavoitus- ja maapolitiikasta, elinvoimasta, asuntoasioista, joukkoliikenneasioista ja hankinnoista
• sopimusten hallinnan ja sopimusvalvonnan järjestämisestä
• siitä että kaupunki täyttää tietosuojalainsäädännön mukaiset velvoitteet

Kaupunginhallituksen tehtävistä ja päätösvallasta säädetään lisäksi 13 ja 18 luvuissa.

Kaupunginhallitus päättää:

Hallinto, talous ja henkilöstö

1. hyvään johtamis- ja hallintotapaan liittyvistä periaatteista ja menettelytavoista,
2. kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille,
3. kaupungin puhevallan käyttämisestä kaupunginvaltuuston, kaupunginhallituksen, konsernijaoston, elinvoima- ja työllisyysjaoston sekä kaupunkistrategian ja johdon toimialan

viranhaltijoiden päätöksiä koskevissa tärkeimmissä muutoksenhakuasioissa, mikäli kaupunginhallitus yhtyy muutoksenhaun kohteena olevaan kaupungin viranomaisen tekemään päätökseen,

4. kaupungin tietoturva- ja tietosuojapolitiikasta sekä tiedonhallintaan liittyvien tehtävien vastuiden määrittelystä,

5. esittää kaupunginvaltuustolle tiedoksi kunkin vuoden maaliskuun loppuun mennessä luettelon kuntalaisten edellisenä vuonna tekemistä aloitteista,

6. kaupunginhallituksen tarverahojen käytöstä ja tarverahojen käytöstä päättämään oikeutetuista,

7. valmiussuunnitelman hyväksymisestä,

8. koko kaupunkia koskevista sopimuksista,

9. kaupunginjohtajan sijaisista ja apulaiskaupunginjohtajien sijaisista,

10. kiinteistörahaston lainoista,

11. vakuutena olevien kiinnitysten etuoikeusjärjestyksen muuttamisesta,

12. säätiön perustamisesta ja jäsenyydestä, yksityisoikeudellisen yhteisön perustamisesta ja purkamisesta sekä osakkeiden ja osuuksien ostamisesta, myymisestä, vaihtamisesta ja merkitsemisestä, kun kyseessä ei ole kaupungin tytäryhteisö eikä osakkeiden tai osuuksien merkintä, ostaminen tai vaihtaminen tuo kaupungille määräysvaltaa yhteisössä,

13. konsernijaoston esityksestä tytäryhteisön perustamisesta ja purkamisesta sekä tytäryhteisöjen osakkeiden ja osuuksien myymisestä, vaihtamisesta, merkitsemisestä tai ostamisesta sekä yhteisön osakkeiden tai osuuksien ostamisesta siten, että kaupunki saa määräysvallan yhteisössä, pois lukien konserniohjeessa määriteltyjen merkittävien konserniyhtiöiden myynti, purkaminen tai roolin muutos. Merkittävien konserniyhteisöjen osalta päätösvalta on kaupunginvaltuustolla,

14. pääomalainojen ja niihin rinnastettavan rahoituksen myöntämisestä,

15. yhdistysten jäsenyyksistä, jos vuotuinen jäsenmaksu on yli 1000 euroa.

16. kaupungin omaisuuden lahjoittamisesta, ellei toisin ole määrätty,

17. merkittävien edustustilaisuuksien järjestämisestä,

18. valtuustoryhmien toiminnan tukemisen periaatteista,

19. koko kaupunkia koskevan palvelutuotannon avaamisesta kilpailutukselle, ja

20. kaupungin henkilöstöpolitiikasta

Kaupunkiympäristö

21. kaupungin ja kaupunkikonsernin yli 3 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien toimitilainvestointihankkeiden tarveselvitysten (kustannusennusteineen) ja yhdistettyjen tarveselvitys-hankesuunnitelmien (tavoitehintoineen) hyväksymisestä lukuun ottamatta teknisten perusparannushankkeiden tarveselvityksiä tai yhdistettyjä teknisten perusparannushankkeiden tarveselvitys-hankesuunnitelmia,
22. 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,
23. kiinteän omaisuuden ostamisesta, kun kauppahinta on yli 2 000 000 euroa ja enintään 3 000 000 euroa,
24. kaupungin etuosto-oikeuden käyttämisestä sekä kiinteistön ostamisesta pakkohuutokaupassa kauppahinnan suuruudesta riippumatta,
25. etuostolain mukaisen etukäteisilmoituksen antamisesta,
26. kaupungin palvelukäytöstä vapautuvan kiinteistöomaisuuden jatkokehittämisen periaatteista,
27. maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista kehittämiskorvauksista,
28. esittää kaupunginvaltuustolle lunastuslupien hakemista, ja
29. rakennuskiellon antamisesta alueelle, jolla asemakaavan laatiminen taikka asemakaavan tai tonttijaon muuttaminen on vireillä,
30. kilpailutuksista, julkisista hauista ja tonttivarauksista silloin, kun kaupunginhallituksella on toimivalta päättää alueen luovutuksesta tai vuokrauksesta, ja
31. maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti asunto- ja erityispalvelutonttien yleisistä tontinluovutusperiaatteista ja -ehdoista,
32. vahinkorahastosta maksettavista korvauksista, kun korvaus on yli 30 000 euroa (alv 0 %), ja
33. asemakaavan ajanmukaisuuden arvioinnista.

Lisäksi kaupunginhallituksen tehtävänä on päättää asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle kaupungin toimielimelle, viranhaltijalle tai luottamushenkilölle.

4 § Kaupunginhallituksen konsernijaoston tehtävät ja päätösvalta

Konsernijaosto vastaa konsernihallinnon järjestämisestä yhdessä kaupunginhallituksen kanssa kaupunginvaltuuston hyväksymässä kaupungin omistajapolitiikassa sekä muissa kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen antamissa ohjeissa ja määräyksissä tarkoitetulla tavalla.

Lisäksi konsernijaosto yhdessä kaupunginhallituksen kanssa vastaa kaupungin henkilöstö-, hallinto- ja talousasioista oman toimivaltansa rajoissa.

Konsernijaosto päättää:

1. kaupunginvaltuuston hyväksymän strategian ja omistajapoliittisten linjausten mukaisesti kaupungin omistajapolitiikan sekä omistajaohjauksen valmistelusta ja toteuttamisesta,
2. kaupungin henkilöstöpolitiikan valmistelusta ja toteuttamisen seurannasta,
3. osakassopimusten solmimisesta,
4. jäsenten ja tilintarkastajien nimeämisestä kuntayhtymien, yksityisoikeudellisien yhteisöjen ja muiden oikeushenkilöiden johtaviin toimielimiin, kun kaupungilla on siihen oikeus, ellei toisin ole määrätty,
5. edustajien nimeämisestä ja menettelyohjeiden antamisesta kuntayhtymien, yhteisöjen ja muiden oikeushenkilöiden yhtiökokouksiin ja muihin kokouksiin, toimituksiin ja tilaisuuksiin, joissa kaupungin etua on valvottava, ellei toisin ole määrätty, samoin kuin osakkeenomistajalle tai muulle omistajalle kuuluvan päätösvallan käyttämisestä, kun päätös tehdään yhtiökokousta tai muuta kokousta pitämättä,
6. menettelyohjeiden antamisesta konserniyhtiöille,
7. lausuntojen antamisesta kuntayhtymien talous- ja toimintasuunnitelmista samoin kuin muidenkin ulkopuolisille annettavien lausumien antamisesta tehtäväalueellaan,
8. esitysten tekemisestä kaupunginhallitukselle konserniyhteisöille ja -säätiöille asetettavista

toiminnallisista ja taloudellisista tavoitteista,

9. kaupungin ennakkosuostumusten antamisesta yhteisöille kaupungin omistajapolitiikan mukaisesti,

10. kaupungin tytäryhteisöjen yhteisökohtaisista omistajapoliittisista linjauksista, pois lukien konserniohjeessa määritellyt merkittävät konserniyhteisöt. Näiden konserniyhteisöjen osalta päätösvalta on kaupunginvaltuustolla,

11.paikallisista virka- ja työehtosopimuksista, kun paikallinen sopimus koskee koko henkilöstöä tai merkittävää osaa henkilöstöstä,

12. kaupunkistrategian ja johdon toimialan asiakas- ja muiden maksujen ja korvausten perusteista,

13. kaupungille tulevista maksuista, ellei toisin määrätty,

14. kaupungille testamentattujen tai lahjoitettujen varojen sekä valtionperintöjen vastaanottamisesta, hallinnasta ja hoitamisohjeista, kun testamentatun, lahjoitetun tai perityn omaisuuden arvo ylittää 200 000 euroa,

15. muutoksen hakemisesta valtionosuutta koskevaan päätökseen,

16. poistosuunnitelman hyväksymisestä,

17. sovinnon tai akordin tekemisestä,

18. muistakin tehtäväalueeseensa kuuluvista asioista, ellei tehtävää ole säädetty tai määrätty muun toimielimen tai viranhaltijan ratkaistavaksi.

5 § Kaupunginhallituksen konsernijaoston iltakoulu

Kaupunginhallituksen konsernijaoston iltakoulussa esitellään ja käsitellään konsernijaoston tehtäväalueen kannalta ajankohtaisia asioita. Iltakoulu voi antaa käsiteltäviin asioihin jatkovalmistelulinjauksia ja -ohjeita. Iltakoulussa läsnäolo- ja puheoikeus on kaupunginhallituksen konsernijaoston jäsenten lisäksi kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen puheenjohtajilla ja varapuheenjohtajilla.

6 § Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto

Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto vastaa omalla tehtäväalallaan

- kaupungin elinvoiman, kotoutumisen, työllisyyden ja yrittäjyyden edistämisestä;

- kaupungin kansainvälisen toiminnan, kaupunkimarkkinoinnin, matkailun ja tapahtumatuotannon edistämisestä;
- korkeakoulu- ja oppilaitosyhteistyöstä:
- kaupungin strategisten hankkeiden ohjauksesta ja seurannasta;
- kaupungin strategisten kumppaneiden avustamisesta;
- yhteistyöstä ammatillisen koulutuksen ja maahanmuuttajakoulutuksen järjestäjien kanssa.

Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto, jollei toisin erikseen säädetä tai määrätä

1 valmistelee kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle päätettäväksi elinvoima- ja elinkeinopolitiikan periaatteet, työllisyydenhoidon periaatteet sekä maahanmuuton ja kotoutumisen periaatteet sekä seuraa niiden toteuttamista;

2 päättää Vantaan omien työllistämisetuuksien rahallisesta arvosta ja myöntämisen kriteeristä

3 valmistelee kaupunginhallitukselle päätettäväksi maankäytönelinkeinopoliittisista periaatteet sekä seuraa niiden toteutumista;

4 valmistelee kaupunginhallitukselle päätettäväksi kansainvälisen toiminnan periaatteet sekä päättää kansainvälisen toiminnan keskeisimpien sopimusten hyväksymisestä;

5 päättää kaupunkimarkkinointia, matkailua ja tapahtumia koskevista periaatteista;

6 päättää suurtapahtumien hakua koskevista periaatteista sekä suurtapahtumien avustamisesta

7 päättää korkeakoulu- ja oppilaitosyhteistyön periaatteista ja keskeisimpien yhteistyösopimusten hyväksymisestä;

8 päättää strategisten kumppaneiden avustamisesta; sekä

9 päättää avustusten myöntämisestä, ellei toisin ole määrätty,

10. päättää työpaikkatonttien ja niihin rinnastettavien rakennuspaikkojen myymisestä, vaihtamisesta, vuokralle ottamisesta ja vuokralle antamisesta silloin, kun yksittäisen tontin kauppahinta, tontin käypä markkina-arvo tai tarjouskilpailulla luovutettaessa alin hyväksyttävä luovutushinta on yli 2 000 000 euroa, ja

11 antaa omalla tehtäväalallaan kaupungilta pyydetyt lausunnot.

7 § Elinvoima- ja työllisyysjaoston iltakoulu

Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaoston iltakoulussa esitellään ja käsitellään elinvoima- ja työllisyysjaoston tehtäväalueen kannalta ajankohtaisia asioita. Iltakoulu voi antaa käsiteltäviin asioihin jatkovalmistelulinjauksia ja -ohjeita. Iltakoulussa läsnäolo- ja puheoikeus on kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaoston jäsenten lisäksi kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen puheenjohtajilla ja varapuheenjohtajilla.

8 § Toimivallan edelleen siirtäminen

Kaupunginhallitus, konsernijaosto sekä elinvoima- ja työllisyysjaosto voivat siirtää sille tässä luvussa määrättyä toimivaltaa edelleen alaiselleen viranomaiselle. Se, jolle toimivaltaa on edelleen siirretty, ei voi enää siirtää toimivaltaa edelleen.

11. luku Asiakirjat ja sopimukset

7 § Kaupunginhallituksen ja sen konsernijaoston sekä elinvoima- ja työllisyysjaoston päätöksiin perustuvien asiakirjojen allekirjoittaminen

Kaupunginhallituksen päätösten perusteella tehtävät sopimukset ja sitoumukset allekirjoittaa kaupunginjohtaja tai hänen määräämänsä tai kaupunginhallituksen siihen valtuuttamat.

Kaupunginhallituksen päätösten perusteella tehtävät muut asiakirjat allekirjoittaa kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtaja, hallintojohtaja, rahoitusjohtaja, kaupunginlakimies, kuntademokratian palvelualueen hallintoasiantuntija tai hallintosihteeri taikka kaupunginhallituksen siihen valtuuttamat.

Konsernijaoston päätösten perusteella tehtävät sopimukset, sitoumukset ja muut asiakirjat allekirjoittaa kaupunginjohtaja, hallintojohtaja, konsernipalvelujohtaja tai konsernijaoston siihen valtuuttamat.

Elinvoima- ja työllisyysjaoston päätösten perusteella tehtävät sopimukset, sitoumuksen ja muut asiakirjat allekirjoittaa kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtaja, elinvoimajohtaja tai työllisyyden ja kotouttamisen palveluiden johtaja tai elinvoima- ja työllisyysjaoston siihen valtuuttamat.

24. luku Kokousmenettely

14 § Kaupunginhallituksen ja sen jaostojen esittelijät

Kaupunginhallitus ja sen konsernijaosto

Kaupunginjohtaja esittelee kaupunginhallituksen ja sen konsernijaoston käsiteltäväksi tulevat toimialaansa koskevat asiat, koko kaupunkia tai konsernia koskevat asiat, useampaa kuin yhtä toimialaa koskevat asiat sekä kaupunginhallituksen ottomenettelyyn tulevat päätökset.

Apulaiskaupunginjohtajat esittelevät kaupunginhallituksen ja sen konsernijaoston käsiteltäväksi tulevat toimialaansa koskevat asiat. Kaupunginjohtajalla on oikeus ottaa esiteltäväkseen myös apulaiskaupunginjohtajan esittelyvelvollisuuteen kuuluva asia.

Kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto

Kaupunginjohtaja esittelee kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaoston käsiteltäväksi tulevat koko kaupunki koskevat asiat, useampaa kuin yhtä toimialaa koskevat asiat sekä koko omaa toimialaansa koskevat asiat.

Apulaiskaupunginjohtajat esittelevät kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaoston käsiteltäväksi tulevat omaa toimialaansa koskevat asiat.

Elinvoimajohtaja ja työllisyyden ja kotouttamisen palveluiden johtaja esittelevät omaa palvelualuettaan koskevat asiat.

Kaupunginjohtajalla on oikeus ottaa esiteltäväkseen myös apulaiskaupunginjohtajan tai palvelualuejohtajan esittelyvelvollisuuteen kuuluva asia.

27 § Pöytäkirjan otteen oikeaksi todentaminen

Kaupunginvaltuuston pöytäkirjan otteen oikeaksi todentamisesta määrätään 20 luvun 20 §:ssä.

Kaupunginhallituksen pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa hallintoasiantuntija, hallintosihteeri, kirjaaja, tai kaupunginhallituksen määräämät.

Kaupunginhallituksen konsernijaoston pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa pöytäkirjanpitäjä, hallintoasiantuntija, hallintosihteeri tai kirjaaja. -

Kaupungin elinvoima- ja työllisyysjaoston pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa hallintoasiantuntija, hallintosihteeri tai kirjaaja.

Tarkastuslautakunnan pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa pöytäkirjanpitäjä tai kaupunginreviisori.

Muiden lautakuntien ja niiden jaostojen pöytäkirjan otteen oikeaksi todistaa pöytäkirjanpitäjä, toimialan lakimies tai kirjaaja.

Siirtymäsäännökset

Työllisyyden- ja kotoutumisen palveluiden johtaja tai hänen määräämänsä päättää kaupungin yleiseen toimialaan perustuvien työllistämistukien ja nuorten kesätyösetelien myöntämisestä kaupunginhallituksen määrittelemien ehtojen ja linjausten mukaisesti, kunnes uusi elinvoima- ja työllisyysjaosto on päättänyt ensi kerran mainittujen ehtojen ja linjausten päivittämisestä.

7 **Hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset / PT**

VD/7595/00.01.01.01/2023

PT/TE/MT

Kaupungin strategiassa (tavoite 21) on edellytetty, että hankinnoille laaditaan kaupunkitasoiset strategiset tavoitteet. Lisäksi tulee tehdä yksityiskohtaisempia linjauksia vaikuttavimmille tuoteryhmille tai palvelukokonaisuuksille.

Vantaan kaupungin strategiassa todetaan, että hankinnat tukevat kaupungin vastuullisuustavoitteiden toteuttamista. Kaupungin arvot ohjaavat kaupungin päätöksentekoa ja koko organisaation toimintaa. Vastuullisuus on yksi Vantaan arvoista. Vantaan kaupunki sitoutuu strategiassaan tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseen ja syrjimättömiin toimintatapoihin. ”Vantaan kaupunki on kooltaan merkittävä tavaroiden ja palvelujen hankkija. Hankinnat ovat konkreettinen tapa edistää kaupungin strategisia tavoitteita. Vantaalla on määritelty hankintojen strategiset painopisteet, esimerkiksi hiilineutraalius ja kiertotalous. Hankintojen kaupunkitasoiset tavoitteet määritellään ja niiden toteuttamiseksi tehdään konkreettisia linjauksia, joiden toteutumista seurataan mm. resurssiviisauden tiekartan toteutussuunnitelmien avulla. Näin varmistetaan, että hankinnat kaikilla toimialoilla toteuttavat kaupungin yhteisiä tavoitteita.” (Vantaan kaupungin strategia 2022–2025)

Tavoitteet toteutuvat konkreettisten kaupunkitasoisten linjausten kautta. Vantaan kaupungilla on jo olemassa monia ohjelmia ja linjauksia, jotka tukevat hankintojen strategisia tavoitteita. Tämä asiakirja sisältää kaikki Vantaan kaupungin hankintojen kaupunkitasoiset strategiset tavoitteet. Tavoitteiden alla on linjauksia, joita toteuttamalla näihin tavoitteisiin pyritään. Useimpien linjausten alle on koottu konkreettisia toimenpiteitä. Osa linjauksista löytyy jo olemassa olevista ohjelmista ja asiakirjoista. Jotkut linjauksista ovat uusia.

Tämä asiakirja korvaa kaupunginhallituksen 9.9.2019 § 13 vahvistaman Strategisten hankintojen tiekartan.

Kaupunginhallitus 11.12.2023 § 10

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Vantaan kaupungille hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 15.1.2024 § 16

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Vantaan kaupungille hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunginhallitus 29.1.2024 § 11

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Vantaan kaupungille hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

_____

Kaupungin strategiassa (tavoite 21) on edellytetty, että hankinnoille laaditaan kaupunkitasoiset strategiset tavoitteet. Lisäksi tulee tehdä yksityiskohtaisempia linjauksia vaikuttavimmille tuoteryhmille tai palvelukokonaisuuksille.

Hankinnan palveluyksikkö on laatinut esityksen hankintojen kaupunkitasoisiksi tavoitteiksi ja linjauksiksi. Kaupunginhallitus on käsitellyt esitystä 11.12.2023 § 10, 15.1.2024 § 16 ja 29.1.2024 § 11 palauttaen asian uudelleen valmisteluun saatteella, että harmaan talouden ohjeistus tulee lisätä tähän yhteyteen.

Vantaalla ovat tällä hetkellä voimassa seuraavat hankintoja koskevat ohjeet ja linjaukset:

- Vantaan kaupungin yleiset hankintaohjeet (voimassa 1.11.2023 alkaen)
- Harmaan talouden torjuntaohje (Voimassa 22.10.2013 alkaen)
- Strategisten hankintojen tiekartta (vahvistettu KH 9.9.2019 § 13)

Tämän lisäksi kaupungilla on monia muita ohjeita, joita hankinnoissa tulee ottaa huomioon, esimerkiksi Vantaan kaupungin tasa-arvo ja yhdenvertaisuustyön suunnitelma strategiakaudelle 2022–2025.

Hankintaohjeet ja harmaan talouden torjuntaohjeet ovat konkreettisia toimintaohjeita. Sen lisäksi tarvitaan ylätason strategisia linjauksia, jotka ohjaavat hankintoja. Hankinnat ovat yksi keskeinen tapa toteuttaa kaupungin strategiaa.

Voimassa olevat hankintaohjeet on viimeksi päivitetty vuonna 2023. Harmaan talouden ohjeistus on yli kymmenen vuotta vanha. Uudessa hallitusohjelmassa on hyvin paljon julkisiin hankintoihin liittyviä kirjauksia. Parhaillaan tehdään hankintalain päivitystä ja arvion mukaan hallituksen esitys päivitetystä hankintalaista annettaisiin syksyllä 2025. Hankintalain uudistuksen jälkeen myös kaupungin hankintaohjeet päivitetään.

Tässä vaiheessa kannattaa päivittää vain harmaan talouden torjuntaohje. Hankintaohjeen päivitys tulee ajankohtaiseksi hankintalain päivityksen jälkeen. Päivitettyyn hankintaohjeeseen voidaan tuolloin liittää myös päivitetty harmaan talouden torjuntaohje. Hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset voidaan näin ollen vahvistaa omana asianaan.

Hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset korvaavat kaupunginhallituksen 9.9.2019 § 13 vahvistaman Strategisten hankintojen tiekartan.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Vantaan kaupungille hankintojen strategiset tavoitteet ja linjaukset.

Liitteet:
- Hankintojen strategiset tavoitteet, luonnos

Täytäntöönpano: Hankinnan palveluyksikkö

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: hankintajohtaja Tiina Ekholm, puh. 050 3813852, (tiina.ekholm[at]vantaa.fi)

Hankintojen strategiset tavoitteet

Sisällysluettelo

1 JOHDANTO 2

2 VASTUULLISUUS 3

2.1 Ekologinen kestävyys 3

2.1.1 Tavoite: Hiilineutraali Vantaa 2030 3

2.1.2 Tavoite: Edistämme hankinnoilla kiertotaloutta ja materiaalitehokkuutta 5

2.1.3 Tavoite: Tuemme luonnon monimuotoisuuden säilymistä ja luonnonvarojen kestävää käyttöä hankintojen avulla 5

2.1.4 Tavoite: Edistämme kestävää ruokajärjestelmää elintarvike- ja ateriapalveluhankinnoissa ja käytämme kestävästi ja vastuullisesti tuotettuja elintarvikkeita 6

2.2 Sosiaalinen kestävyys 7

2.2.1 Tavoite: Edistämme muita heikommassa työmarkkina-asemassa olevien työllistymistä siihen soveltuvissa hankinnoissa (hankinnoilla työllistäminen) 7

2.2.2 Tavoite: Edistämme hankinnoissa ihmisoikeuksien ja työelämän perusoikeuksien kunnioittamista 7

2.3 Taloudellinen kestävyys 9

2.3.1 Tavoite: Hankinnat ovat suunnitelmallisia ja kustannustehokkaita 9

2.3.2 Tavoite: Torjumme hankinnoilla harmaata taloutta ja edistämme verovastuullisuutta 9

3 INNOVAATIOT JA TOIMIVAT MARKKINAT 10

3.1.1 Tavoite: Edistämme paikallisten sekä pienten ja keskisuurten toimijoiden osallistumista tarjouskilpailuihin mahdollisuuksien mukaan 10

3.1.2 Tavoite: Lisäämme rohkeasti innovatiivisten hankintojen osuutta kaikista hankinnoista ja saamme aikaan strategisten tavoitteiden mukaista vaikuttavuutta 10

3.1.3 Tavoite: Varaudumme hankinnoissa riittävällä tavalla normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin 10

4 VAIKUTTAVUUS, HANKINTOJEN JOHTAMINEN JA HANKINTATAIDOT 11

4.1.1 Tavoite: Ylläpidämme ja kehitämme hankintoihin liittyvää osaamistamme sekä strategisella että operatiivisella tasolla 11

4.1.2 Tavoite: Lisäämme tiedolla johtamista ja hankintojen vaikuttavuutta 11

1 JOHDANTO

***Vantaan kaupungin strategia, tavoite 21**: Hankinnat tukevat kaupungin vastuullisuustavoitteiden toteutumista.*
***Mittari:** Hankinnoille laaditaan kaupunkitasoiset strategiset tavoitteet ja tehdään yksityiskohtaisempia linjauksia vaikuttavimmille tuoteryhmille tai palvelukokonaisuuksille.*

Vantaan kaupungin strategiassa todetaan, että hankinnat tukevat kaupungin vastuullisuustavoitteiden toteuttamista. Kaupungin arvot ohjaavat kaupungin päätöksentekoa ja koko organisaation toimintaa. Vastuullisuus on yksi Vantaan arvoista. Vantaan kaupunki sitoutuu strategiassaan tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämiseen ja syrjimättömiin toimintatapoihin.

”Vantaan kaupunki on kooltaan merkittävä tavaroiden ja palvelujen hankkija. Hankinnat ovat konkreettinen tapa edistää kaupungin strategisia tavoitteita. Vantaalla on määritelty hankintojen strategiset painopisteet, esimerkiksi hiilineutraalius ja kiertotalous. Hankintojen kaupunkitasoiset tavoitteet määritellään ja niiden toteuttamiseksi tehdään konkreettisia linjauksia, joiden toteutumista seurataan mm. resurssiviisauden tiekartan toteutussuunnitelmien avulla. Näin varmistetaan, että hankinnat kaikilla toimialoilla toteuttavat kaupungin yhteisiä tavoitteita.” (Vantaan kaupungin strategia 2022–2025)

Kaupungin strategiassa on edellytetty, että hankinnoille laaditaan kaupunkitasoiset strategiset tavoitteet. Lisäksi tehdään yksityiskohtaisempia linjauksia vaikuttavimmille tuoteryhmille tai palvelukokonaisuuksille. Tavoitteet toteutuvat konkreettisten kaupunkitasoisten linjausten kautta. Vantaan kaupungilla on jo olemassa monia ohjelmia ja linjauksia, jotka tukevat hankintojen strategisia tavoitteita. Tämä asiakirja sisältää kaikki Vantaan kaupungin hankintojen kaupunkitasoiset strategiset tavoitteet. Tavoitteiden alla on linjauksia, joita toteuttamalla näihin tavoitteisiin pyritään. Useimpien linjausten alle on koottu konkreettisia toimenpiteitä. Osa linjauksista löytyy jo olemassa olevista ohjelmista ja asiakirjoista. Jotkut linjauksista ovat uusia.

2 VASTUULLISUUS

2.1 Ekologinen kestävyys

”Ekologisesti kestävillä hankinnoilla tuetaan vähähiilisiä ja kiertotalouden mukaisia ratkaisuja. Tällöin hankittavissa tavaroissa, palveluissa, tai rakennusurakoissa on pienemmät elinkaaren aikaiset ympäristövaikutukset kuin tavanomaisissa vaihtoehdoissa. ” (Hankinta Suomi)

Luonnon monimuotoisuuden huomioiminen on osa ekologista kestävyyttä.
Vantaa on koonnut ilmasto- ja ympäristötavoitteensa strategiaa toimeenpanevaan ympäristöohjelmaan, resurssiviisauden tiekarttaan. Tavoitteet on avattu käytännön toimiksi toimialojen toteutussuunnitelmissa.

2.1.1 Tavoite: Hiilineutraali Vantaa 2030

Linjaus: Siirrymme uusiutuvan energian käyttöön ja tuottamiseen kaupungin energiahankinnoissa ja rakentamisessa sekä ohjaamme kuntalaisia siirtymään myös uusiutuvan energian käyttöön ja tuottamiseen.

Resurssiviisauden tiekartta 2022–2025

- Siirrymme vuoteen 2030 mennessä asteittain uusiutuvan energian ostoon.
- Lähes kaikissa uudisrakennus- ja peruskorjauskohteissa tuotetaan uusiutuvaa energiaa.
- Määräämme tontinluovutusehdoissa, että tontille rakennetaan uusiutuvan energian tuotantoa.

Kiinteistöjohtamisen linjaukset:

- Peruskorjausohjelmaa täydentämään tehdään rakennusosakohtaisia ja sisäilmakorjauksia, energiatehokkuutta parantavia toimenpiteitä ja tilamuutoshankkeita.

Tilakeskuksen ohjeita suunnittelijoille:

- Uudet toimitilat suunnitellaan määräyksiä energiatehokkaammiksi.
- Suurissa uudisrakennushankkeissa energiatehokkuustavoite on 20 % ja keskisuurissa 15 % lainsäädännön vähimmäisvaatimuksia parempi energiatehokkuustaso.
- Kaikissa uudisrakennushankkeissa osa energiantarpeesta toteutetaan uusiutuvana energiantuotantona.

Linjaus: Tavoitteena on vähähiilinen ja tulevaisuudessa hiilineutraali rakentaminen.

Resurssiviisauden tiekartta 2022–2025

- Suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailuissa edellytämme hiililaskentaa.
- Tuemme kestävien rakennusmateriaalien ja rakenneratkaisujen valintaa elinkaaren hiilijalanjälkilaskennalla rakentamisessa, korjaamisessa ja purkamisessa. Teemme valintojen vaikutuksia näkyväksi. Vaikutusten arvioissa huomioidaan myös talotekniikka.
- Käytämme rakentamisen hankinnoissa ympäristömerkittyjä tuotteita soveltuvin osin.
- Suunnittelu- ja KVR-urakkakilpailuissa käytämme elinkaariajattelua ja kiertotaloutta tukevia arviointikriteerejä.
- Edistämme kaupungin omassa rakentamisessa joustavaa rakentamista, jossa on useita eri tasoja: monikäyttöisyys, sisäinen muunneltavuus, ulkoinen muunneltavuus ja purettavaksi suunnittelu.

Kiinteistöjohtamisen linjaukset:

- Hankimme tilapäisiin ja vaihteleviin tilatarpeisiin vuokratiloja tai ne ratkaistaan olemassa olevia tiloja hyödyntäen.

Puurakentamisen linjaukset:

- Keskeinen keino rakentamisen hiilijalanjäljen pienentämiseen on hiilijalanjälkikriteerien käyttöönotto.

Tilakeskuksen ohjeita suunnittelijoille:

- Lasketaan rakentamisen elinkaarikustannukset (mukaan lukien rakennuspaikan massatalous) sekä rakennusten ja materiaalien elinkaarien hiilijalanjäljet.
- Noudatamme *Päästöttömät työmaat -green deal* -sopimusta sekä otamme käyttöön soveltuvin osin päästötön työmaa -konseptin ja yhteiset hankintakriteerit työmaiden kilpailutuksissa.
- Työmailla ei vuoden 2025 loppuun mennessä käytetä fossiilisia polttoaineita. Vuoteen 2030 mennessä työmailla käytettävistä työkoneista ja työmaiden kuljetuksista vähintään 50 prosenttia toimii sähköllä, biokaasulla tai vedyllä.
- Hiilijalanjäljen optimointi rakennushankkeissa (käytäntöön koulutuksen jälkeen 2023).

Linjaus: Kaupunki edistää puurakentamista kaavoituksessa, maankäyttösopimuksissa, tontinluovutusehdoissa ja -kilpailutuksissa sekä kaupungin omissa rakennushankkeissa

Resurssiviisauden tiekartta 2022–2025 ja Puurakentamisen linjaukset:

- Kaupungin omassa rakentamisessa puun ja puupohjaisten materiaalien käyttöä lisätään siellä, missä siitä on hyötyä ja missä se on järkevää.
- Päiväkodeissa ja kouluissa puuta ryhdytään käyttämään pääasiallisena runko- ja julkisivurakennusmateriaalina, ellei rakennusolosuhteet tai muut esteet lisää kuluja tai työmäärää kohtuuttomasti.
- Mahdollistamme uusien puupohjaisten tuotteiden käyttö rakentamisessa.
- Liikuntapaikkojen huoltorakennukset ja kylmät ulkovarastot ym. rakennetaan massiivipuurunkoisina.
- Otamme uudet innovaatiot ja uudet puupohjaiset tuotteet mahdollisuuksien mukaan käyttöön.

Linjaus: Edistämme hankinnoilla kestävää liikkumista ja liikenteen vähäpäästöisyyttä

- Ajoneuvo- ja kuljetuspalveluhankinnoissa edistämme vähäpäästöisyyttä päästörajoja asettamalla, hankkimalla puhtaita ajoneuvoja ja edellyttämällä taloudellista ajotapaa.
- Edistämme kuntalaisten ja kaupungin työntekijöiden kestäviä kulkumuotoja, esimerkiksi välineitä tarjoamalla (polkupyöriä kouluihin, päiväkoteihin ja työpaikoille), huolehtimalla infrasta (runkolukittavat pyörätelineet ja joukkoliikenteen aikataulunäytöt) ja tarjoamalla henkilöstölle työasiointiin joukkoliikenteen lippuja.

Linjaus: Edistämme kaikissa kaupungin hankinnoissa hiilineutraaliustavoitetta mahdollisuuksien mukaan.

- Erityisesti ilmastovaikutusten kannalta merkittävissä tuoteryhmissä asetamme tavoitteita ja hankintakriteereitä ilmastovaikutusten pienentämiseksi.

2.1.2 Tavoite: Edistämme hankinnoilla kiertotaloutta ja materiaalitehokkuutta.

Linjaus: Uusia tuotteita hankittaessa selvitämme vaihtoehtona kokonaispalvelujen käyttämistä (sisältäen jakamisen, vuokraamisen sekä kierrättämisen).

- Keskitämme toimistokalusteiden hallinnoinnin toimitilajohtamiselle.

Linjaus: Hankinnoissa pyrimme minimoimaan haitallisia kemikaaleja ja niiden vaikutuksia ihmisiin ja ympäristöön.

- Varhaiskasvatusympäristöön tehtävissä hankinnoissa huomioimme *Haitallisten aineiden vähentäminen varhaiskasvatuksen hankinnoissa -green deal* -sopimuksen. Sopimuksen mukaisissa tuoteryhmissä hankimme green deal -kriteerien mukaisia tavaroita ja palveluita.
- Rakentamisessa valitsemme materiaaleja, joista ei irtoa haitallisia aineita.

Linjaus: Toimistotilojen kalustamisessa pyrimme hyödyntämään olemassa olevaa irtaimistoa ja mahdollisuuksien mukaan hankkimaan kierrätettyjä kalusteita ja huomioimme vuokrausmahdollisuudet.

- Kierrätettyjen kalusteiden ja laitteiden käyttö huomioidaan jo hankkeiden suunnittelussa.

Linjaus: Edistämme kiertotaloutta ja materiaalitehokkuutta kaikessa rakentamisessa sekä purkumateriaalien ja maamassojen hallinnassa.

- Edistämme rakennusmateriaalien ja -osien uudelleenkäyttöä kaupungin omassa rakentamisessa ja kunnossapidossa mm. suunnitteluohjeistuksella ja urakkasopimuksilla.
- Toteutamme purkuhankkeissa Kestävän purkamisen -green deal sopimuksen toimenpiteitä; purkukartoitus, purkumateriaalien raportointi ja purkumateriaalien uudelleen käytön edistäminen.
- Kehitämme massakoordinaatiota aluekehittämishankkeissa ja rakentamiseen kelpaavien maamassojen hallinta-alueita.

Linjaus: Edistämme kiertotaloutta ja materiaalitehokkuutta kaikissa hankinnoissa mahdollisuuksien mukaan.

- Erityisesti ympäristövaikutusten kannalta merkittävissä tuoteryhmissä (mm. rakentaminen, koneet, laitteet ja kalusto, ICT) asetamme tavoitteita ja hankintakriteereitä haitallisten vaikutusten pienentämiseksi.

2.1.3 Tavoite: Tuemme luonnon monimuotoisuuden säilymistä ja luonnonvarojen kestävää käyttöä hankintojen avulla.

Linjaus: Pyrimme hankinnoissa vähentämään luonnon monimuotoisuudelle haitallisia vaikutuksia aina kun mahdollista.

- Huomioimme Vantaan hankinnoissa luonnon monimuotoisuutta suosimalla tuotteita ja palveluita, joissa luonnonvaroja (esim. elintarvikkeet, puuvilla, palmuöljyä, soijaa, puutavaraa tai kumia) on

käytetty kestävällä tavalla. Tätä voidaan todentaa esimerkiksi käyttämällä sertifioituja tuotteita ja varmistamalla tuotteiden alkuperä.
- Hulevesien hallinnassa suosimme kasvillisuuspintaisia ratkaisuja ja rakenteita.
- Edistämme kasvikattoja kaupungin uudisrakentamisen, korjausten ja perusparannusten yhteydessä, sekä pilottiprojektien ja tutkimus- ja kehittämishankkeiden kautta.

2.1.4 Tavoite: Edistämme kestävää ruokajärjestelmää elintarvike- ja ateriapalveluhankinnoissa ja käytämme kestävästi ja vastuullisesti tuotettuja elintarvikkeita.

Linjaus: Ateriapalveluhankinnoissa pyrimme vähentämään ilmasto- ja ympäristökuormitusta pienentämällä ateriapalveluiden hiilijalanjälkeä ja minimoimalla hävikkiä.

- Seuraamme päiväkoti-, koulu- ja oppilaitosruokailussa ruokahävikin määrää, ruokailuun osallistuneiden lasten ja nuorten määrää, kasvisruoan menekkiä sekä ruuan hiilijalanjälkeä. Asetamme ateriapalveluille ympäristötavoitteita ja toteutamme tavoitteita edistäviä toimenpiteitä lapsia ja nuoria osallistaen.
- Kiinnitämme erityistä huomiota varhaiskasvatuksen, peruskoulun ja toisen asteen oppilaitoksien osalta, että kehittämistoimet parantavat samalla ruuan maistuvuutta ja ruokailuun osallistuneiden lasten ja nuorten osuus nousee.
- Pyrimme lisäämään luomusertifioitujen, lähellä tuotettujen ja Reilun kaupan tuotteiden sekä kasviproteiinien käyttöä ateriapalveluissa.

Linjaus: Huomioimme elintarvikehankinnoissa ilmastoon, luonnon monimuotoisuuteen, tuotantoeläinten hyvinvointiin ja luonnonvarojen kestävään käyttöön liittyviä näkökulmia.

- Sisällytämme ateriapalvelusopimuksiin ilmastoon, luonnon monimuotoisuuteen, tuotantoeläinten hyvinvointiin ja luonnonvarojen kestävään käyttöön liittyviä vaatimuksia.
- Hyödynnämme elintarvikehankinnoissa Motivan kriteeripankin edelläkävijätason elintarvikehankintakriteereitä.

2.2 Sosiaalinen kestävyys

”Sosiaalisesti kestävillä hankinnoilla organisaatiot voivat edistää yhteiskuntaan ja ihmisiin kohdistuvia myönteisiä vaikutuksia, kuten työmarkkinoilla muita heikommassa asemassa olevien työllistymistä sekä ehkäistä haitallisia vaikutuksia, kuten esteitä ihmisoikeuksien toteutumiseen. Yritykset voivat tunnistaa oman vastuunsa yhteiskunnan sosiaalisen kestävyyden edistämisessä. Sosiaalista kestävyyttä edistetään Suomessa avoimessa yhteistyössä.” -Hankinta Suomi

2.2.1 Tavoite: Edistämme muita heikommassa työmarkkina-asemassa olevien työllistymistä siihen soveltuvissa hankinnoissa (hankinnoilla työllistäminen)

Linjaus: Arvioimme kaikissa EU-kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa hankintojen valmisteluvaiheessa työllistämisehdon käyttömahdollisuutta. Hankinnoissa tulee edellyttää toimittajilta heikommassa työmarkkina-asemassa olevien työllistämistä, ellei siihen ole hyväksyttäviä esteitä.

- Suuntaamme työ- tai oppisopimuskoulutusmahdollisuuksia haastavassa työmarkkinatilanteessa oleville, kuten pitkäaikaistyöttömille, nuorille työttömille, vieraskielisille, osatyökykyisille ja ikääntyneille.
- Seuraamme työllistämisehdon käyttöä hankinnoissa.

Linjaus: Hankintoja tulee mahdollisuuksien mukaan varata organisaatioille, jonka työntekijöistä vähintään 30 % on heikommassa asemassa olevia (hankintalain 24 §).

- Tuemme heikommassa asemassa olevien, kuten vammaisten, työttömien, muita heikommassa asemassa oleviin vähemmistöihin kuuluvien tai muulla tavoin sosiaalisesti syrjäytyneisiin ryhmiin kuuluvien integroitumista tai uudelleenintegroitumista yhteiskuntaan tai työelämään.
- Silloin kun hankinta soveltuu hankintalain 24 §:n ehdot täytettävien yhteisöjen toteutettavaksi, varaamme hankintoihin osallistumisen mahdollisuuden laissa määritetyille yhteisöille.

2.2.2 Tavoite: Edistämme hankinnoissa ihmisoikeuksien ja työelämän perusoikeuksien kunnioittamista

Linjaus: Kun hankitaan tuotteita tai palveluita, joiden toimitusketjussa voi olla muita suurempi riski ihmisoikeuksien ja työelämän perusoikeuksien loukkauksiin, tulee edellyttää toimittajalta hankintojen vastuullisuuden vähimmäisvelvoitteiden (Code of Conduct) noudattamista.

- EU-kynnysarvon ylittävien tavarahankintojen valmistelussa tehdään riskianalyysi. Jos riskianalyysin perusteella hankinnassa on riski ihmisoikeuksien loukkauksiin, edellytämme kilpailutuksessa toimittajilta vastuullisuuden vähimmäisvelvoitteisiin (Code of Conduct) sitoutumista.

Linjaus: Hankittaessa palveluita aloilla, joihin liittyy työperäisen hyväksikäytön riski, tulee hankinnoissa kaikilla tavoin ehkäistä työperäistä hyväksikäyttöä ja ihmiskauppaa.

- Hankinnan suunnittelussa tulee aina kartoittaa työperäiseen hyväksikäyttöön ja ihmiskauppaan liittyvät riskit ja varmistaa esimerkiksi markkinavuoropuheluin riskien hallintaan liittyvien vaatimusten ja sopimusehtojen toimivuus hankinnassa.
- Riskialojen hankinnoissa tulee asettaa tarjouspyyntöasiakirjoihin vähimmäisvaatimuksia ja sopimusehtoja, joilla ehkäistään työperäisen hyväksikäyttöön ja ihmiskauppaan liittyviä riskejä.
- Vaadimme hankintasopimuksissa ILOn työelämäoikeuksien perussopimusten noudattamista.
- Asetettujen vähimmäisvaatimuksien ja sopimusehtojen noudattamista tulee valvoa koko sopimuskauden ajan.

Linjaus: Hankinnoissa tulee kiinnittää huomiota työturvallisuuteen ja käyttäjäturvallisuuteen.

- Työntekijöille tai käyttäjille riskejä sisältävissä hankinnoissa määrittelemme kriteereitä turvallisuuden parantamiseksi.

Linjaus: Edistämme hankinnoilla tasa-arvoa ja yhdenvertaisuutta.

- Edellytämme hankintasopimuksissa kaikilta säännöllisesti yli 30 henkeä työllistäviltä palveluntuottajilta tai tavarantoimittajilta lainmukaisia (Laki naisten ja miesten välisestä tasa-arvosta 609/1986, Yhdenvertaisuuslaki 1325/2014) tasa-arvo- ja yhdenvertaisuussuunnitelmia.

Linjaus: Osallistamme loppukäyttäjiä hankintojen suunnitteluun silloin, kun hankinnan kohteella on heille erityistä merkitystä. Huomioimme hankinnoissa saavutettavuuden, esteettömyyden ja eri käyttäjäryhmien tarpeet.

- Selvitämme loppukäyttäjien tarpeet ja toiveet ottamalla heitä mukaan hankinnan valmistelutyöryhmiin, järjestämällä kyselyitä tai muulla osallistavalla tavalla.

- Hankintojen suunnittelussa ja tarjouspyyntöasiakirjoissa huomioimme saavutettavuuden, esteettömyyden ja eri käyttäjäryhmien tarpeet.

Linjaus: Vantaan kaupunki pyrkii mahdollisuuksien mukaan hankkimaan Reilun kaupan tuotteita.

- Vantaalla hankintaan aina kahvi, tee ja banaanit Reilun kaupan sertifioinnilla varustettuna.

- Muissa hankinnoissa selvitämme Reilun kaupan tuotteiden saatavuutta ja mahdollisuutta ottaa niitä mukaan tuotevalikoimaan.

2.3 Taloudellinen kestävyys

2.3.1 Tavoite: Hankinnat ovat suunnitelmallisia ja kustannustehokkaita

Linjaus: Hankinnat tulee toteuttaa mahdollisimman taloudellisesti, laadukkaasti ja suunnitelmallisesti olemassa olevat kilpailuolosuhteet huomioiden.

- Kaikkien hankintojen tulee perustua todelliseen tarpeeseen.
- Hankintaprosessiin tulee varata riittävästi aikaa, jotta markkinatilanteen kartoittaminen on tarpeen vaatiessa mahdollista (esim. markkinavuoropuhelut).
- Hankinnoissa tulee pyrkiä varmistamaan riittävä kilpailu.

Linjaus: Hankinnat on toteutettava tarkoituksenmukaisina kokonaisuuksina.

- Hankintojen valmistelussa tulee selvittää, mikä on kunkin hankinnan kohteen ja sen elinkaaren kannalta tarkoituksenmukaisin kokonaisuus (hankinnan jakaminen osiin tai hankintojen yhdistäminen).

2.3.2 Tavoite: Torjumme hankinnoilla harmaata taloutta ja edistämme verovastuullisuutta

Linjaus: Noudatamme kaikissa hankinnoissa Vantaan kaupungin harmaan talouden torjuntaohjetta.

Linjaus: Tarkistamme EU-kynnysarvon ylittävissä hankinnoissa rikosrekisteriotteet lain edellyttämällä tavalla.

3 INNOVAATIOT JA TOIMIVAT MARKKINAT

3.1.1 Tavoite: Edistämme paikallisten sekä pienten ja keskisuurten toimijoiden osallistumista tarjouskilpailuihin mahdollisuuksien mukaan

Linjaus: Hankinnat on mahdollisuuksien mukaan pyrittävä järjestämään siten, että pienet ja keskisuuret yritykset ja muut yhteisöt pääsevät tasapuolisesti muiden tarjoajien kanssa osallistumaan tarjouskilpailuihin.

3.1.2 Tavoite: Lisäämme rohkeasti innovatiivisten hankintojen osuutta kaikista hankinnoista ja saamme aikaan strategisten tavoitteiden mukaista vaikuttavuutta

Linjaus: Kehitämme uudenlaisia toiminta- ja kumppanuusmalleja sekä pysyviä yhteistyöverkostoja niin kansallisella kuin paikallisellakin tasolla.

Linjaus: Viestimme markkinoille ennakoivasti ja avoimesti tulevista tarpeistamme ja siten mahdollistamme uusien tuotteiden ja palveluiden pääsyn markkinoille.

- Julkaisemme internet-sivuilla kilpailutuskalenteria tulevista hankinnoista.

Linjaus: Hyödynnämme ja jaamme kansallisissa ja kansainvälisissä verkostoissa ja yhdessä yhteistyökumppaniemme kanssa luotuja työkaluja, malleja, kokeilualustoja ja kriteeristöjä.

- Osallistumme yhteisiin ennakoiviin markkinavuoropuheluihin ja kriteeristöjen kehitykseen muiden hankintayksiköiden kanssa.
- Työskentelemme yhdessä tutkimusorganisaatioiden ja elinkeinoelämän kanssa.

3.1.3 Tavoite: Varaudumme hankinnoissa riittävällä tavalla normaaliolojen häiriötilanteisiin ja poikkeusoloihin

Linjaus: Otamme huomioon riskienhallinnan ja varautumisen hankintojen johtamisessa ja valmistelussa sekä hankintasopimuksissa.

- Tunnistamme ne riskienhallinnan kannalta elintärkeät hankinnat, joissa varautuminen on varmistettava.
- Asetamme varautumista vaativiin sopimuksiin sopimusehdot, jotka varmistavat varautumisen riittävän tasoisena (tuotettava palvelu ei keskeydy tai se palautuu normaaliksi mahdollisimman pian).
- Seuraamme sopimusten toteutumista koko sopimuksen elinkaaren ajan.

4 VAIKUTTAVUUS, HANKINTOJEN JOHTAMINEN JA HANKINTATAIDOT

4.1.1 Tavoite: Ylläpidämme ja kehitämme hankintoihin liittyvää osaamistamme sekä strategisella että operatiivisella tasolla

Linjaus: Kehitämme hankintaosaamistamme monipuolisesti siten, että organisaation kaikilla tasoilla ja tehtävissä on riittävä osaaminen.

- Esihenkilöt huolehtivat siitä, että kaikilla hankintaan osallistuvilla on tehtävän edellyttävä osaaminen.

Linjaus: Huolehdimme, että organisaatiossamme on saatavilla riittävästi hankintaan liittyvää neuvontaa ja ohjausta.

- Hankinnan palveluyksikkö tuottaa keskitetysti hankintaan liittyvää neuvontaa ja ohjeistusta toimialoille.
- Kaupungin perehdytysmateriaaleissa on mukana myös hankintaa koskeva osio.

4.1.2 Tavoite: Lisäämme tiedolla johtamista ja hankintojen vaikuttavuutta

Linjaus: Hyödynnämme hankinnoista saatua tietoa johtamisessa ja arvioimme vaikuttavuutta suhteessa hankinnalle asetettuihin tavoitteisiin.

- Otamme hankinnan raportit aktiiviseen käyttöön hankinnan johtamisessa ja suunnittelussa.
- Asetamme mahdollisuuksien mukaan hankinnoille konkreettisia seurattavia tavoitteita.

Linjaus: Edistämme vaikuttavuusperusteisia hankintoja

- Määrittelemme hankinnoissa tavoiteltavat vaikutukset ja sidomme niihin mittarit, seurannan ja kannuste-elementit.

Linjaus: Edistämme elinkaariajattelua hankinnoissa

- Arvioimme hankintojen kustannuksia, vastuullisuutta ja vaikuttavuutta tuotteen tai palvelun koko elinkaaren ajalta.

8 **Sisäisen valvonnan ohje / PT**

VD/7059/00.01.03.02/2024

PT/SI/MT

Kuntalaissa (410/2015) 14 §:n 2 momentin 7 kohdan mukaan kunnan valtuuston tehtävänä on päättää kunnan ja kuntakonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista. Sisäinen valvonta ja riskienhallinta operatiivisena toimintana kuuluu kunnanhallitukselle, kunnanjohtajalle sekä kunnan muulle johdolle.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 18 luvun 2 § mukaan kaupunginvaltuusto päättää kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan perusteista. Saman luvun 3 § mukaan kaupunginhallitus vastaa kokonaisvaltaisen sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä, hyväksyy sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa koskevat ohjeet ja menettelytavat kaupunginvaltuuston hyväksymien perusteiden mukaisesti. Vantaan kaupungin riskienhallintapäällikkö suunnittelee, koordinoi ja kehittää sisäistä valvontaa ja riskienhallintaa kaupunkikonsernin tasolla.

Sisäisellä valvonnalla tarkoitetaan kaupunkikonsernin sisäisiä menettely- ja toimintatapoja, joilla pyritään varmistamaan toiminnan laillisuus ja tuloksellisuus. Sisäinen valvonta liittyy Vantaan kaupungin kaikkiin toimintoihin ja näyttäytyy ennen kaikkea hyvänä johtamis- ja hallintotapana, jonka osana on riskienhallinta. Sisäinen valvonnan avulla hallinnoidaan riskejä ja varmistetaan, että kaupungin lakisääteiset tehtävät tulevat hoidetuksi niin, että samalla toteutuvat sisäisen valvonnan periaatteet; läpinäkyvyys, luotettavuus ja vastuullisuus.

Sisäinen valvonta on oleellinen osa Vantaan kaupungin lakisääteistä toimintaa. Sisäisen valvonnan järjestämiselle löytyy selkeä velvoite kuntalaista. Toisaalta myös eri sidosryhmät asettavat vaatimuksia Vantaan kaupungin sisäiselle valvonnalle. Näihin sidosryhmiin kuuluvat muun muassa asiakkaat, kuntalaiset, toimittajat, alihankkijat, yhteistyökumppanit ja kaupungin oma henkilöstö. Nämä vaatimukset voivat perustua lainsäädännön lisäksi erillisiin sopimuksiin tai hyvän hallinnon periaatteisiin.

Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi 18.8.2024 Riskienhallinnan, sisäisen valvonnan järjestämisen ja korruption ennaltaehkäisemisen periaatteet Vantaan kaupunkikonsernissa-asiakirjan, joka astui voimaan 1.9.2024. Sisäisen valvonnan ohje tukee tätä asiakirjaa ja selkeyttää sisäisen valvonnan periaatteita ja toimintaa.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä liitteen mukainen Sisäisen valvonnan ohje.

Liitteet:
- Sisäisen valvonnan ohje

Täytäntöönpano: Riskienhallinta

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Hallintojohtaja Leena Rusanen,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaa

SISÄISEN VALVONNAN OHJE

Sisällys

1 Johdanto 2
2 Sisäinen valvonta Vantaan kaupunkikonsernissa 3
3 Sisäisen valvonnan perusteet 4
3.1 Sisäisen valvonnan tavoitteet 4
3.2 Sisäisen valvonnan toteuttaminen käytännössä 6
3.3 Sisäinen valvonta esihenkilötyössä 7
3.4 Sisäiseen valvontaan liittyvä perehdytys ja koulutus 7
3.5 Sisäisen valvonnan selonteko 8
3.6 Sisäisen valvonnan arviointi 8
3.7 Sisäisen valvonnan itsearviointi 9
4 Ohjeen voimaantulo 10
LIITE 1. Sisäisen valvonnan itsearviointimalli 11

1 Johdanto

Sisäinen valvonta liittyy Vantaan kaupungin kaikkiin toimintoihin ja näyttäytyy ennen kaikkea hyvänä johtamis- ja hallintotapana. Sisäinen valvonnan avulla hallinnoidaan riskejä ja varmistetaan, että kaupungin lakisääteiset tehtävät tulevat hoidetuksi niin, että samalla toteutuvat sisäisen valvonnan periaatteet; **läpinäkyvyys, luotettavuus ja vastuullisuus.**

Sisäisen valvonnan sijaan voidaan puhua ennemminkin sisäisestä ohjauksesta. Pehmeät ohjauskeinot kuten arvojohtaminen ja esimerkkinä toimiminen kuuluvat sisäisen valvonnan keinovalikoiman ytimeen ihan samalla tapaa kuin arkiset hyväksymisprosessit tai esihenkilön tosiasialliset valvontatoimet. Kaikilla näillä menetelmillä pyritään varmistamaan toiminnan laillisuus ja tuloksellisuus.

Vantaan kaupunkikonsernin sisäisen valvonnan keskeiset käsitteet, tavoitteet, toimintaperiaatteet ja vastuut on määritelty 1.9.2024 voimaan astuneessa riskienhallinnan, sisäisen valvonnan järjestämisen ja korruption ennaltaehkäisemisen periaatteet Vantaan kaupunkikonsernissa-asiakirjassa. Tämä ohje täydentää kyseistä asiakirjaa ja vie sisäisen valvonnan toimenpiteitä yksityiskohtaisemmalle tasolle. Ohjeen avulla Vantaan kaupunkikonsernin työntekijät saavat selkeämmän kuvan siitä, mitä sisäiseen valvontaan kuuluu, miten sitä toteutetaan käytännössä osana arjen työtä ja miksi valvontaa tulee tehdä.

2 Sisäinen valvonta Vantaan kaupunkikonsernissa

Sisäisellä valvonnalla (=internal control) tarkoitetaan kaupunkikonsernin sisäisiä menettely- ja toimintatapoja, joilla pyritään varmistamaan toiminnan laillisuus ja tuloksellisuus. Sisäistä valvontaa toteutetaan **läpinäkyvästi, luotettavasti ja vastuullisesti** Vantaan kaupungin kaikilla organisaatiotasoilla sekä eri toiminnoissa ja prosesseissa ja palveluntuottajille ulkoistetuissa palveluissa.

Sisäinen valvonta on järjestetty Vantaan kaupunkikonsernissa kansainvälisen COSO-mallin mukaisesti (Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Sisäinen valvonta on ennen kaikkea kaupungin johdon ja hallinnon työväline, jonka avulla arvioidaan asetettujen tavoitteiden toteutumista, toimintaprosesseja ja riskejä. Sisäinen valvonta on näin ollen paitsi riskienhallintaa niin myös kiinteä osa Vantaan kaupungin johtamisjärjestelmää.

Sisäinen valvonta on oleellinen osa Vantaan kaupungin lakisääteistä toimintaa. Sisäisen valvonnan järjestämiselle löytyy selkeä velvoite kuntalaista. Toisaalta myös eri sidosryhmät asettavat vaatimuksia Vantaan kaupungin sisäiselle valvonnalle. Näihin sidosryhmiin kuuluvat muun muassa asiakkaat, kuntalaiset, toimittajat, alihankkijat, yhteistyökumppanit ja kaupungin oma henkilöstö. Nämä vaatimukset voivat perustua lainsäädännön lisäksi erillisiin sopimuksiin tai hyvän hallinnon periaatteisiin.

Yksinkertaisesti ilmaistuna, sisäinen valvonta pyrkii varmistamaan, että;

- **oikea henkilö (tai toimielin)**
- **tekee**
- **oikeita asioita**
- **oikeaan aikaan**
- **oikein**

Jotta kaikki edellä mainitut kohdat toteutuisivat, on monen yksityiskohdan oltava kunnossa. Tämä tarkoittaa sitä, että mm. ohjeet, prosessit, organisaatiokaaviot ja tehtäväkuvaukset ovat ajan tasalla ja vastuualueet selkeästi määritelty. Oikeus työtehtävän tekemiseen on oltava esimerkiksi työsopimuksen tai delegoinnin kautta. Kyseistä tehtävää suorittavalla henkilöllä pitää olla tehtävään vaadittava kelpoisuus, ammattitaito ja osaaminen, mikä joissakin tietyissä lakisääteisissä tehtävissä tarkoittaa esimerkiksi tietynlaista koulutusta, säännöllistä kertauskoulutusta ja joissakin tapauksissa jopa erillistä ammattilupaa. Lopuksi kaiken edellä mainitun pitää toteutua myös mahdollisissa sijaisjärjestelyissä esimerkiksi kesälomien aikaan.

3 Sisäisen valvonnan perusteet

Vantaan kaupungin sisäinen valvonta perustuu lainsäädäntöön. Kuntalain (410/2015) 14 §:n 2 momentin 7 kohdan mukaan valtuusto päättää kunnan sisäisen valvonnan perusteista, ja kaupunginhallituksen tehtävänä on 39 §:n mukaan huolehtia kaupungin sisäisen valvonnan järjestämisestä. Liikelaitoksissa sisäisen valvonnan järjestämisestä vastaavat johtokunnat kuntalain 67 §:n perusteella.

Lainsäädännön lisäksi sisäistä valvontaa käsitellään Vantaan kaupungin hallintosäännössä. Hallintosäännön 19. luvun 1 §:ssä todetaan, että sisäisen valvonnan järjestäminen sekä toiminnan kehittäminen ovat kaupunkikonsernin jokaisen organisaation vastuulla olevia tehtäviä. Tämän lisäksi hallintosääntö määrittää sisäiseen valvontaan kohdistuvat erityiset vastuut muun muassa kaupunginvaltuuston ja kaupunginhallituksen ja kaupunginjohtajan osalta. Esimerkiksi konsernijohdon tehtävä on varmistaa konsernivalvonnan avulla, että sisäinen valvonta on hoidettu asiaankuuluvalla tavalla huolimatta siitä, että konserniyhteisöissä sisäinen valvonta kuuluu konsernin yhteisöjen hallitusten ja toimitusjohtajien vastuulle.

Sisäistä valvontaa koskevasta säädöspohjasta on yhteenvetona todettavissa, että kaupunginjohtaja, apulaiskaupunginjohtajat ja palvelualuejohtajat vastaavat kaupunki-, toimiala- ja palvelualuetasolla sisäisen valvonnan järjestämisestä, toteuttamisesta ja toimivuuden varmistamisesta ja tämän kaiken tulee tapahtua kaupunginhallituksen päättämien periaatteiden ja menettelytapojen mukaisesti.

3.1 Sisäisen valvonnan tavoitteet

Sisäisen valvonnan tarkoituksena on edistää organisaation tehokasta johtamista, riskien hallintaa ja toiminnan tuloksellisuuden arviointia. Tarkemmin sanottuna sisäisen valvonnan tavoitteena on edistää Vantaan kaupunkikonsernin taloudellisuutta ja tehokkuutta, varmistaa toiminnan ja talouden raportoinnin oikeellisuus ja tietojen luotettavuus sekä huolehtia lakien, päätösten, sääntöjen ja johdon ohjeiden noudattamisesta. Nämä tavoitteet voidaan tiivistää kolmeen eri kategoriaan:

1. **TOIMINTOJEN TAVOITTEET**
   - Toimintojen tehokkuus ja tuloksellisuus
   - Operationaaliset tavoitteet
   - Taloudellisen suoriutumisen tavoitteet
   - Omaisuuden suojaaminen

2. **RAPORTOINNIN TAVOITTEET**
   - Sisäinen ja ulkoinen raportointi
   - Raportoinnin luotettavuus
   - Raportoinnin ajantasaisuus
   - Raportoinnin läpinäkyvyys

3. **COMPLIANCE TAVOITTEET**
   - Toimintaa koskevien lakien ja säännösten noudattaminen
   - Sisäisten ohjeiden noudattaminen
   - Hyvä hallinto- ja johtamistapa
   - Sopimusten noudattaminen
   - Vastuullisuus ja kestävä kehitys

Käytännön tasolla nämä tavoitekategoriat täydentävät toisiaan. Esimerkiksi kaupungin strategisten tavoitteiden toteutumista seurataan johtoryhmissä ja niistä raportoidaan osavuosikatsausten yhteydessä lautakunnille sekä kaupunginhallitukselle. Toimintojen tavoitteet näyttäytyvät myös kaupunkitasoisissa, valtuuston hyväksymissä sitovissa tavoitteissa, joista raportoidaan vuosittain kaupunginvaltuustolle, jolloin myös raportoinnin ja compliancen tavoitteet realisoituvat käytännön tekemiseksi. Sama periaate toteutuu taloudellisten riskien hallitsemisessa, kun toimialojen budjettivastuulliset esihenkilöt raportoivat säännöllisesti talouden toteumasta, budjetin ylitys- ja alitusuhista sekä tarvittavista toimenpiteistä. Käyttösuunnitelman toteumaennusteita laaditaan lähes

kuukausittain palvelualuetasolla. Talouden toteumasta raportoidaan osavuosikatsausten yhteydessä kaupunginhallitukselle sekä toimintaa ohjaaville lautakunnille.

3.2 Sisäisen valvonnan toteuttaminen käytännössä

Sisäiseen valvontaan liittyvät tehtävät ovat johdettavissa joko suoraan tai välillisesti edellisessä kappaleessa mainituista sisäisen valvonnan tavoitteista. Tavoitteiden kautta sisäinen valvonta saa konkreettista kosketuspintaa kaupunkikonsernin taloushallintoon, kirjanpitoon ja tilinpäätökseen. Sisäinen valvonta on huomioitava myös omaisuuden hallintaan, hankintoihin ja projektitoimintaan liittyvissä kysymyksissä ja sen tulee kattaa erityistä huomiota vaativat asiat kuten henkilöstön sivutoimet, avustuksiin ja taloudellisten etujen vastaanottamiseen liittyvät menettelyt, esteellisyysasiat sekä luottamuksellisuuteen ja salassapitoon liittyvät asiat.

Merkittävä osa sisäisestä valvonnasta toteutuu organisaation prosesseihin sisällytettävinä säännöllisinä valvontatoimenpiteinä ja varmistuksina. Operatiivisen toiminnan lisäksi sisäisen valvonnan tulee näyttäytyä myös strategisella tasolla, prosessitasolla sekä ohjetasolla. Vasta näiden eri tasojen muodostamasta kokonaisuudesta muodostuu Vantaan kaupunkikonsernin toimintaa tukeva, läpinäkyvä, luotettava ja vastuullinen sisäinen valvonta.

Alla on listattu sisäiseen valvontaan liittyviä järjestelyjä eri toiminnan tasoilla. (lista ei ole tyhjentävä)

1. **Sisäinen valvonta strategisella tasolla**

- Sisäinen valvonta on huomioitu hyvän hallinnon perusteissa
- Organisaatiossa on sisäistä valvontaa koskeva politiikka
- Tavoitteiden saavuttamista uhkaavat riskit koko organisaation tasolla on tunnistettu ja analysoitu
- Sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tavoitteet on tunnistettu

2. **Sisäinen valvonta prosessitasolla**

- Organisaatiokaavio on ajantasainen
- Työtehtävät on eriytetty asianmukaisesti. Vaaralliset työyhdistelmät ovat tiedossa.
- Toimintaa ohjaavat prosessit on kuvattu ja ne ovat ajan tasalla
- Tehtäväkuvaukset on kirjattu ja ne ovat ajan tasalla
- Tärkeille työtehtäville on määritelty sijaisjärjestelyt
- Riskienhallinta toteutetaan kiinteänä osana toiminnan prosesseja
- Riskit ja työtehtäviin väärinkäytösmahdollisuudet on huomioitu
- Väärinkäytöksistä raportoimiselle on olemassa erillinen ilmoitusmenettely

3. **Sisäinen valvonta ohjetasolla**

- Työohjeet ovat ajantasaisia

- Vastuukysymykset ja tehtävään liittyvät velvollisuudet on määritelty selkeästi
- Määrärahojen käytön hyväksyntäoikeudet on määritelty kustannuspaikoittain.
- Hankintapäätöksistä tehdään viranhaltijapäätökset ennen sopimuksien tekoa
- Esihenkilö ja toimiala seuraa rahan käyttöä hallintosäännön ja sisäisen valvonnan periaatteiden mukaisesti.
- Avainprosesseihin liittyvät riskit on tunnistettu ja niille on luotu hallintakeinot.

4. Sisäinen valvonta operatiivisella tasolla

- Johdolle ja luottamuselimille laadittavat raportit
- Toiminnan ja erityisesti poikkeamien seuranta
- Talousarvion toteutumisen seuranta
- Säädösten, toimintaperiaatteiden ja ohjeiden noudattamisen valvonta
- Hyväksymis- ja valtuutusmenettelyt
- Säännölliset varmistus- ja täsmäytystoimenpiteet
- Sovittujen riskirajojen seuranta ja niistä raportointi
- Fyysiset valvontatoimenpiteet
- Säännöllinen riskienhallinnan hallintakeinojen riittävyyden seuraaminen
- Raportointi sisäisen valvonnan onnistumisesta tilinpäätöksessä
- Sisäisen valvonnan toimivuuden arviointi riippumattoman tahon toimesta

3.3 Sisäinen valvonta esihenkilötyössä

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. Vantaan kaupunkikonsernissa ei sallita väärinkäytöksiä, mikä tarkoittaa sitä, että johdon velvollisuutena on huolehtia riittävästä sisäisestä valvonnasta väärinkäytösten ehkäisemiseksi ja havaitsemiseksi sekä puuttua havaittuihin väärinkäytöksiin.

Esihenkilö vastaa johtamansa yksikön osalta niin ikään siitä, että henkilöstön toimivalta ja vastuut on määritetty, että henkilöstöllä on ajantasaiset tehtäväkuvaukset ja että vaarallisia työyhdistelmiä ei ole. Esihenkilöiden ja päälliköiden on seurattava vastuullaan olevia toimintoja ja ryhdyttävä viivyttelemättä tarpeellisiin toimenpiteisiin aina, kun hyvän johtamis- ja hallintotavan, riskienhallinnan ja sisäisen valvonnan vastaista toimintaa havaitaan.

3.4 Sisäiseen valvontaan liittyvä perehdytys ja koulutus

Sisäisen valvonnan perusteet on sisällytettävä uusien työntekijöiden perehdytykseen. Tämä tarkoittaa vähintäänkin sisäisen valvonnan ohjeeseen perehtymistä. Riskienhallinnan,

sisäisen valvonnan järjestämisen ja korruption ennaltaehkäisemisen periaatteet Vantaan kaupunkikonsernissa-asiakirja antaa hyvän kokonaiskuvan aiheesta. Lähtökohtana voidaan pitää sitä, että jokaisen työntekijän tulee ymmärtää, miten sisäinen valvonta liittyy hänen työhönsä.

Sisäisen valvonnan perehdytyksen merkitys korostuu uusien esihenkilöiden rekrytoinnin kohdalla, ja heille tuleekin tarjota mahdollisuuksien mukaan sisäiseen valvontaan liittyvää koulutusta ohjeisiin perehtymisen lisäksi. Konserniohjaus on järjestänyt sisäiseen valvontaan liittyviä webinaareja vuosien 2020 ja 2022 aikana. Näiden koulutustilaisuuksien opetusmateriaalit ovat pyydettäessä saatavilla joko konserniohjaukselta tai sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan ohjausryhmältä.

Sisäisen valvonnan koulutusta tulee järjestää myös jatkossa. Ottaen huomioon henkilöstön vaihtuvuus Vantaan kaupunkikonsernissa, voidaan hyvänä tavoitteena pitää sitä, että sisäisen valvonnan koulutusta toteutetaan vähintään kerran vuodessa.

3.5 Sisäisen valvonnan selonteko

Sisäisen valvonnan selonteko pohjautuu kaupungin toimialojen ja palvelualueiden sekä konserniyhtiöiden kuvauksiin ja itsearviointeihin kaupungin hallintosäännön mukaisesti delegoidun toimivallan ja vastuiden noudattamisesta sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan järjestämisestä. Nämä kirjaukset tehdään vuosittain joulukuun alkuun mennessä kaupungin käyttämään riskienhallintajärjestelmään.

Sisäisen valvonnan selonteko rakentuu niin, että jokaiselta kaupungin toimialalta, konserniyhtiöltä ja määrätyiltä konserniyhteisöiltä pyydetään vuosittain kirjallinen selvitys organisaatiossa käytössä olevista sisäiselle valvonnan ja riskienhallinnan menettelyistä, niiden onnistumisesta sekä organisaatioon kohdistuneista merkittävimmistä riskeistä kuluneen vuoden aikana. Samassa yhteydessä pyydetään selvitys siitä, 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. Riskienhallinnasta vastaava yksikkö koostaa vastauksista tilinpäätökseen koko kaupunkikonsernia koskevan sisäisen valvonnan selonteon. Selonteko käsittelee COSO-mallin päätekijöitä; valvontaympäristöä, riskienhallintaa, valvontatoimenpiteitä, viestintää ja raportointia sekä seurantaa.

3.6 Sisäisen valvonnan arviointi

Sisäisen valvonnan onnistumista on tarkasteltava myös riippumattomien toimijoiden puolesta. Tässä tarkoituksessa esimerkiksi Vantaan kaupungin sisäinen tarkastus voi arvioida

sisäisen valvonnan tehokkuutta. Sisäisen tarkastuksen palveluyksikkö toimii kaupunginjohtajan suorassa alaisuudessa, ja sen tehtävät on määritelty hallintosäännössä.

Sisäinen tarkastus ja sisäinen valvonta ovat kaksi erillistä toimintoa. Sisäinen valvonta kuvastaa oikeita tapoja toimia Vantaan kaupunkikonsernissa ja sisäinen tarkastus puolestaan arvioi esimerkiksi sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan riittävyyttä ja toimivuutta.

Sisäisen tarkastuksen ja sisäisen valvonnan yhteyksissä puhutaan usein niin sanotusta kolmen puolustuslinjan ajattelusta. Tällä tarkoitetaan sitä, että organisaation ydintoiminta, tukitoiminnot (esim. riskienhallinta) sekä jälkikäteen toteutettavat valvontatoiminnot on eriytetty toisistaan. Nämä kolme puolustuslinjaa ovat yhdessä tehokkaan sisäisen valvonnan toteutumisen perusedellytys, mutta varsinaista kolmatta puolustuslinjaa edustaa lähinnä vain muista toiminnoista riippumaton sisäinen tarkastus. Sisäinen tarkastus voi toki kaupungin johdon harkinnan mukaan avustaa myös tutkimuksen teossa tai tutkia ilmi tulleita väärinkäytösepäilyä.

Sisäisen valvonnan toteutumista seurataan myös tarkastuslautakunnan ja tilintarkastajien 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.

3.7 Sisäisen valvonnan itsearviointi

Vaikka sisäisen valvonnan tilaa arvioidaankin säännöllisesti sisäisen valvonnan selonteon yhteydessä, ajoittain voi myös toisenlainen itsearviointi olla tarpeellista. Tähän tarkoitukseen on sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan ohjausryhmä laatinut käytettäväksi sisäisen valvonnan itsearviointilomakkeen (LIITE 1). Itsearviointilomake on tarkoitettu kaupunkiorganisaation kaikille palvelualueille sekä toimialojen yhteisten palveluiden palveluyksiköille täytettäväksi (talous- ja hallintopalvelut, viestintä ja sisäinen tarkastus). Itsearviointilomaketta voidaan käyttää erikseen pyydettäessä, kun tarkoituksena on kerätä yhteismitallista arviota sisäisen valvonnan tilasta eri palvelualueilla. Tämänkaltainen arviointi olisi hyvä toteuttaa noin kahden tai kolmen vuoden välein.

4 Ohjeen voimaantulo

Tämä ohje tulee voimaan xx.xx.2024 alkaen. Kaupunginhallitus valtuuttaa kaupunginjohtajan hyväksymään sellaiset vähäiset korjaukset ohjeeseen, jotka ovat tarpeellisia sen ajan tasalla pitämiseksi. Ohje tuodaan kaupunginhallituksen käsittelyyn vähintään valtuustokausittain tai, kun kaupungin toiminnassa tapahtuu sellaisia rakenteellisia muutoksia, jotka edellyttävät ohjeen päivittämistä.

Vantaa

LIITE 1. Sisäisen valvonnan itsearviointimalli

SISÄISEN VALVONNAN ITSEARVIOINTILOMAKE

Merkitkää alla olevaan ruudukkoon arvionne siitä miten oheiset väittämät toteutuvat palvelualueellanne / toimialueellanne.	1	Erittäin huonosti
	2	Huonosti
	3	Tyydyttävästi
	4	Hyvin
	5	Erittäin hyvin

Hallinto- ja johtamistapa	1	2	3	4	5	Kommentit / kehittämistarpeet
Johto osoittaa esimerkillään sitoutumisen kaupungin arvoihin sekä toiminta- ja johtamisperiaatteisiin.						
Toimintaa ohjaavat politiikat ja ohjesäännöt on jalkautettu arjen toimintaan ja ne ovat ajantasalla.						
Käytössä on ajatasainen organisaatiokaavio, joka kuvaa jokaisen työntekijän vastuuta ja raportointisuhdetta. Henkilöstölle annetaan heidän työtehtäviensä hoitamiseksi tarvittava riittävä koulutus.						
Johto ja esimiehet hyödyntävät tietoa ja raportointia johtamisessa, päätöksenteossa sekä toiminnan ja talouden tavoitteiden saavuttamisen, investointien toteutumisen seurannassa, sekä tuloksellisuuden arvioinnissa.						
Henkilöstö on selvillä politiikoista, jotka ilmaisevat tarvittavat ohjeet mm. matkustamiseen, edustamiseen ja korttiostoihin liittyviin kuluihin.						
Johto viestii henkilöstölle sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan tärkeydestä, merkityksestä ja hyödyistä, sekä sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimintaperiaatteista ja menettelyistä.						
Johto käsittelee kaupunkistrategian ja toiminnan ja talouden tavoitteet henkilöstön kanssa sekä arvioi ja varmistaa niiden toteutumisen.						
Kokonaisarvionne siitä miten hallinto- ja johtamistapa on palvelualueella / toimialalla hoidettu.	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

Riskienhallinta	1	2	3	4	5	Kommentit / kehittämistarpeet
Organisaatio on määritellyt strategiset ja operatiiviset tavoitteensa riittävällä selkeydellä.						
Tavoitteiden saavuttamista uhkaavat riskit on tunnistettu ja analysoitu koko organisaation tasolla, ja niiden hallitsemiseksi on kehitetty riittävät toimenpiteet.						
Toimintaan liittyvät väärinkäytösmahdollisuudet on huomioitu riittävällä tavalla ja niiden varalle on määritelty hallintakeinot ja vastuuhenkilöt.						
Organisaation toimintaan vaikuttavat merkittävät ulkoiset ja sisäiset muutokset on tunnistettu ja niitä arvioidaan säännöllisesti.						
Avainprosesseihin liittyvät riskit on tunnistettu ja niille on luotu hallintakeinot.						
Riskienhallinta on kiinteä osa tavanomaisia suunnittelu-, päätöksenteko-, talous- ja toimintaprosesseja.						
Riskienhallinnan tilaa ja tuloksellisuutta seurataan ja arvioidaan säännöllisesti talousarviovuoden aikana.						
Kokonaisarvionne siitä miten riskienhallinta on palvelualueella / toimialalla hoidettu.	**1**	**2**	**3**	**4**	**5**	

Valvontatoimenpiteet	1	2	3	4	5	Kommentit / kehittämistarpeet
Organisaation toimintaan liittyvät avainprosessit on tunnistettu ja kuvattu ja ne ovat ajan tasalla.						
Tavoitteiden ja talouden seuranta sekä arviointi on järjestelmällistä ja luotettavaa.						
Havaittuihin poikkeamiin reagoidaan ja korjaaviin toimenpiteisiin ryhdytään riittävän ajan kuluessa.						
Hyväksymismenettely (ostolaskutus, laskutus, palkat jne.) on olemassa, ajantasainen ja toimii asianmukaisesti.						
Organisaatiolla on käytössään menetelmät ulkoistamiensa toimintojen sisäisen valvonnan asianmukaisuuden varmistamiseksi.						
Työtehtävät on eriytetty asianmukaisesti. Vaaralliset työyhdistelmät ovat tiedossa.						
Kokonaisarvionne siitä miten sisäiseen valvontaan liittyvät valvontatoimenpiteet on palvelualueella / toimialalla hoidettu.	1	2	3	4	5	

Viestintä ja raportointi	1	2	3	4	5	Kommentit / kehittämistarpeet
Henkilöstön yhteisistä toimintatavoista ja prosesseista järjestetään säännöllisesti asianmukaista koulutusta ja muuta viestintää.						
Organisaatio jakaa asianmukaisesti tietoa ulkoisille kumppaneilleen ja muille sidosryhmille.						
Raportointi- ja tietojärjestelmät tuottavat luotettavaa, ajantasaista ja riittävää tietoa päätöksenteon tueksi.						
Poikkeustilanteiden tiedotukselle on luotu nopeat ja selkeät viestintämenettelyt.						
Organisaation tuottamaa ja käyttämää informaatiota ja dokumentteja säilytetään asianmukaisen ajanjakson ajan. Kun niitä ei enää tarvita, ne hävitetään asianmukaisesti.						
Kokonaisarvionne siitä miten sisäiseen valvontaan liittyvä viestintä ja raportointi on palvelualueella / toimialalla hoidettu.	1	2	3	4	5	

Seuranta	1	2	3	4	5	Kommentit / kehittämistarpeet
Organisaation johto ja esimiehet valvovat ja arvioivat toimintaohjeiden noudattamista jatkuvasti.						
Toimintaohjeiden vastaisesta toiminnasta koituu seuraamuksia, jotka ovat yhdenmukaisia kaikille asemastaan riippumatta.						
Organisaatiossa on olemassa kanavat/toimintamallit, joiden kautta henkilöstö voi tuoda esiin epäkohtia tai huoliaan epäasiallisesta toiminnasta. Kanavan/toimintamallin periaatteista viestitään aktiviisesti.						
Toimintaperiaatteiden ja politiikkojen noudattamista arvioidaan säännöllisesti, esimerkiksi sisäisen tarkastuksen toimesta.						
Organisaatio arvioi sisäisen valvonnan puutteita ja kommunikoi ajallaan niille tahoille, jotka ovat vastuussa korjaavista toimenpiteistä tarpeen vaatiessa myös ylimmälle johdolle ja hallitukselle.						
Palvelualueen / toimialan johto päättää sisäisen ja ulkoisen tarkastuksen raporttien suositusten toteuttamisesta ja seuraa niiden toimeenpanoa.						
Kokonaisarvionne siitä miten sisäiseen valvontaan liittyvä seuranta on palvelualueella / toimialalla hoidettu.	1	2	3	4	5	

9 **Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta / PT**

VD/5190/00.04.03/2024

PT/SL/MT

Työ- ja elinkeinoministeriö pyytää lausuntoa koskien luonnosta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta.

Esitys on jo ollut aiemmin lausunnoilla kesällä ja nyt kyseessä olevaan esitykseen sisältyy myös aiemmat ehdotetut muutokset, joten aiemmin annetut lausunnot otetaan huomioon niiltä osin. Lisäksi korvausasetuksen osalta huomioidaan myös jo aiemmin annetut lausunnot ja tässä yhteydessä pyydetään lausuntoa vain laskennalliseen korvaukseen kohdistuvasta leikkauksesta.

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi kotoutumisen edistämisestä annettua lakia. Esityksessä ehdotetaan muutettavan myös työttömyysturvalakia. työvoimapalveluiden järjestämisestä annettua lakia, kuntouttavasta työtoiminnasta annettua lakia ja vapaasta sivistystyöstä annettua lakia.

Ehdotuksen tavoitteena on toteuttaa kehysriihen ja budjettiriihen säästötavoitteita. Kehysriihessä yhtenä säästötoimena päätettiin siitä, että kotoutumislain toimeentulotuesta aiheutuneiden kustannusten korvausaikaa lyhennettäisiin vuoden 2025 alusta lukien kolmesta vuodesta yhteen vuoteen. Budjettiriihessä hyväksyttiin hallituksen esitys vuoden 2025 talousarvioksi, jossa esitetään momentille 32.50.30 (Valtion korvaukset kotoutumisen edistämisestä) ministeriön esitykseen ja kehyspäätökseen 2025-2028 verrattuna ylimääräinen 58 miljoonan euron säästö.

Budjettiriihen 3.9.2024 pöytäkirjamerkinnän mukaan ”Hallitus toimeenpanee valtion korvauksesta kotoutumisen edistämiseen kohdennetun säästön siten, että valtion korvausta lasketaan toteuttamalla norminpurkua kotouttamisen edistämisen laissa ja laskemalla tätä kautta valtion maksamaa laskennallisten korvausten tasoa. Lisäksi kuntien kannustimia työllisyyttä edistäviin kotouttamistoimiin lisätään laskemalla toimeentulotukimenojen korvaustasoa vuodesta 2025 alkaen, toimeentulotuen kuntien rahoitusosuuden perintää lyhennetään nykyisestä kahdesta vuodesta selvästi ja kuntien saaman korvauksen kestoa lyhennetään nykyisestä kolmesta vuodesta kehysriihessä sovitulla tavalla.

Jatkovalmistelussa tarkastellaan kotoutumislaissa määriteltyjä kuntien velvoitteita. Kotoutumislaissa määritellään, että kunnalle maksetaan valtion varoista laskennallista korvausta henkilöiden vastaanottamisesta, heidän osaamisensa ja kotoutumisen palvelutarpeensa arvioinnista, kotoutumissuunnitelman laatimisesta, ohjauksesta ja neuvonnasta sekä monikielisen yhteiskuntaorientaation, kotoutumiskoulutuksen, tulkitsemisen ja muiden kotoutumista edistävien palveluiden järjestämisestä. Norminpurku toteutetaan siten, ettei se heikennä kielikoulutusta, varhaiskasvatuksen tai opetuksen palveluita tai työllisyyttä edistäviä palveluita. Laskennallisiin korvauksiin voidaan tarvittaessa kohdentaa myös tuottavuussäästöjen perusteella tasonalennus. Tarvittavat lakimuutokset tulevat voimaan viimeistään helmikuussa 2025.”

Lausunto on muotoiltu lausuntopalvelu.fi-järjestelmässä esitettävien kysymysten mukaisesti. Lausunto pyydetään antamaan viimeistään **24.10.2024** lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön. Vantaan kaupungin lausunto on valmisteltu kaupunkistrategian ja johdon toimialalla työllisyyden ja kotoutumisen palvelualueella. Valmisteluun on osallistunut myös kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialalta elinikäisen oppimisen johtaja.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa työ- ja elinkeinoministeriölle liitteenä oleva lausunto hallituksen esitysluonnoksesta VN/13118/2024.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta / PT
- Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Kansainvälisten asiakkaiden palvelupäällikkö Suvi Linden,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Työ- ja elinkeinoministeriö

Lausuntopyyntö

26.09.2024 VN/13118/2024

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta

Johdanto

Esitys on jo ollut aiemmin lausunnoilla kesällä ja nyt kyseessä olevaan esitykseen sisältyy myös aiemmat ehdotetut muutokset, joten aiemmin annetut lausunnot otetaan huomioon niiltä osin. Lisäksi korvausasetuksen osalta huomioidaan myös jo aiemmin annetut lausunnot ja tässä yhteydessä pyydetään lausuntoa vain laskennalliseen korvaukseen kohdistuvasta leikkauksesta.

Vastausohjeet vastaanottajille

Lausunnot pyydetään antamaan vastaamalla Lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön. Lausuntoa ei tarvitse lähettää erikseen sähköpostitse tai postitse.

Lausuntoja voivat antaa myös muut kuin jakelussa mainitut tahot. Kaikki lausunnot ovat julkisia ja ne julkaistaan Lausuntopalvelussa ja Hankeikkunassa.

Lausunnon antaakseen vastaajan tulee rekisteröityä ja kirjautua Lausuntopalvelu.fi:hin. Tarkemmat ohjeet palvelun käyttämiseksi löytyvät Lausuntopalvelu.fi:n sivulta Ohjeet -> Käyttöohjeet. Palvelun käyttöönoton tukea voi pyytää osoitteesta lausuntopalvelu.om@gov.fi.

Aikataulu

Lausunto pyydetään antamaan viimeistään 24.10.2024.

Valmistelijat

Lisätietoja asiassa antavat:

Johtava asiantuntija Juha-Pekka Suomi, juha-pekka.suomi@gov.fi, +358 295 047 146
Neuvotteleva virkamies Paula Karjalainen, paula.karjalainen@gov.fi, +358 295 047 117

Linkit

https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=106b2f31-401d-4257-8ff2-3214a3a0d298&respondentId=00000000-0000-0000-0000-000000000000&proposalLanguage=da4408c3-39e4-4f5a-84db-84481bafc744 - Aiempi lausuntopyyntö hallituksen esityksestä

Liitteet:

Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi.pdf

Asetusluonnos korvausasetus 20.9.2024.pdf

Muistioluonnos korvausasetus 24.9.2024.pdf

Jakelu:

Ahvenanmaan maakuntahallitus
Aikuislukioliitto ry
Ajatuspaja Round Table Initiative – konfliktinratkaisu ja sovittelu ry
Akaan kaupunki
Akava ry
Alajärven kaupunki
Alavieskan kunta
Alavuden kaupunki
Ammattikorkeakoulujen rehtorineuvosto Arene ry
Asikkalan kunta
Askolan kunta
Auran kunta
Brändö kommun
Business Finland
Diakonissalaitoksen säätiö
Digi- ja väestötietovirasto
Eckerö kommun
Eduskunnan oikeusasiamies
Elinkeinoelämän keskusliitto EK
Elinkeinoelämän Tutkimuslaitos ETLA
Enonkosken kunta
Enontekiön kunta
Eri kieli- ja kulttuuritaustaisten opettajien liitto EKKOL ry
Espoon kaupunki - Esbo stad
Etelä-Karjalan hyvinvointialue
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Etelä-Pohjanmaan hyvinvointialue
Etelä-Pohjanmaan TE-toimisto
Etelä-Savon ELY-keskus
Etelä-Savon hyvinvointialue
Etelä-Suomen aluehallintovirasto
Etnisten suhteiden neuvottelukunta (Etno)

Eurajoen kunta
Euran kunta
Evijärven kunta
Familia ry
Finströms kommun
Forssan kaupunki
Föglö kommun
Föreningen Luckan rf
Geta kommun
Haapajärven kaupunki
Haapaveden kaupunki
Hailuodon kunta
Halsuan kunta
Haminan kaupunki
Hammarlands kommun
Hangon kaupunki - Hangö stad
Hankasalmen kunta
Hanken Svenska Handelshögskolan
Harjavallan kaupunki
Hartolan kunta
Hattulan kunta
Hausjärven kunta
Heinolan kaupunki
Heinäveden kunta
Helsingin hallinnto-oikeus
Helsingin kaupunki - Helsingfors stad
Helsingin seurakunta
Hirvensalmen kunta
Hollolan kunta
Huittisten kaupunki
Humppilan kunta
Hyrynsalmen kunta
Hyvinkään kaupunki
Hämeen ELY-keskus
Hämeen TE-toimisto
Hämeenkyrön kunta
Hämeenlinnan kaupunki
Ihmiskaupan uhrien auttamisjärjestelmä
Ihmisoikeuskeskus
Ihmisoikeusliitto
Iin kunta
Iisalmen kaupunki
Iitin kunta
Ikaalisten kaupunki
Ilmajoen kunta
Ilomantsin kunta
Imatran kaupunki
Inarin kunta
Ingå kommun - Inkoon kunta
Isojoen kunta
Isokyrön kunta

Itä-Suomen aluehallintovirasto
Itä-Suomen yliopisto
Itä-Uudenmaan hyvinvointialue
Jakobstad - Pietarsaaren kaupunki
Janakkalan kunta
Joensuun kaupunki
Joensuun seudun Monikulttuurisuusyhdistys Jomoni ry
Jokioisten kunta
Jomala kommun
Joroisten kunta
Joutsan kunta
Juankosken kaupunki
Juukan kunta
Juupajoen kunta
Juvan kunta
Jyväskylän kaupunki
Jyväskylän kaupunki
Jyväskylän yliopisto
Jämijärven kunta
Jämsän kaupunki
Järvenpään kaupunki
Kaakkois-Suomen TE-toimisto
Kaakkois-Suomi ELY-keskus
Kaarinan kaupunki
Kaavin kunta
Kainuun ELY-keskus
Kainuun hyvinvointialue
Kainuun TE-toimisto
Kajaanin kaupunki
Kalajoen kaupunki
Kangasalan kunta
Kangasniemen kunta
Kankaanpään kaupunki
Kannonkosken kunta
Kannuksen kaupunki
Kanta-Hämeen hyvinvointialue
Karijoen kunta
Karkkilan kaupunki
Karstulan kunta
Karvian kunta
Kaskisten kaupunki - Kaskis stad
Kauhajoen kaupunki
Kauhavan kaupunki
Kauniaisten kaupunki - Grankulla stad
Kaustisen kunta
KEHA-keskus
Keiteleen kunta
Kela
Kemijärven kaupunki
Kemin kaupunki
Keminmaan kunta

Kempeleen kunta
Keravan kaupunki
Keski-Pohjanmaan hyvinvointialue
Keski-Suomen ELY-keskus
Keski-Suomen hyvinvointialue
Keski-Suomen TE-toimisto
Keski-Uudenmaan hyvinvointialue
Keski-Uudenmaan Sote Keusote
Keuruun kaupunki
KIDE-säätiö
Kihniön kunta
Kiinteistötyönantajat ry
Kimitoö kommun - Kemiönsaaren kunta
Kinnulan kunta
Kirkkonummen kunta - Kyrkslätt kommun
Kiteen kaupunki
Kittilän kunta
Kiuruveden kaupunki
Kivijärven kunta
Kokemäen kaupunki
Kokkolan kaupunki - Karleby stad
Kolarin kunta
Konneveden kunta
Kontiolahden kunta
Korsholm kommun - Mustasaaren kunta
Korsnäs kommun
Kotkan kaupunki
Kouvolan kaupunki
Kristinestad - Kristiinankaupunki
Kronoby kommun - Kruunupyyn kunta
Kuhmoisten kunta
Kuhmon kaupunki
Kulttuuri- ja taidealan keskusjärjestö Kulta ry
Kumlinge kommun
Kuopion kaupunki
Kuortaneen kunta
Kurikan kaupunki
Kustavin kunta
Kuusamon kaupunki
Kymenlaakson hyvinvointialue
Kyyjärven kunta
Kärkölän kunta
Kärsämäen kunta
Kökar kommun
Lahden kaupunki
Laihian kunta
Laitilan kaupunki
Lapin aluehallintovirasto
Lapin ELY-keskus
Lapin hyvinvointialue
Lapin TE-toimisto

Lapinjärven kunta - Lappträsk kommun
Lapinlahden kunta
Lappajärven kunta
Lappeenrannan kaupunki
Lapsiasiavaltuutetun toimisto
Lapuan kaupunki
Larsmo kommun - Luodon kunta
Laukaan kunta
Lemin kunta
Lemlands kommun
Lempäälän kunta
Leppävirran kunta
Lestijärven kunta
Liedon kunta
Lieksan kaupunki
Liikenne- ja viestintäministeriö
Limingan kunta
Liperin kunta
Lohjan kaupunki - Lojo stad
Loimaan kaupunki
Lopen kunta
Lounais-Suomen aluehallintovirasto
Loviisan kaupunki - Lovisa stad
Luhangan kunta
Lumijoen kunta
Lumparlands kommun
Luumäen kunta
Luvian kunta
Länsi- ja Sisä-Suomen aluehallintovirasto
Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue
Maa- ja metsätalousministeriö
Maahanmuuttovirasto
Malax kommun - Maalahden kunta
Mannerheimin Lastensuojeluliitto ry
Mariehamns stad
Marttilan kunta
Maskun kunta
Merijärven kunta
Merikarvian kunta
Miehikkälän kunta
MIELI Suomen Mielenterveys ry
Mikkelin kaupunki
Moniheli ry Pääkaupunkiseudun monikulttuurijärjestöjen yhteistyöverkosto
MTK
Muhoksen kunta
Multian kunta
Muonion kunta
Muuramen kunta
Mynämäen kunta
Myrskylän kunta - Mörskom kommun

Mäntsälän kunta
Mänttä-Vilppulan kaupunki
Mäntyharjun kunta
Naantalin kaupunki
Nakkilan kunta
Nivalan kaupunki
Nokian kaupunki
Nousiaisten kunta
Nurmeksen kaupunki
Nurmijärven kunta
Nykarleby stad - Uusikaarlepyyn kaupunki
Närpes stad - Närpiön kaupunki
Oikeuskanslerinvirasto
Oikeusministeriö
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Opetushallitus
Opintokeskukset ry
Orimattilan kaupunki
Oripään kunta
Oriveden kaupunki
Oulaisten kaupunki
Oulun kaupunki
Oulun vastaanottokeskus
Oulun yliopisto
Outokummun kaupunki
Padajoen kunta
Paimion kaupunki
Pakolaisneuvonta ry
Pakolaisnuorten tuki ry
Palkansaajiien tutkimuslaitos
Paltamon kunta
Pargas stad - Paraisten kaupunki
Parikkalan kunta
Parkanon kaupunki
Pedersöre kommun - Pedersören kunta
Pelkosenniemen kunta
Pellervon taloustutkimus PTT ry
Pellon kunta
Perheryhmäkoti Satakieli
Perhon kunta
Pertunmaan kunta
Petäjäveden kunta
Pieksämäen kaupunki
Pielaveden kunta
Pietarsaaren kaupunki
Pihtiputaan kunta
Pirkanmaan ELY-keskus
Pirkanmaan hyvinvointialue
Pirkanmaan liitto
Pirkanmaan TE-toimisto
Pirkkalan kunta

Pohjanmaan ELY-keskus
Pohjanmaan hyvinvointialue
Pohjanmaan TE-toimisto
Pohjois-Karjalan ELY-keskus
Pohjois-Karjalan hyvinvointialue
Pohjois-Karjalan Sosiaaliturvayhdistys ry /monikulttuurisuustyö
Pohjois-Karjalan TE-toimisto
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialue
Pohjois-Pohjanmaan TE-toimisto
Pohjois-Savon ELY-keskus
Pohjois-Savon hyvinvointialue
Pohjois-Savon liitto
Pohjois-Savon TE-toimisto
Pohjois-Suomen aluehallintovirasto
Polvijärven kunta
Pomarkun kunta
Porin kaupunki
Pornaisten kunta
Porvoon kaupunki - Borgå stad
Posion kunta
Pudasjärven kaupunki
Pudasjärven kaupunki
Pukkilan kunta
Punkalaitumen kunta
Puolangan kunta
Puolustusministeriö
Puumalan kunta
Pyhtään kunta - Pyttis kommun
Pyhäjoen kunta
Pyhäjärven kaupunki
Pyhännän kunta
Pyhärannan kunta
Päijät-Hämeen hyvinvointialue
Pälkäneen kunta
Pöytyän kunta
Raahen kaupunki
Raision kaupunki
Rakennusliitto ry
Rantasalmen kunta
Ranuan kunta
Raseborg stad - Raaseporin kaupunki
Rauman kaupunki
Rautalammin kunta
Rautavaaran kunta
Rautjärven kunta
Reisjärven kunta
Riihimäen kaupunki
Ristijärven kunta
Rovaniemen kaupunki
Ruokolahden kunta

Ruoveden kunta
Ruskon kunta
Rääkkylän kunta
Saarijärven kaupunki
SAK
Sallan kunta
Salon kaupunki
Saltviks kommun
Sastamalan kaupunki
Satakunnan ELY-keskus
Satakunnan hyvinvointialue
Satakunnan TE-toimisto
Sauvon kunta
Savitaipaleen kunta
Savonia-ammattikorkeakoulu Oy
Savonlinnan kaupunki
Savukosken kunta
Seinäjoen kaupunki
Sievin kunta
Siikaisten kunta
Siikajoen kunta
Siikalatvan kunta
Siilinjärven kunta
Siirtolaisuusinstituutti
Siirtolaisuusinstituutti
Simon kunta
Sipoon kunta - Sibbo kommun
Sisäministeriö
Siuntion kunta - Sjundeå kommun
Sodankylän kunta
Soinin kunta
Someron kaupunki
Sonkajärven kunta
Sosiaali- ja terveysministeriö
SOSTE Suomen sosiaali ja terveys ry
Sotkamon kunta
Sottunga kommun
Sulkavan kunta
Sunds kommun
Suomen evlut kirkko/Kirkkohallitus
Suomen kuntaliitto
Suomen nuorisoalan kattojärjestö Allianssi ry
Suomen ortodoksinen kirkko
Suomen Pakolaisapu ry
Suomen Punainen Risti
Suomen Setlementtiliitto Ry
Suomen somalialaisten liitto ry
Suomen Venäjänkielisten Yhdistysten liitto FARO
Suomen Yrittäjät ry
Suomussalmen kunta
Suonenjoen kaupunki

Sysmän kunta
Säkylän kunta
Taipalsaaren kunta
Taivalkosken kunta
Taivassalon kunta
Tammelan kunta
Tampereen kaupunki
Tasa-arvovaltuutettu
Tasavallan presidentin kanslia
Tehy ry
Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL
Tervolan kunta
Tervon kunta
Teuvan kunta
Tietosuojavaltuutetun toimisto
Tl. Kosken kunta
Tohmajärven kunta
Toholammin kunta
Toimihenkilökeskusjärjestö STTK ry
Toivakan kunta
Tornion kaupunki
Turun kaupunki - Åbo stad
Turun yliopisto
Tuusniemen kunta
Tuusulan kunta
Tyrnävän kunta
Ulkoministeriö
Ulvilan kaupunki
UNHCR Tukholman toimisto (Jessica Möttö)
Urjalan kunta
Utajärven kunta
Utsjoen kunta
Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan liitto
Uuraisten kunta
Uusikaupunki
Vaalan kunta
Vaasan kaupunki - Vasa stad
Vaasan yliopisto
Valkeakosken kaupunki
Valtakunnallinen työpajayhdistys ry
Valtimon kunta
Valtion taloudellinen tutkimuskeskus VATT
Valtioneuvoston kanslia
Valtioneuvoston kanslia
Valtiontalouden tarkastusvirasto
Valtiovarainministeriö
Vantaan ja Keravan hyvinvointialue
Vantaan kaupunki
Vantaan kaupunki - Vanda stad
Varkauden kaupunki

Varsinais-Suomen ELY-keskus
Varsinais-Suomen hyvinvointialue
Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen TE-toimisto
Vehmaan kunta
Vesannon kunta
Vesilahden kunta
Vetelin kunta
Vieremän kunta
Vihdin kunta
Viitasaaren kaupunki
Vimpelin kunta
Virolahden kunta
Virtain kaupunki
Vårdö kommun
Väestöliitto ry
Vörå kommun - Vöyrin kunta
Yhdenvertaisuusvaltuutettu
Ylitornion kunta
Ylivieskan kaupunki
Ylöjärven kaupunki
Ympäristöministeriö
Ypäjän kunta
Yrkeshögskolan Arcada Ab
Ähtärin kaupunki
Äänekosken kaupunki

Lausunnonantajan lausunto

Lausunto säästöjen toteuttamistavoista

Lausunto laskennalliseen korvaukseen kohdistuvasta leikkauksesta (ml ns. korvausasetus)

Lausunto kumottaviksi esitetyistä pykälistä (normin purku)

Lausunto kevennettävistä tehtävistä (normin purku)

Karjalainen Paula
Työ- ja elinkeinoministeriö

Suomi Juha-Pekka
Työ- ja elinkeinoministeriö

Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi kotoutumisen edistämisestä annetun lain muuttamisesta

VN/13118/2024

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta lausua asiassa.

Lausunto säästöjen toteuttamistavoista

Hallituksen kehysriihessä hyväksytty ylimääräinen 58 miljoonan euron säästö kotoutumisen edistämiseen kohdentuu laskennallisiin korvauksiin. Leikkausten yhteydessä hallitus toteuttaisi normin purkuja, joka vähentäisivät kuntien hallinnollisia tehtäviä ja toisivat säästöjä. Esityksen mukaan säästöjä laskennallisista korvauksista ei voida toteuttaa, mikäli kotoutumislaista ei kumota eräitä kunnan tehtäviä, joihin kunta saa 61§ mukaista laskennallista korvausta. Esityksen mukaiset normien purut eivät kuitenkaan vähennä tosiasiallisesti kuntien tehtäviä, vaan kyse on marginaalisista muutoksista, eivätkä niitä voida suhteuttaa leikkausten suuruuteen. Esityksestä jää epäselväksi mihin arvio normien purkujen säästövaikutuksista perustuu.

Esityksessä myönnetään, että kunnille jää edelleen laajoja vastuita maahanmuuttajien kotoutumisen edistämisessä, ja kokonaisuudessaan 58 miljoonan euron leikkaus tasonalennuksineen vaikuttaa todennäköisesti myös näiden palveluiden laatuun ja kattavuuteen, mikä voi vaikeuttaa kotoutumisen pitkäjänteistä kehittämistä ja seurannan toteuttamista paikallisesti. Kuitenkin 2025 tapahtuvien uudistuksien lähtökohtana on ollut, että valtiolta siirtyvät tehtävät rahoitetaan täysimääräisesti valtionosuusjärjestelmän kautta.

Vantaan kaupunki on myös aiemmissa lausunnoissaan esittänyt huolensa siitä, että rahoitus ei ole riittävä kattamaan kasvavaa palvelutarvetta. Laskennallisen korvauksen leikkaukset voivat vähentää kuntien tarjoamia palveluita ja kiihdyttää muuttoliikettä kasvukeskuksiin ja erityisesti suuriin kaupunkeihin. Suuret kaupungit kantavat pääasiallisen vastuun uusista Suomeen muuttavista henkilöistä ja kasvavista asiakasmääristä kotoutumispalveluissa.

Valtionosuusrahoituksen tulisi vastata sekä tarvetta että vastuun laajuutta. Hallitus on omassa hallitusohjelmassaan sitoutunut tähän periaatteeseen: “hallitusohjelman mukaan valtio sitoutuu kompensoimaan kunnille asetettavat uudet tehtävät ja velvoitteet sekä mahdolliset tehtävien laajennukset rahoittamalla ne täysimääräisesti tai purkamalla muita velvoitteita. Peruspalvelujen valtionosuuslain mukaan tehtävien ja velvoitteiden laajennuksiin sekä uusiin tehtäviin osoitetaan 100-prosenttinen valtionosuus. Valtion rahoitusvastuun täysimääräinen toteutuminen edellyttää myös sitä, että uusien tai laajentuvien tehtävien ja velvoitteiden vaikutukset kuntatalouteen arvioidaan realistisesti. “

Lausunto laskennalliseen korvaukseen kohdistuvasta leikkauksesta (ml ns. korvausasetus)

Laskennallisten korvausten alentamisen vaikutuksia on vaikeaa arvioida kokonaisuutena, sillä ne eivät ole korvamerkittyjä. Laskennallisia korvauksia käytetään kuitenkin kunnassa laajasti kotoutumista edistävien palveluiden järjestämiseen jo nyt, ja vuodesta 2025 alkaen muun muassa kotoutumislain 2§:n 3 ja 4 momentissa tarkoitettujen henkilöiden vastaanottamiseen, osaamisen ja kotoutumisen palvelutarpeen arviointiin, kotoutumissuunnitelman laatimiseen, ohjaukseen ja neuvontaan, monikielisen yhteiskuntaorientaatioon, kotoutumiskoulutukseen, tulkitsemiseen ja muuhun kotoutumista edistävään toimintaan. On siis odotettavissa, että leikkauksilla on vaikutuksia kunnan mahdollisuuksiin toteuttaa näitä palveluita täysimääräisesti kaikille niitä tarvitseville.

Esityksessä alennettaisiin merkittävästi kuntien ja hyvinvointialueiden saamia laskennallisia korvauksia erityisesti alle 7-vuotiaista kuntaan muuttaneista lain 2 §:n 3 ja 4 momentissa tarkoitetuista lapsista. Korvausten pieneneminen vaikeuttaisi lasten kotoutumiseen panostamista, juuri maahan tulleiden lasten erityistarpeiden huomioimista sekä mahdollisesti heijastuisi varhaiskasvatuksen osallistumisasteen nostamiseen palveluohjauksen vähenemisen kautta.

Esityksen mukaan perustoimeentulon myöntämisestä aiheutuvien kustannusten korvaamisesta luopuminen heikentäisi kuntien taloutta arviolta noin 105 miljoonalla eurolla vuosina 2025–2028 siten, että vaikutukset alkaisivat vuonna 2026 ja olisivat suurimmillaan vuonna 2027.

Suurimmat vaikutukset kohdistuisivat niihin kuntiin, joissa on eniten momentin 32.50.30 piirissä olevia henkilöitä. Näistä henkilöistä 75 % on tilapäistä suojelua saavia (ukrainalaisia). Vantaalla oli lokakuussa 1627 henkilöä, jolla on oleskelulupa tilapäisen suojelun perusteella. Heillä ei ole oikeutta työmarkkinatukeen, vaikka he olisivat työnhakijoina, joten ainoa mahdollinen tukimuoto on toimeentulotuki. On ristiriitaista ja epäjohdonmukaista, että suurimmat leikkaukset kohdistuvat kuntiin, joissa on eniten sotaa paenneita ukrainalaisia, vaikka Suomi on tukenut voimakkaasti Ukrainaa koko sodan ajan.

Lausunto kumottaviksi esitetyistä pykälistä (normin purku)

Hallitus esittää kumottavaksi kunnan ja hyvinvointialueen velvollisuutta laatia monialainen osaamisen ja kotoutumisen palvelutarpeen arviointi ja monialainen kotoutumissuunnitelma sekä kunnan velvollisuus tarvittaessa laatia perheen kotoutumissuunnitelma. Kotoutuja-asiakkaille tehdään joka tapauksessa lainmukaiset osaamisen ja kotoutumisen palvelutarpeen arviointi sekä kotoutumissuunnitelmat, joten säästöjä ei tästä muutoksesta synny.

Kotoutujien tilanteet ovat niin moninaisia, että hyvinvointialueen kanssa tehtävä monialainen yhteistyö on kuitenkin tarpeellista. Hallinnolliset tehtävät eivät tosiasiallisesti vähenny, vaan pahimmillaan asiakkaille tehdään useita päällekkäisiä suunnitelmia ja tiedon kulku heikkenee. Perheen kotoutumissuunnitelmia on pääasiassa laadittu hyvin vähän, joten normin purulla ei ole tässäkään käytännön vaikutusta. Kunnan näkökulmasta on myös huolestuttavaa, että hyvinvointialueelta vähennetään lakisääteisiä velvollisuuksia, mikä voi aiheuttaa kohderyhmälle tarjottaviin palveluihin säästöpaineita.

Kunnan maahanmuuton ja kotoutumisen edistämisen yhteistyöryhmää koskeva pykälä kumottaisiin. Muutos on hyvin pieni, eikä sillä voida arvioida olevan merkittäviä säästövaikutuksia.

Lausunto kevennettävistä tehtävistä (normin purku)

Tehtävien keventämisenä esitetään luopumista velvoitteesta laatia kotoutumisohjelmasta alkuvaiheen palveluita kuvaava asiakirja. Koska lakimuutos tulisi voimaan vasta ensi vuonna, Uudenmaan ELY-keskus joka tapauksessa vaatii kuntia laatimaan asiakirjan tämän vuoden puolella, jotta kunta on oikeutettu laskennallisiin korvauksiin vuonna 2025. Samoin kunnan on suunniteltava ja valmisteltava muut kumottavat palvelut osana kotoutumisohjelmaa.

Esityksessä ehdotetaan myös kevennyksiä kotoutumisen edistämisen suunnitteluun, kehittämiseen ja seurantaan, mutta näitä ei ole vielä tarkennettu.

Yhteenvetona voidaan todeta, että on hyvän hallintotavan vastaista ja kuntien kannalta kohtuutonta muuttaa kotoutumislakia tässä vaiheessa, kun muutosten voimaantuloon on kaksi kuukautta ja suuri osa valmisteluista on ehditty tehdä kunnissa. Esitetyt muutokset ovat hatarasti ja kiireessä valmisteltuja, eikä toivottujen säästöjen vaikutusta pystytä arvioimaan riittävästi. Tässä kohdin olisi järkevää käydä esitetyt muutokset läpi kuntien kanssa ja arvioida niiden vaikutukset kokonaisuutena.

Lisäksi laskennallisten korvausten leikkauksilla heikennetään selvästi kunnan mahdollisuuksia toteuttaa lakisääteisiä palveluita ja nopeuttaa sekä tehostaa kotoutumisen edistämistä. Tämä on suorassa ristiriidassa hallituksen omien tavoitteiden kanssa. Suomen kokonaisetua ei palvele se, että kuntien edellytyksiä suoriutua kotoutumisen edistämisestä heikennetään esityksessä kuvatulla tavalla.

Lisätietoja: Suvi Lindén
Kansainvälisten asiakkaiden palvelupäällikkö
Vantaan kaupunki
0403562613
suvi.linden@vantaa.fi

10 Vantaan kaupungin liittyminen jäseneksi Kuninkaantie ry:n jäseneksi / RÅ

VD/5990/00.04.02/2024

RÅ/AL/TH/MT

Kuninkaantie ry on perustettu 2017 turvaamaan Suomen ensimmäisen virallisen matkailutien, Suomen vanhimman tien, Kuninkaantien tulevaisuus ja sen tuleva matkailukäyttö. Kuninkaantie, eli Suomessa historiallisesti Suuri Rantatie, kulkee Norjasta Suomeen ja Etelä-Suomen läpi Venäjälle. Tie kulkee siis neljän maan alueella ja Vantaan kaupungin alueella. Kuninkaantie ry vastaa tien kehittämisestä Suomen alueella sekä kansainvälisestä yhteistyöstä.

Yhdistyksen tehtävänä on ylläpitää Kuninkaantietä matkailutienä tien historia huomioiden. Työtä tehdään yhdessä museoviraston, alueellisten museotoimijoiden, maakuntamuseoiden sekä paikallismuseoiden kanssa. Yhdistyksen perustaminen koettiin tarpeelliseksi Uudenmaan maakuntaliiton luovuttua sekä Kuninkaantie-tavaramerkistä että matkailutiestatuksesta.

Vantaalla Kuninkaantie on säilyttänyt pääpiirteissään perinteisen linjauksensa ja sen merkitys osana kulttuurimaisemaa on merkittävä. Kuninkaantie tulee Vantaalle Espoosta, ylittää Vantaankosken kohdalla Vantaanjoen vuonna 1876 rakennettua puusiltaa pitkin ja jatkuu Vantaalta Sipooseen.

Vantaa haluaa kehittää Kuninkaantietä ja kytkeä sen kiinteämmin osaksi kaupungin matkailuelinkeinoa, kulttuurimaisemaa, viihtyisää kaupunkiympäristöä ja elävää kulttuuriperintöä. Kuninkaantien kehittämisestä hyötyvät niin vantaalaiset yritykset kuin asukkaat, ja se on vetovoimainen vierailukohde niin kotimaisille kuin ulkomaisille matkailijoille ja pääkaupunkiseudun asukkaille. Vantaan uudessa yleiskaavassa (Yleiskaava 2020) on linjattu, että Suurta Rantatietä kehitettään uudelleen kuljettavaksi ja sen historiaa tuodaan esiin tielinjauksen varrella.

Vantaan kaupunginmuseo teki vuonna 2023 Kuninkaantien kehityssuunnitelman osana hankehakua ja sen toimenpide-ehdotusten ensimmäisenä kohtana oli Vantaan liittyminen Kuninkaantie ry:n jäseneksi. Jäsenyys virallistaisi Vantaan kaupungin roolin Kuninkaantien kehittämisessä ja antaisi kaupungille verkostoja, tietoa ja päätösvaltaa Kuninkaantien kehittämisen tulevaisuudesta.
Vuonna 2023 yhdistyksen jäsenmaksu oli yli 100 000 asukkaan kunnille 650 euroa vuodessa.

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 5 momentin 23-kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää yhdistysten jäsenyyksistä, kun yhdistyksen vuotuinen jäsenmaksu on yli 200 euroa.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) Vantaan kaupunki liittyy Kuninkaantie ry:n jäseneksi,
b) valtuutetaan kulttuurijohtaja hyväksymään ja allekirjoittamaan liittymiseen kuuluvat asiakirjat, ja
c) yhdistyksen jäsenmaksu maksetaan Kulttuuri- ja kirjastopalvelut -palvelualueelta.

Liitteet:
-

-

Täytäntöönpano: Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
suunnittelija Teemu Hokkanen, p. 040 680 5809, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

11 **Päätös liittyä TAKO ry:n jäseneksi / RÅ**

VD/7008/00.04.01/2024

RÅ/MP/MT

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 23. kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää yhdistysten jäsenyyksistä, kun yhdistyksen vuotuinen jäsenmaksu on yli 200 euroa.

Kokoelmat ja niiden hoitaminen ovat museotoiminnan perusta. Vantaan kaupunginmuseon tehtävänä on kerätä, säilyttää, hoitaa, tutkia ja pitää esillä esineellisen ja esineettömän kulttuurihistorian aineistoa ja ilmiöitä vuorovaikutuksessa kaupunkilaisten kanssa. Museon kokoelmat muodostuvat esine-, valokuva-, arkisto- ja AV-kokoelmasta sekä käsikirjasto- ja lehtileikekokoelmista. Kokoelmiin tallennetaan Helsingin pitäjää, Helsingin maalaiskuntaa, Vantaan kauppalaa ja Vantaan kaupunkia koskevalla aineistoa. Museo pyrkii tallennuksissa ottamaan tasapuolisesti huomioon kaupungin eri osat sekä vantaalaisuuden eri muodot.

Vantaan kaupunginmuseo on ollut vuodesta 2010 mukana valtakunnallisen tallennus- ja kokoelmayhteistyön TAKO-verkostossa (www.takoverkosto.fi). TAKO-verkosto koordinoi nykydokumentointihankkeita sekä kehittää ja ylläpitää museoiden tallennustyönjakoa. Työjaon tavoitteena on välttää kokoelmien päällekkäistä tallentamista.

TAKOn toiminta on vakiintunut kokoelmayhteistyömuoto ammatillisten museoiden välillä. Siihen on kuulunut yli sata museota ympäri Suomea. Sen puitteissa toteutetaan myös eri teemoihin liittyviä nykydokumentointiprojekteja. TAKOn tallennustyönjako ehkäisee päällekkäistä työtä. TAKO:n tallennustyönjaossa Vantaan kaupunginmuseon tallennustehtäväksi on kirjattu: lähiöasuminen, kaupungistuminen ja ostoskeskukset ja -keskittymät.

TAKO-verkostoa pidettiin yllä Museoviraston projektirahoituksin, mutta tähtäimessä oli toiminnan vakiinnuttaminen. Verkosto järjestäytyi yhdistykseksi kesällä 2024. TAKO ry:n perustamiskokous pidettiin 18.6.2024.

Vantaan kaupunginmuseon jäsenmaksun suuruus on 400 euroa vuodessa.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään, että
a) Vantaan kaupunki liittyy TAKO ry:n jäseneksi,
b) valtuutetaan museopalveluiden päällikkö hyväksymään ja allekirjoittamaan liittymiseen kuuluvat asiakirjat, ja
c) yhdistyksen jäsenmaksu maksetaan museopalveluiden kustannuspaikalta.

Liite:
- TAKO ry:n säännöt

Täytäntöönpano: Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala, kulttuuri- ja kirjastopalvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Museopalveluiden päällikkö Marjo Poutanen, 040 846 7814
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Voimassaolevat säännöt

Voimassaolon alku: 03.07.2024 11:53:11

1.Yhdistyksen nimi ja kotipaikka
Yhdistyksen nimi on suomeksi Museoiden tallennus- ja kokoelmayhteistyöverkosto TAKO ry ja ruotsiksi Samarbetsnätverk för museer inom dokumentations- och samlingsarbete TAKO ja sen kotipaikka on Tampere.

2. Tarkoitus ja toimintamuodot
Yhdistyksen tarkoituksena on vahvistaa museoiden kokoelmatyön ammatillista kehittymistä ja museoammattilaisten ammatti-identiteettiä, kehittää ammatillisten museoiden verkostomaista tallennus- ja kokoelmayhteistyötä, ylläpitää tallennustyönjakoa, edistää nykydokumentointia, tarjota foorumi kokoelmatyön uusille avauksille, yhteistyölle ja asiantuntijuuden jakamiselle, lisätä kokoelmatyön ammatillista arvostusta ja edistää kokoelmien merkitystä ja käyttöä yhteiskunnan voimavarana. Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys voi järjestää koulutuksia ja jäsenmatkoja, harjoittaa tutkimus-, tiedotus- ja julkaisutoimintaa, tehdä aloitteita ja antaa lausuntoja ja tehdä yhteistyötä muiden alan toimijoiden kanssa.

Toimintansa tukemiseksi yhdistys voi kerätä jäsenmaksuja, ottaa vastaan avustuksia, lahjoituksia ja testamentteja sekä harjoittaa toimintansa rahoittamiseksi sellaista elinkeinoa tai ansiotoimintaa, joka muutoin välittömästi liittyy yhdistyksen tarkoituksen toteuttamiseen tai jota on pidettävä taloudellisesti vähäarvoisena.

3. Jäsenet
Yhdistyksen täysivaltaiseksi jäseneksi voivat hakea ja täysivaltaisina jäseninä voivat olla museolain (314/2019) 3 § mukaisia ammatillisia museoita ylläpitävät yhteisöt.

Yhdistyksen äänioikeudettomiksi kannatusjäseniksi voivat hakea ja äänioikeudettomina kannatusjäseninä olla kaikki sellaiset yhteisöt ja säätiöt, jotka hyväksyvät yhdistyksen säännöt ja haluavat kannattaa jäsenmaksullaan yhdistyksen toimintaa. Varsinaiset jäsenet ja kannattavat jäsenet hyväksyy hakemuksesta yhdistyksen hallitus. Hyväksyessään uuden jäsenen hallitus toteaa jäsenmaksun suuruuteen perustuvan jäsenluokan. Jäsenmaksu ja sen mukainen jäsenluokka voi vaihdella jäsenen harjoittaman museotoimen palkkasumman vaihtelun mukaisesti.

4. Jäsenen eroaminen ja erottaminen
Jäsenellä on oikeus erota yhdistyksestä ilmoittamalla siitä kirjallisesti hallitukselle tai sen puheenjohtajalle taikka ilmoittamalla erosta yhdistyksen kokouksessa merkittäväksi pöytäkirjaan.

Hallitus voi erottaa jäsenen yhdistyksestä, jos jäsen on jättänyt erääntyneen jäsenmaksunsa maksamatta tai muuten jättänyt täyttämättä ne velvoitukset, joihin on yhdistykseen liittymällä sitoutunut tai on menettelyllään yhdistyksessä tai sen ulkopuolella huomattavasti vahingoittanut yhdistystä tai ei enää täytä laissa taikka yhdistyksen säännöissä mainittuja jäsenyyden ehtoja.

5. Liittymis- ja jäsenmaksu
Varsinaisilta jäseniltä ja kannattavilta jäseniltä perittävän liittymismaksun ja vuotuisen jäsenmaksun suuruudesta erikseen kummallekin jäsenryhmälle päättää vuosikokous.

Jäsenistö jakaantuu harjoittamansa museotoimen palkkasumman mukaan kolmeen jäsenluokkaan siten, että suurimmat kuuluvat I jäsenluokkaan ja pienimmät III jäsenluokkaan.

6. Hallitus
Yhdistyksen asioita hoitaa hallitus, johon kuuluu vuosikokouksessa valitut puheenjohtaja ja 2-11 muuta varsinaista jäsentä, joiden lisäksi voidaan valita 0-11 varajäsentä. Hallituksen toimikausi on vuosikokousten välinen aika.

Vuosikokous valitsee hallitukseen toimikaudeksi kerrallaan puheenjohtajan, kolmeksi toimikaudeksi kerrallaan 2-11 jäsentä sekä tarvittaessa toimikaudeksi enintään 11 varajäsentä. Mikäli järjestetään vaali, eniten kannatusta saaneet valitaan jäseniksi ja seuraavat varajäseniksi äänimäärän mukaisessa järjestyksessä.

Hallitus valitsee keskuudestaan varapuheenjohtajan toimikaudeksi kerrallaan. Hallitus valitsee keskuudestaan tai ulkopuoleltaan rahastonhoitajan, sihteerin ja muut tarvittavien tehtävien hoitajat. Sama henkilö voidaan valita hallituksen jäseneksi enintään kaksi kertaa ja puheenjohtaja enintään kuusi kertaa peräkkäin. Hallituksen jäseniä valittaessa ei oteta huomioon toimintaa puheenjohtajana eikä puheenjohtajaa valittaessa toimintaa hallituksen jäsenenä.

Hallitus kokoontuu puheenjohtajan tai hänen estyneenä ollessaan varapuheenjohtajan kutsusta, kun he katsovat siihen olevan aihetta tai kun vähintään puolet hallituksen jäsenistä sitä vaatii. Hallitus on päätösvaltainen, kun vähintään puolet sen jäsenistä, puheenjohtaja tai varapuheenjohtaja mukaan luettuna on läsnä.

Äänestykset ratkaistaan ehdottomalla ääntenenemmistöllä. Äänten mennessä tasan ratkaisee puheenjohtajan ääni, vaaleissa kuitenkin arpa.

Hallitus voi kokoustaa ja tehdä päätöksiä sähköpostilla, puhelinkokouksessa, verkon välityksellä taikka muuta sellaista viestintä käyttäen, mikä mahdollistaa hallituksen jäsenten välisen yhteydenpidon päätöksenteon aikana. Hallitus voi asettaa keskuudestaan työvaliokunnan sekä nimetä toimikuntia.

7. Yhdistyksen nimen kirjoittaminen
Yhdistyksen nimen kirjoittaa hallituksen puheenjohtaja, varapuheenjohtaja, sihteeri tai rahastonhoitaja, kaksi yhdessä.

8. Tilikausi ja toiminnantarkastus
Yhdistyksen tilikausi on kalenterivuosi.

Yhdistyksen kirjanpitoa ja hallintoa tarkastamaan valitaan vuosikokouksessa kuluvaksi toimikaudeksi tilintarkastuslain mukainen toiminnan- tai tilintarkastaja ja tälle varahenkilö. Mikäli tehtävään valitaan tilintarkastusyhteisö, varahenkilöä ei tarvitse valita.

9. Yhdistyksen kokoukset
Yhdistyksen kokoukset pidetään vuosittain hallituksen määräämänä päivänä toukokuun loppuun mennessä. Yhdistyksen kokoukseen voi osallistua myös tietoliikenneyhteyden tai muun teknisen apuvälineen avulla.

Kukin jäsen saa valtuuttaa kokoukseen edustajia seuraavasti: I luokan jäsen kolme, II luokan jäsen kaksi sekä III luokan jäsen yhden. Äänioikeus on jäsenmaksuvelvoitteensa täyttäneellä jäsenellä. Jäsenmaksut on maksettava ennen vuosikokousta. Kokousedustaja voi edustaa vain yhtä jäsentä ja käyttää vain yhtä ääntä. Kannattavilla jäsenillä on yhdistyksen kokouksissa läsnäolo- ja puheoikeus. Äänioikeutta voi käyttää hallituksen niin päättäessä myös postitse taikka tietoliikenneyhteyden tai muun teknisen apuvälineen avulla.

Yhdistyksen kokouksen päätökseksi tulee se mielipide, jota on kannattanut yli puolet annetuista äänistä. Äänten mennessä tasan ratkaisee kokouksen puheenjohtajan ääni, vaaleissa kuitenkin arpa.

10. Yhdistyksen kokouksen koolle kutsuminen
Hallituksen on kutsuttava yhdistyksen kokoukset koolle vähintään neljä (4) viikkoa ennen kokousta ilmoittamalla kirjeitse, sähköpostilla tai muulla tietoliikenneyhteyden sallimalla tavalla.

Ylimääräinen kokous pidetään, jos hallitus katsoo siihen olevan aihetta tai kun vähintään yksi kymmenesosa (1/10) yhdistyksen äänioikeutetuista jäsenistä sitä hallitukselta erityisesti ilmoitettua asiaa varten kirjallisesti vaatii. Kokous on pidettävä kolmenkymmenen (30) vuorokauden kuluessa siitä, kun vaatimus sen pitämisestä on esitetty hallitukselle.

11. Vuosikokous
Yhdistyksen vuosikokouksessa käsitellään seuraavat asiat:
1. Kokouksen avaus
2. Valitaan kokouksen puheenjohtaja, sihteeri ja kaksi pöytäkirjantarkastajaa ja kaksi ääntenlaskijaa
3. Todetaan kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus
4. Hyväksytään kokouksen työjärjestys
5. Esitetään tilinpäätös, vuosikertomus ja toiminnantarkastajan tai tilintarkastajan lausunto
6. Päätetään tilinpäätöksen vahvistamisesta ja vastuuvapauden myöntämisestä hallitukselle ja muille vastuuvelvollisille
7. Vahvistetaan toimintasuunnitelma, tulo- ja menoarvio sekä mahdollisten jäsenmaksujen suuruudet
8. Päätetään hallituksen jäsenten määrä
9. Valitaan hallituksen puheenjohtaja ja muut jäsenet
10. Valitaan tilin- tai toiminnantarkastaja ja hänelle varahenkilö tai tilintarkastajayhteisö
11. Käsitellään muut kokouskutsussa mainitut asiat
12. Kokouksen päättäminen

Mikäli yhdistyksen jäsen haluaa saada jonkin asian yhdistyksen vuosikokouksen käsiteltäväksi, on hänen ilmoitettava siitä kirjallisesti hallitukselle niin hyvissä ajoin, että asia voidaan sisällyttää kutsuun.

12. Sääntöjen muuttaminen ja yhdistyksen purkaminen
Päätös yhdistyksen sääntöjen muuttamisesta ja yhdistyksen purkamisesta on tehtävä yhdistyksen kokouksessa vähintään kolmen neljäsosan (3/4) enemmistöllä annetuista äänistä. Kokouskutsussa on mainittava sääntöjen muuttamisesta tai yhdistyksen purkamisesta.

Yhdistyksen purkautuessa tai tullessa lakkautetuksi käytetään yhdistyksen varat yhdistyksen tarkoituksen edistämiseen purkamisesta päättävän kokouksen määräämällä tavalla.

Yhdistyksen purkautuessa tai tullessa lakkautetuksi on asiasta päättävän kokouksen määräämällään tavalla varmistettava, että yhdistyksen hallinnassa sen perustamishetkellä olleet ja/tai toiminnan tuloksena syntyneet tietovarannot, työkalut ja muut yhdistyksen toiminnan yhteydessä syntyneet, purkautumis- tai lakkautushetkellä asiasta päättävän kokouksen yhä tarpeelliseksi katsomat työn tulokset säilyvät ammatillisten museoiden käytössä.

12 Ennakkolausunto etuosto-oikeuden käyttämättä jättämisestä kiinteistökaupassa: Kiinteistö 92-412-5-49 (Erikaksenpolku 4) / TeA

VD/6887/10.00.01.01.00/2024
TA/AK/TH/AVP/JHo/MT

Vantaan kaupungilta on pyydetty 1.10.2024 saapuneella kirjeellä ennakkolausuntoa etuosto-oikeuden käyttämisestä seuraavassa kiinteistön kaupassa:

Myyjät: Yksityishenkilöitä

Ostajat: Yksityishenkilöitä

Kaupan kohde:
Kaupan kohteena on Piispankylän (21) kaupunginosassa sijaitseva rakennettu noin 63 606 m^2:n suuruinen kiinteistö 92-412-5-49 osoitteessa Erikaksenpolku 4, 01730 Vantaa.

Kauppahinta:
160 000 euroa, noin 2,51 € / m^2.

Kaupan kohteena oleva kiinteistö on osoitettu voimassa olevassa yleiskaavassa maatalousvaltaiseksi alueeksi (MT, arvokas kulttuuriympäristö) sekä lähivirkistysalueeksi (VL, arvokas kulttuuriympäristö) ja se sijaitsee lentomeluvyöhykkeellä 1. Kiinteistöllä sijaitsee noin 100 k-m2:n suuruinen omakotitalo (rakennusperintökohde), kolme talousrakennusta (rakennusperintökohteita) sekä noin 50 m2:n suuruinen saunarakennus. Kiinteistö on suurimmalta osin viljeltyä peltomaata ja sen läpi kulkevat voimansiirtolinjat. Myyjien ja toisen ostajan välillä on sukulaisuussuhde. Kauppakirjaluonnoksen mukaan ostajalla on hallintaoikeus tilaan olemassa olevan vuokrasopimuksen perusteella. Kaupan kohde rajoittuu luoteessa ja idässä (Vantaanjoki) kaupungin omistamiin kiinteistöihin.

Hakija on pyytänyt, että Vantaan kaupunki antaisi etuostolain 8 §:ssä tarkoitetun ennakkotiedon siitä, että Vantaan kaupunki ei tule käyttämään etuostolain mukaista etuosto-oikeuttaan edellä selostettuun kauppaan. Etuostolain mukaan kiinteistönomistajan kirjallisesta pyynnöstä kunta voi etukäteen ilmoittaa, ettei se tule käyttämään etuosto-oikeuttaan, jos kiinteistö kahden vuoden kuluessa kunnan päätöksestä myydään ilmoitetuilla ehdoilla.

Kiinteistöt ja tilat palvelualueen mukaan kaupungilla ei ole tarvetta hankkia kaupan kohteena olevaa maatalousvaltaiseksi alueeksi (MT) ja lähivirkistysalueeksi (VL) osoitettua rakennettua kiinteistöä. Kiinteistöjohtaja esittää vastattavaksi hakijalle, että Vantaan kaupunki ei käytä etuosto-oikeuttaan kyseessä olevassa kiinteistökaupassa, mikäli kaupan kohde kahden (2) vuoden kuluessa luovutetaan ilmoitetulla tavalla.

Vantaan kaupungin hallintosäännön luvun 8 § 1 kohtien 34 ja 35 mukaan kaupunginhallitus päättää etuosto-oikeuden käyttämisestä ja ennakkolausunnon antamisesta etuostoasioissa.

Ennakkolausuntopyyntö sekä 1.10.2024 päivätty kauppakirjaluonnos on kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä extranetissä.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) etuostolain 8 §:n mukaisena ennakkolausuntona ilmoittaa hakijalle, että Vantaan kaupunki ei käytä etuosto-oikeuttaan edellä esitetyssä kiinteistökaupassa, mikäli kaupan kohde kahden vuoden kuluessa kaupunginhallituksen päätöksestä luovutetaan ilmoitetulla tavalla, ja

b) että hakijalta peritään tästä lausunnosta kaupunginhallituksen 16.11.2020 § 23 päätöksen mukaisesti 300 euron korvaus.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liite:
- Kartta kaupan kohteesta

Täytäntöönpano: kiinteistöt ja tilat

Muutoksenhakuohje: 3.3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
maankäyttöteknikko Jorma Hopponen, puh. 050 312 3995 (etunimi.sukunimi@vantaa.fi),

KOHTEEN SIJAINTI

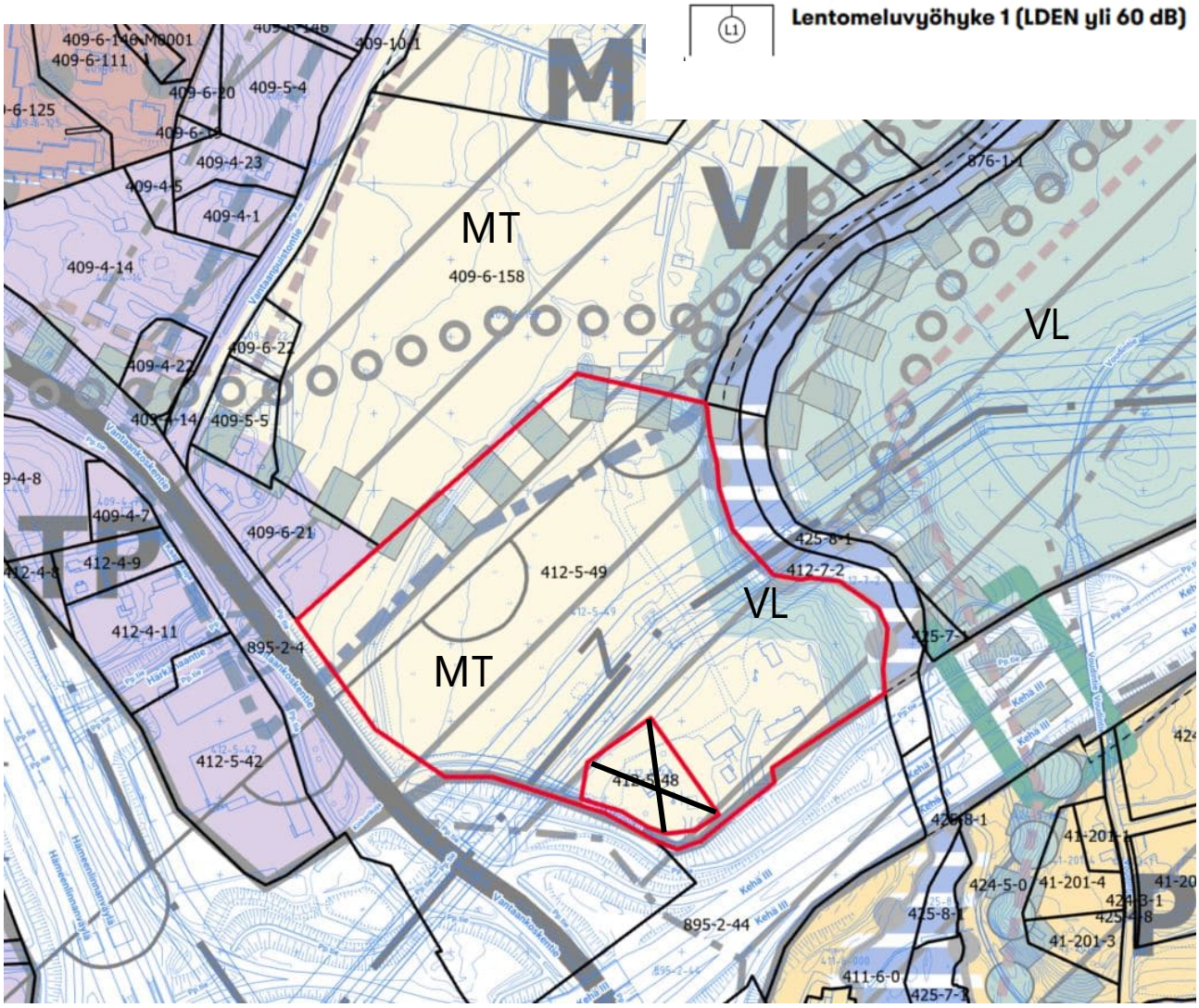
KARTTA /
Ennakkolausunto etuosto-oikeuden käyttämättä jättämisestä

Kaupunginosa: PIISPANKYLÄ (21)

Kylä: MYLLYMÄKI (412)

Kiinteistö: 92-412-5-49
Pinta-ala: n. 63606 m^2

taustana Yleiskaava 2020



13 Asemakaava ja asemakaavamuutos 232600, 23. Kivistö / Kivistön onnenkivi / TeA (kvalt)

VD/9678/10.02.04.00/2018
TeA/SP/AKH/NOL/VIK/MT/SSO/MT

Kivistön Onnenkiven asemakaavalla laajennetaan Kivistön keskustaa Kehäradan eteläpuolen vielä rakentamattomalle alueelle ja mahdollistetaan koteja noin 800 asukkaalle, sekä keskustapalveluita. Suunnitelmalla rakennetaan kestävää ja resurssiviisasta kaupunkia: elävää ja urbaania keskusta-aluetta, jossa kävely-ympäristö ja vehreys tulevat ensin. Asemakaavan sallima kokonaisrakennusoikeus on 42 730 k-m², josta asumisen osuus on 42 450 k-m².

Asemakaava koskee kortteleita 23211–23216 ja osia kortteleista 23217-23220 sekä katu- ja virkistysalueita, kaupunginosassa 23, Kivistö.

Asemakaavan muutos koskee osia kortteleista 23217-23220 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 23, Kivistö.

Tonttijako koskee kortteleita 23211–23220 kaupunginosassa 23, Kivistö.

Alue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Kivistön aseman ja Lapinkylän asemavarauksen välissä, ja on kooltaan noin 3,1 hehtaaria. Suunnittelualue rajautuu Tikkurilantiehen, Keimolantiehen, Kivistön puistokatuun ja asemakaavoittamattomaan metsäalueeseen.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Kaava-alueen maanomistajana on Vantaan kaupunki ja yksityinen maanomistaja.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Kaavaan liitetyt hakemukset
Yksityisen maanomistajan kanssa on tehty yhteistoimintasopimus, mikä mahdollistaa alueen kehittämisen vaiheittain erilaisten kilpailutusten avulla, aina ajantasaisiin vaatimuksiin perustuen.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC) ja lisäksi lentomelualueen laajenemisvyöhykettä (/LM2), jolloin alueen kehittämisessä huomioidaan lentomeluun varautuminen. Alue on lisäksi osoitettu merkinnällä kestävän kasvun vyöhyke: joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Tikkurilantie ja Keimolantien on osoitettu tärkeäksi paikallista liikennettä palvelevaksi väyläksi. Suunnittelualue on lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB), jonka mukaan nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen on sallittu. Asuinrakennuksen ääneneristävyyden lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Suunnittelualue on myös osa lentomelualueen laajenemisvyöhykettä LM2, jonka kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota lentomeluun varautumiseen. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Kaavahanke on yleiskaavan 2020 mukainen.

Asemakaava
Kivistön Onnenkiven asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella laajennetaan Kivistön keskustaa kohti tulevaa Lapinkylän asemaa Kehäradan eteläpuolen vielä rakentamattomalle alueelle ja mahdollistetaan koteja noin 800 asukkaalle, keskustapalveluita ja puisto. Suunnittelualue sijaitsee noin 300–500 metrin päässä Kivistön asemasta ja noin 700–1000 metrin päässä Lapinkylän asemavarauksesta. Suunnitelmalla rakennetaan kestävää ja resurssiviisasta kaupunkia: elävää ja urbaania keskusta-aluetta, jossa kävely-ympäristö ja vehreys tulevat ensin.

Suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta lukuun ottamatta ympäröiviä katualueita. Kaava mahdollistaa 9 asuinkorttelia, jotka koostuvat asuinrakennusten korttelialueista (A) ja/tai asuinrivitalojen korttelialueista (AR). Asumisen kerrosluvut vaihtelevat kahdesta ja puolesta kerroksesta seitsemään siten, että korkeimmat rakennusmassat sijoittuvat pääosin kortteleiden pohjois- ja itälaidoille mahdollistaen luonnonvaloisempia korttelipihoja ja asuntoja. Kaava-alueen kaupunkirakenne muodostuu korkeammista rakennusmassoista ympäröivien pääkatujen varrella ja matalammasta ja pienimittakaavaisemmasta kaupunkirakenteesta kaava-alueen keskiosassa. Korkeammat rakennusmassat Tikkurilantien ja Keimolantien reunalla pyrkivät suojaamaan muuta kaava-aluetta lentomelulta.

Asuinkerrostalokortteleilla (A) on yhteiset korttelipihat ja maantasokerroksen asuinhuoneistojen pihoille ja etupuutarhoille on annettu tarkentavia määräyksiä. Asuinkerrostalokortteleille on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 39 400 k-m^2, josta 2100 k-m^2 on osoitettu maantasokerroksiin sijoittuville liiketiloille. Asuinrivitalojen korttelialueille (AR) on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 3050 k-m^2.

Kaava-alueen pysäköinti keskitetään pääosin pysäköintilaitokseen. Hybridiratkaisua edustava pysäköintilaitos sijoittuu keskustatoimintojen kortteliin 23218 (C). Kortteliin sijoittuu pysäköinnin lisäksi liiketiloja yhteensä 280 k-m^2. Korttelissa 23218 liiketilat sijoittuvat kokonaisuudessaan maantasokerroksen eteläosaan joukkoliikenneyhteyksien viereen ja näin ollen edesauttavat aktiivisen kaupunkitilan syntymistä.
Pysäköintilaitoksen katto on aktiivisessa käytössä. Katolle tulee järjestää yleinen kulkuyhteys suoraan kadulta kuntoportain. Katolle on toteutettava puistomaista ulko-oleskelu- ja liikuntatilaa, jonka on oltava ympärivuorokautisessa käytössä ja jossa voidaan viivyttää hulevesiä. Katolle tulee toteuttaa leikkipaikka.

Suunnittelualueen koillisreunalla kulkeva oja säilytetään ja hyödynnetään osana luonnonmukaista hulevesijärjestelmää, ja sen ympärille rakennetaan puisto. Puistossa pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon olemassa olevaa maapohjaa ja puustoa.

Alueelle tulee useita katualueita. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Kivistön puistokadun, Keimolantien ja Tikkurilantien kautta. Kaava-alueen sisäiset kadut ovat pääosin pihakatuja, jotka suunnitellaan kävelijän näkökulmasta miellyttäväksi ja vehreiksi, mutta kortteleiden huoltoajon, sekä liikuntaesteisten ja lyhytaikaisen pysäköinnin tilatarpeet huomioiden.

Kaavaratkaisu tiivistää olevaa yhdyskuntarakennetta ja vastaa siltä osin kestävän kaupunkisuunnittelun tavoitteisiin. Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan mm. keskitetyn pysäköinnin, vihertehokkuuden ja uusiutuvan energian määräyksillä. Lisäksi kaava-alueelle mahdollistetaan henkilöautoriippuvuutta vähentäviä palveluita. Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa.

Kaava-alueelle on laadittu taiteen konsepti, jonka noudattamiseen velvoitetaan asemakaavamääräyksissä. Taiteen konsepti on liitetty osaksi asemakaavan selostusta.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 1.3.2021 ja päivitetty 5.7.2023.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä (Vantaan Sanomissa) sekä kirjeitse (MRL 62 §) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä annettiin seitsemän (7) mielipidettä 30.4.2021 mennessä. Mielipiteen antoivat: Museovirasto, Fingrid Oyj, Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot Oy, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, Vantaan kaupunginmuseo ja Finavia Oyj.

Mielipiteissä tuotiin esiin mm. lentomelu (Finavia Oyj), historiallisen tielinjauksen hyödyntäminen suunnittelussa (kaupunginmuseo) sekä sujuvien kävely-yhteyksien huomioiminen (HSL). Mielipiteet ja niiden vastineet kokonaisuudessaan ovat saatavilla kaavan verkkosivulla.

Koronarajoitteiden vuoksi vuorovaikutus on ollut pääosin verkossa: osallistuvavantaa.fi-sivustolle perustettiin Kivistön keskustan kehityksen osio, nyt nimettynä ”Suunnitellaan Kivistö”, jossa esitellään myös Kivistön Onnenkiven kaavahanketta. Kivistön kaikkia käynnissä olevia kaavahankkeita käsittelevä avoin yleisötilaisuus järjestettiin 22.4.2021 Teams Live -verkkotapahtumana, jossa yleisöllä oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja kommentteja suunnitelmista. Tilaisuudessa esiteltiin Kivistön Onnenkiven osallistumis- ja arviointisuunnitelma, eikä siihen tullut kommentteja eikä kysymyksiä tilaisuudessa. Yleisötilaisuuden aineistot ovat saatavilla osallistuvavantaa.fi-sivuston Suunnitellaan Kivistö -osiossa. Yleisötilaisuuden esitystallenne on ollut katsottavissa kahden viikon ajan samassa osoitteessa. Suunnitteluaineisto oli nähtävillä Kaupunkisuunnittelun avoimissa ovissa 27.10.2021, 31.3.2022, 7.7.2022 ja 8.5.2023.

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 ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa asuinrakennusten korttelialueelle(A) 37 300 k-m2, n. 497 asuntoa ja pientalojen rakennuspaikkoja arviolta 28 rivitaloasunnolle.

Sopimus
Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 5.9.2023 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.9.2023 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 232600 sekä tonttijakoehdotus, 23. Kivistö / Kivistön Onnenkivi,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.
Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vasemmistoliiton ryhmä sekä jäsen Ida Tamminen yhtyivät:
”Kivistö laajenee luontoarvoiltaan arvokkaalle metsäalueelle. Kaupunkiympäristötoimialan tulee selvittää kompensaatiomallien kehittämistä, jotta kaavoitusohjelman kokonaisheikentämättömyyden tavoitteisiin päästään. Onnenkiven asemakaavan viheralueilla tulee säilyttää mahdollisimman paljon olemassa olevaa maapohjaa sekä nykyisiä puita.”

_____

Kaupunginhallitus 18.9.2023 § 21

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 5.9.2023 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 232600 sekä tonttijakoehdotus, 23. Kivistö / Kivistön Onnenkivi,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunginhallitus jätti asiaan seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman vihreiden kaupunginhallitusryhmän aloitteesta:

”Kivistö laajenee luontoarvoiltaan arvokkaalle metsäalueelle. Kaupunkiympäristötoimialan tulee selvittää kompensaatiomallien kehittämistä, jotta kaavoitusohjelman kokonaisheikentämättömyyden tavoitteisiin päästään. Onnenkiven asemakaavan viheralueilla tulee säilyttää mahdollisimman paljon olemassa olevaa maapohjaa sekä nykyisiä puita.”

_____

Asemakaava koskee kortteleita 23211–23216 ja osia kortteleista 23217-23220 sekä katu- ja virkistysalueita, kaupunginosassa 23, Kivistö.

Asemakaavan muutos koskee osia kortteleista 23217-23220 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 23, Kivistö.

Tonttijako koskee kortteleita 23211–23220 kaupunginosassa 23, Kivistö.

Alue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella, Kivistön aseman ja Lapinkylän asemavarauksen välissä, ja on kooltaan noin 3,1 hehtaaria. Suunnittelualue rajautuu Tikkurilantiehen, Keimolantiehen, Kivistön puistokatuun ja asemakaavoittamattomaan metsäalueeseen.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Kaava-alueen maanomistajana on Vantaan kaupunki ja yksityinen maanomistaja.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Kaavaan liitetyt hakemukset
Yksityisen maanomistajan kanssa on tehty yhteistoimintasopimus, mikä mahdollistaa alueen kehittämisen vaiheittain erilaisten kilpailutusten avulla, aina ajantasaisiin vaatimuksiin perustuen.

Nähtävilläolo
Asemakaava ja asemakaavamuutosehdotus sekä tonttijakoehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 4.10–2.11.2023. Tänä aikana ei jätetty muistutuksia.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Kaava-aineistot ovat olleet esillä kaupunkisuunnittelun avoimissa ovissa 10.10.2023, sekä yleisötilaisuudessa 10.6.2024.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 18.9.2023 oikeuttaa kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 15 kpl ja saatiin 7 kpl. Lausunnot vastineineen ovat liitteenä.

Lausuntojen pohjalta tehdyt tarkistukset
- A-korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty asuinhuoneistojen, oleskelualueiden ja parvekkeiden melunhallintaa koskevat seuraavat kaavamääräykset:
    - Yhteiskäyttöön tarkoitetuilla ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.
    - Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 db:n suuntaan.
- C-korttelialuetta koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty oleskelualueiden melunhallintaa koskeva seuraava kaavamääräys:
    - Oleskelualueilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.
- A-korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty asuntojen sisäilman latuun liittyvä seuraava määräys:
    - Keimolantien ja Tikkurilantien puolelle ei saa sijoittaa asuinhuoneistojen korvausilmanottoaukkoja.
- Asemakaavaselostuksen kohtaa ”2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset” maakuntakaavan tilannetta selostava teksti on muutettu seuraavaksi: ”Suunnittelualuetta koskee Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut korkeimman hallinto-oikeuden 13.3.2023 antamien päätösten myötä lainvoimaiseksi. Kaavakokonaisuus korvaa Vantaan kaupungin alueella aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat.”.

- Kaavakarttaan Onnenojanpuiston länsireunaan on lisätty ohjeellinen rakennusala Vantaan Energia Oy:n puistomuuntamolle.

Muut tehdyt tarkistukset

- A-korttelialueita koskeva kaavamääräys: ”Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 0,9 m ulkonevia ja 1,8 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita ja ranskalaisia parvekkeita.” on muutettu seuraavaksi:
    - Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 1,0 m ulkonevia ja 2,0 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita.
- A-korttelialueita koskeva määräys: ”Yhteisen oleskelutilan saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Oleskelutilaan on liityttävä ulko-oleskelutila ja/tai viherhuone. Maantasokerroksen oleskelutilaan on oltava kulku kadulta, puistosta tai pihalta.” on muutettu seuraavaksi:
    - Yhteisen oleskelutilan saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Oleskelutilaan on liityttävä ulko-oleskelutila ja/tai viherhuone.
- A-korttelialueita koskevassa liikuntaesteisten pysäköintiä koskevan määräyksen korttelinumerossa 23215 ollut kirjoitusvirhe on korjattu korttelinumeroksi 23214.
- A-korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty alueen kaupunkikuvaan liittyvien tavoitteiden varmistamiseksi seuraava kaavamääräys:
    - Räystäslinja tulee olla rakennuksen ylimmän asuinkerroksen lattiapinnan tasolla tai sen alapuolella, ellei ylimmän kerroksen tasolla julkisivussa ole kattoterassia.
- A-korttelialueita koskevat seuraavat kaavamääräykset on poistettu:
    - Parveketiloja ei lasketa rakennusoikeuteen.
    - Toiminnallisille kasvikatoille on järjestettävä esteetön kulkuyhteys. Ulko-oleskelutilojen on oltava osittain katettu.
    - Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalveluiden pysäköintiä ei saa sijoittaa kortteleiden sisäpihoille.
- A-korttelin 23217 tontilta 2, kaavakartasta on poistettu harjakaton kattokulmaa koskeva merkintä.
- A-korttelin 23214 rakennusalojen rajauksia, rakennusten kerroslukuja ja tonttijakoa on tarkistettu ARA-rahoitteisen asuntorakentamisen mahdollistamiseksi. Tarkistukset eivät ole aiheuttaneet muutoksia korttelin kokonaisrakennusoikeuteen, korttelialueen rajauksiin eikä korttelin rooliin alueen kaupunkikuvassa.
- Korttelin 23220 tontin 1 rakennusalalle on lisätty puuttuva rakennuksen kerroslukua osoittava merkintä VI.
- Korttelin 23217 tontille 2 merkitylle maanalaiselle johdolle varatun alueen rajukseen on tehty kaksi tarkistusta.
- AR- korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty oleskelualueiden ja parvekkeiden melunhallintaa koskeva seuraava kaavamääräys:
    - Ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.
- AR-korttelialueita koskevat seuraavat kaavamääräykset on poistettu:
    - Julkisivut tulee jäsentää enintään 10 metrin mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin tai materiaalin ja aukotuksen sommittelun suhteen.
    - Parveketiloja ei lasketa rakennusoikeuteen.
    - Parvekkeita ei saa kannattaa maasta.
    - Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli, mutta ne eivät saa ylittää korttelialueen rajaa enempää kuin 1 metrin.

- AR-korttelialueita koskevasta kaavamääräyksestä: ”Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 1,0 m ulkonevia ja 2,0 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita **ja ranskalaisia parvekkeita**.” on poistettu lihavoidulla merkitty osa koskien ranskalaisia parvekkeista.
- AR-korttelialueita koskevasta kaavamääräyksestä: ”Maantasokerroksessa on oltava pääsääntöisesti asuntoja, työtiloja, **liiketiloja** ja yhteistiloja.” on poistettu liiketiloja koskeva lihavoidulla merkitty sana.
- AR-korttelialueita koskevasta rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismääriä koskevasta määräyksestä on poistettu palvelu- ja liiketilojen polkupyöräpaikkoja koskeva kohta.
- AR-korttelialueita koskeva määräys: ”Kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5 - 1:1.” on muutettu seuraavaksi:
    - Kattokaltevuuden tulee olla vähintään 30°.
- AR-korttelialueita koskeva määräys: ”Ulokeparvekkeiden ja erkkerien alapinnan tulee olla vähintään 6 m etäisyydellä katutasosta.” on muutettu seuraavaksi:
    - Ulokeparvekkeiden ja erkkerien alapinnan tulee olla vähintään 3 m etäisyydellä maantasosta.
- AR-korttelialueita koskeva määräys: ” Korttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.” on muutettu seuraavaksi:
    - Lukuun ottamatta korttelia 23216 sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.
- C- korttelialuetta koskeva seuraava kaavamääräys on poistettu:
    - Ajo kortteliin 23218 on järjestettävä Onnenkivenkadulta.
- Alueen meluolosuhteista johtuen, C- korttelialuetta koskevasta määräyksestä: ”Pysäköintilaitos on katettava. Pysäköintilaitoksen katolle on toteutettava hulevesien viivyttämiseksi luonnon monimuotoisuutta tukeva kasvikatto tai sitä tulee käyttää yhteisoleskelutilana ja -liikuntatilana. **Katolle tulee toteuttaa leikkipaikka**.”, on poistettu lihavoidulla merkitty leikkipaikan toteuttamista koskeva lause.
- C- korttelialuetta koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty pysäköintilaitoksen rakentamista koskeva seuraava kaavamääräys:
    - Rakennusoikeuden estämättä a-merkitylle rakennusalalle saa sijoittaa pysäköintilaitoksen.
- Alueen sisäiselle jalankululle varattua alueen osaa koskeva selite (jk) on poistettu kaavamääräyksistä.

Tarkistukset ovat melun hallintaa, alueelle syntyvää kaupunkikuvaa ja muita kaavan tavoitteita tukevia ja täsmentäviä. Tarkistukset eivät ole vaikuttaneet asemakaavan rakennusoikeuteen, joka on edelleen 42 730 k-m², josta asumisen osuus on 40 350 k-m². Kaavan arvioidaan tuottavan asuntoja noin 800 uudelle asukkaalle. Kaavan rajaukseen ja pinta-alaan ei ole tehty muutoksia. Tarkistukset eivät ole merkittäviä, joten uusi nähtäville asettaminen ei ole tarpeen.

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 ja tuottaa uutta asuntokerrosalaa asuinrakennusten korttelialueelle(A) 37 300 k-m² sekä rivitalojen ja muiden kytkettyjen pientalojen korttelialueelle (AR) 3 050 k-m².

Sopimus
Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 17.9.2024 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) annetaan liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 17.9.2024 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 232600 sekä tonttijakoehdotus, 23. Kivistö / Kivistön Onnenkivi

Käsittely:
Merkittiin, että talous- ja hallintojohtaja Jonna Hohti poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Sopimukset
Asemakaavamuutokseen liittyvä maankäyttösopimus on allekirjoitettu 30.9.2024.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa liitteen mukaiset vastineet lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 17.9.2024 päivätty asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 232600 sekä tonttijakoehdotus, 23. Kivistö / Kivistön Onnenkivi

Liitteet:
- Asemakaavaehdotus 17.9.2024
- Asemakaavaselostus 17.9.2024
- Lausunnot ja vastineet 17.9.2024

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Noora Laak, p. 050 302 9427, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

232600

Päiväys
Datum

17.9.2024

Vantaan kaupunki
KIVISTÖN ONNENKIVI

Kaupunginosa 23, Kivistö
Korttelit 23211–23220 sekä katu- ja virkistysalueet.

Asemakaava
Korttelit 23211–23220 sekä katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako
23211–23220

1:1000

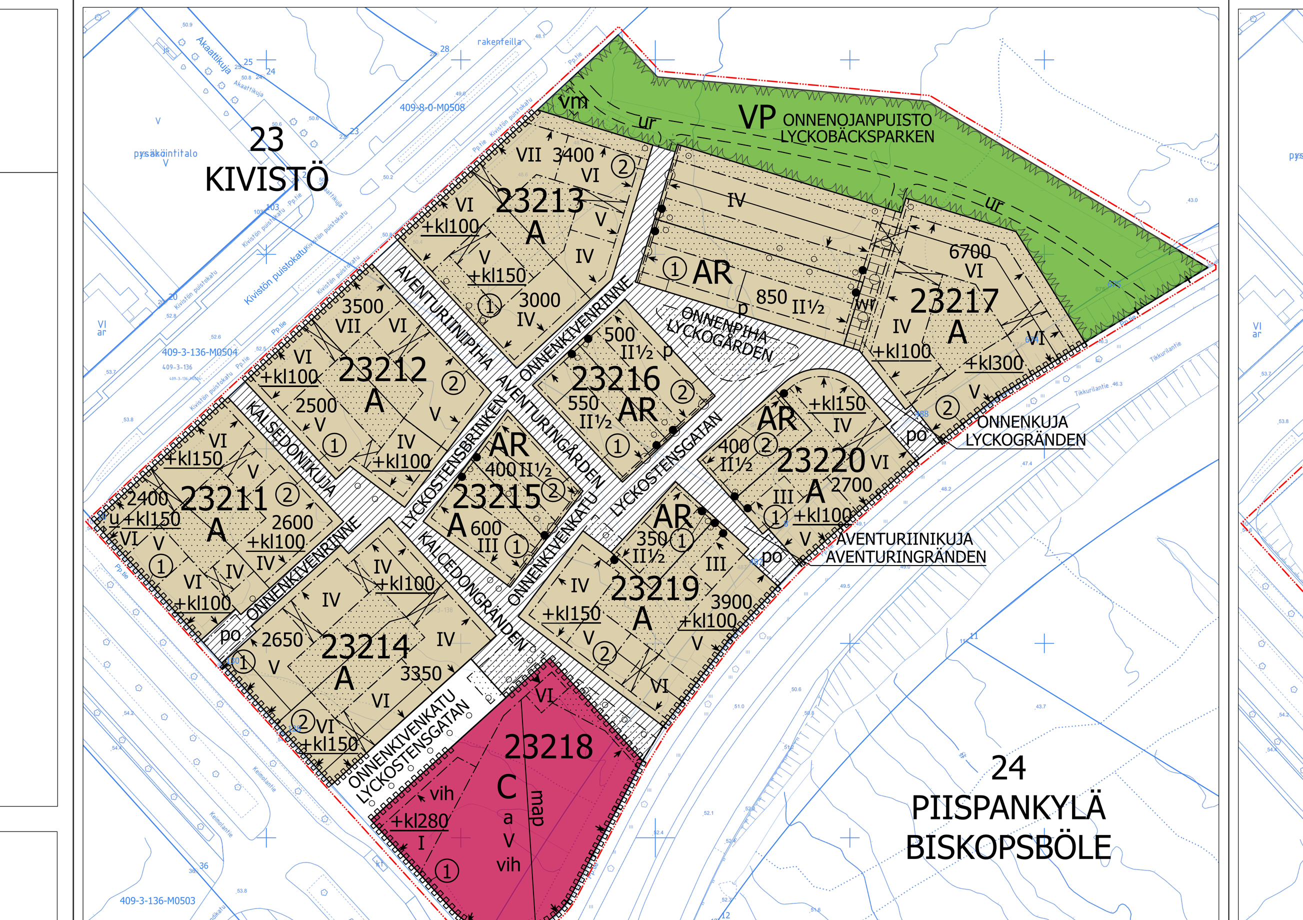
Vanda stad
KIVISTÖS LYCKOSTEN

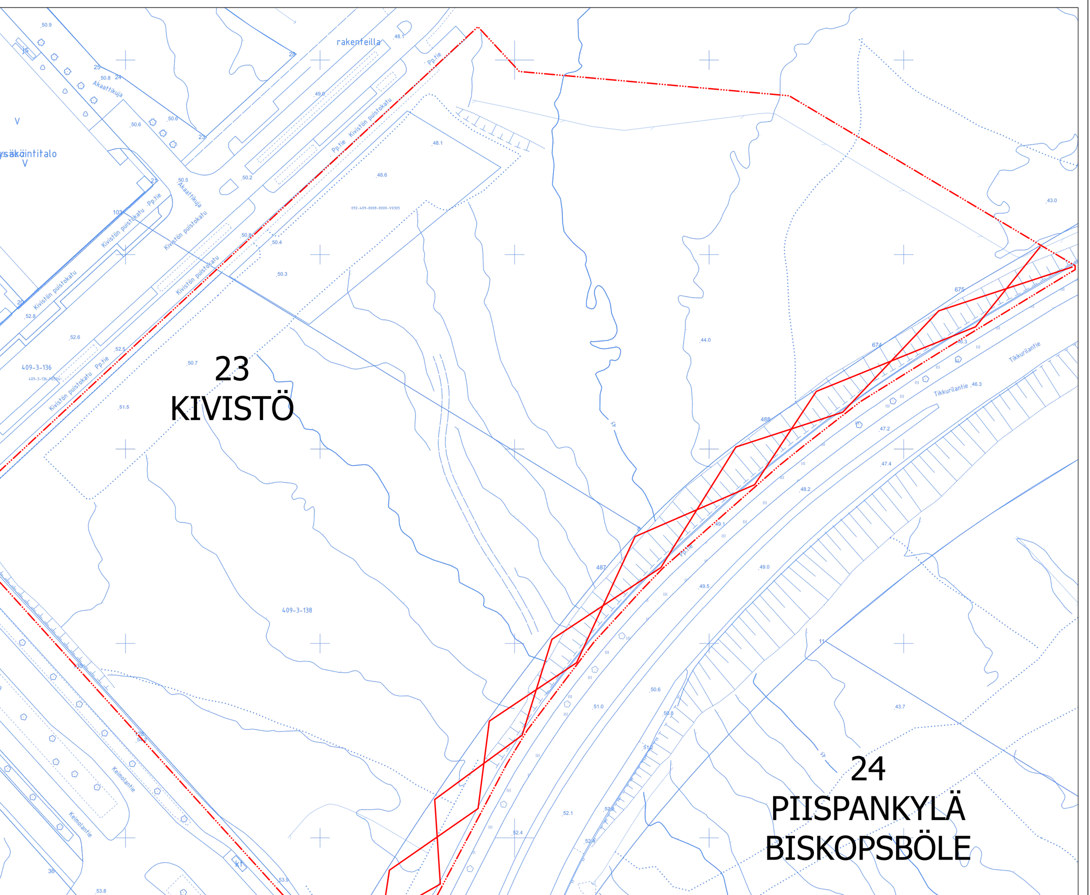
Stadsdel 23, Kivistö
Kvarteren 23211–23220 samt gatu- och rekreationsområden.

Detaljplan
Kvarteren 23211–23220 samt gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning
23211–23220

1:1000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Kvartersområde för bostadshus.

Kerroskorkeudet ja kerrosluvut

Asuinkerrostalojen katutilan puoleisen maantasokerroksen kerroskorkeuden on oltava vähintään 4 metriä. Asemakaavan osoittaman kerrosluvun lisäksi voi sisäpihan puolen maantasokerroksen toteuttaa kaksikerroksisena.

Asuinkerrostalojen asuintiloissa vapaan huonekorkeuden on oltava vähintään 3 metriä.

Kortteleissa 23217 ja 23220 Tikkurilantiehen rajautuvaan rakennusalaan saa sijoittaa sisäpihan puolelle avautuvan puolikerroksen johon saa sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja kerrosluvusta ja rakennusoikeudesta huolimatta.

Våningshöjder och våningstal

Bostadshöghusens markplansvåningen mot gatan ska vara minst 4 meter. I markplansvåningen får det utöver våningstalet som anges i detaljplan förses som två våningar mot innergården.

I bostadshöghusens bostadsutrymmen ska den fria rumshöjden vara minst 3 meter.

I kvarteren 23217 och 23220 på byggnadsytan som gränsar till Dickursbyvägen får en halvvåning placeras på sidan mot innergården. Halvvåningen får innehålla lokaler i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet oberoende av våningsantal och byggrätt.

Julkisivut

Asuinkerrostalojen julkisivujen värin ja/tai materiaalin, aukotuksen sommittelun ja yksityiskohtien on poikettava toisistaan kerroskorkeuden vaihtuessa tai vähintään 20 metrin välein.

Julkisivuissa ei sallita näkyviä vaakasuuntaisia elementtisaumoja. Mahdollisten pystysuuntaisten elementtisaumojen on oltava oleellinen osa rakennuksen arkkitehtuuria.

Kuudes ja seitsemäs kerros on oltava sisäänvedetty alempien kerroksien julkisivun pinnasta vähintään 1 metri.

Rakennusten suunnittelussa on huomioitava mahdollisten katuvalaisimien ja liikenneopasteiden kiinnittäminen rakennusten julkisivuihin.

Fasader

Färgen och/eller materialet, öppningarnas utformning och detaljerna i bostadshöghusens fasader ska skilja sig åt när våningshöjden förändras eller med minst 20 meters avstånd.

I fasaderna tillåts inga synliga vågräta elementfogar. Eventuella lodräta elementfogar ska utgöra en väsentlig del av byggnadens arkitektur.

Sjätte och sjunde våningen ska dras in från ytan av fasaden på de nedre våningarna med minst 1 meter.

Vid planering av byggnader ska ta hänsyn in infästningen av möjliga gatubelysningar och trafiksignaler till fasaderna av byggnader.

Katot

Rakennuksissa on oltava harja- tai satulakatto, niiden muunnos tai kasvikatto, kattopuutarha tai kattoterassi, tai edellä mainittujen yhdistelmä.

Harja- tai satulakaton alle muodostuvaan tilaan tulee sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaista tilaa.

Räystäslinja tulee olla rakennuksen ylimmän asuinkerroksen lattiapinnan tasolla tai sen alapuolella, ellei ylimmän kerroksen tasolla julkisivussa ole kattoterassia.

Harja- tai satulakattopintoja tulee rytmittää kattoikkunoilla ja/tai -lyhdyillä.

Tak

Byggnaderna ska ha ås- eller sadeltak, en variant av dessa eller ett gröntak, en takträdgård eller en takterrass, eller en kombination av ovanstående.

I det utrymme som bildas under ås- eller sadeltaket ska utrymme placeras i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet.

Takfotslinjen ska ligga på samma nivå som golvnivån i byggnadens översta bostadsvåning eller nedanför den om det inte finns en takterrass i fasaden i nivå med den översta våningen.

Ås- eller sadeltakens ytor ska varieras med takfönster och/eller takkupor.

Parvekkeet ja erkkerit

Parvekkeiden on oltava erillisiä. Parvekkeet eivät saa muodostaa yhtenäisiä vyöhykkeitä.

Ulokeparvekkeet tulee sijoittaa vapaasti siten, että julkisivusta syntyy eloisa kokonaisuus.

Parvekkeita ei saa kannattaa maasta.

Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli, mutta ne eivät saa ylittää korttelialueen rajaa enempää kuin 1 metrin.

Ulokeparvekkeiden ja erkkerien alapinnan tulee olla vähintään 6 m etäisyydellä katutasosta.

Parvekkeiden, kulkuaukkojen ja ulokkeiden näkyvät pinnat tulee käsitellä julkisivujen laatutasoa vastaavasti.

Kaikilla julkisivuilla tulee olla tuuletusparvekkeita ja ranskalaisia parvekkeita.

Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 1,0 m ulkonevia ja 2,0 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita.

Balkonger och burspråk

Balkongerna ska vara separata. Balkongerna får inte bilda enhetliga zoner.

De utskjutande balkongerna ska placeras fritt, så att fasaden blir en levande helhet.

Balkongerna får inte stöttas upp från marken.

Balkonger och burspråk får byggas så att de skjuter ut över byggnadsytans gräns, men de får inte överskrida kvartersområdets gräns med mer än 1 meter.

De utskjutande balkongernas och burspråkens undersida ska vara på minst 6 m avstånd från gatunivån.

Balkongernas, passagernas och utsprångens synliga ytor ska behandlas så att de motsvarar fasadernas kvalitetsnivå.

Varje fasad ska ha balkonger för vistelse och franska balkonger.

På de fasader som vätter mot gaten får endast placeras högst 1,0 m djupa och 2,0 m breda balkonger med spjälförsedda räcken.

Kivijalkakerrokset ja asuntokohtaiset pihat

Maantasokerroksen on oltava avoin, toiminnallinen ja kävelijälle virikkeellinen.

Maantasokerroksessa on oltava asuntoja, työtiloja, liiketiloja ja yhteistiloja.

Maantasokerroksen tiloihin tulee olla pääsisäänkäynti suoraan ulkotilasta.

Rakennusten ja katualueen väliset tilat on toteutettava asuntokohtaisina pääsisäänkäyntipihoina, liike- ja yhteistiloihin liittyvinä ulkotiloina tai käsitellä muuten osana kaupunkimaista katutilaa.

Tonteilta ja asuntokohtaisilta pihoilta saa taloyhtiön hoitovastuulla rakentaa yhteyden puistoon.

Asuntokohtaiset pihat saa aidata kasviaidalla.

Stenfotsvåningen och bostadsvisa gårdar

Markplansvåningen ska vara öppen, funktionell och stimulerande för gående.

Markplansvåningen ska huvudsakligen inrymma bostäder, arbetsutrymmen, affärslokaler och gemensamma utrymmen.

Markplansvåningens utrymmen ska ha en huvudentré från uterummet.

Utrymmena mellan byggnaderna och gatuområdet ska byggas som bostadsvisa entrégårdsplan, uterum som hör till affärs- och de gemensamma utrymmena eller i övrigt behandlas som en del av det urbana gaturummet.

Från tomterna och bostadsvisa gårdarna får på husbolagets skötselansvar byggas en förbindelse till parken.

Gårdarna för respektive bostad får inhägnas med häck.

Sisäänkäynnit ja porrashuoneet

Sisäänkäyntejä on oltava vähintään 10 metrin välein ja niiden on oltava sääsuojattuja. Pääsisäänkäyntien on erotuttava selkeästi toissijaisista sisäänkäynneistä.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.

Porrashuoneiden on oltava läpikuljettavia. Porrashuoneisiin tulee olla kulku sekä pihalta että kadulta/puistosta.

Porrashuoneiden edustat on kivettävä.

Entréer och trapphus

Det ska finnas entréer med minst 10 meters mellanrum och de ska vara väderskyddade. Huvudentréer ska tydligt gå att urskilja från sekundära entréer.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp.

Det ska gå att passera genom trapphusen. Trapphusen ska ha entréer både från gården och gatan/parken.

Områdena framför trapphusen ska stenläggas.

Varastot ja kellarit

Asuntokohtaisia irtaimistovarastoja ei saa sijoittaa maantasokerrokseen, lukuun ottamatta maantasokerroksen asunnoille kuuluvia varastoja.

Polkupyörä-, ulkoväline- ja lastenvaunuvarastot on sijoitettava maantasoon tai asuntojen välittömään läheisyyteen.

Förråd och källare

Bostadsvisa förråd för lös egendom får inte placeras på markplansvåningen, med undantag för förråd som hör till markplansvåningens bostäder.

Cykelförråd, förråd för friluftsutrustning och barnvagnar ska placeras i markplanet eller i bostädernas omedelbara närhet.

Kortteleiden yhteiset sisäpiha-alueet

Jokaisen asuinkorttelin sisäpihasta on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Ulko-oleskelutiloista vähintään 5 % on katettava.

Pihan kulkuyhteyksien tulee olla vettä läpäisevää pintaa.

Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on säilytettävä luonnonmukaisena ja tarvittaessa täydennysistutettava kasvillisuudeltaan monimuotoisesti. Pihoille on istutettava hyötykasveja ja suureksi kasvavia puita sekä pensaita.

Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata lukuun ottamatta huoneistokohtaisia pihoja.

Pihoille ei saa sijoittaa pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja.

Kvarterets gemensamma innergårdsområden

Varje bostadskvarters innergård ska bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård som har ett gemensamt område för lek och vistelse. För gemensamma gård ska en enhetlig plan över gården utarbetas. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

Minst 5 % av utrymmena för utomhusvistelse ska förses med tak.

Gårdens förbindelsen ska ha genomsläppliga ytbeläggningar.

De delar av innergården som inte används för nödvändiga gångvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska bevaras naturligt och vid behov planteras med varierande växtlighet. På gårdarna ska det planteras nyttoväxter och storvuxna träd samt buskar.

Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas med undantag av bostadsvisa gårdarna.

På gårdarna är det inte tillåtet att placera lyftplatser som behövs för räddning.

Poikkeukset rakennusoikeudesta

Maantasokerrokseen saa kl-merkinnän edellyttämän rakennusalan lisäksi rakentaa pienliiketiloja, joissa myös asuminen on mahdollista.

Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m² / kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuoneen saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Asukkaiden yhteistilat kuten talopesulat, kuivaustilat, talosaunat, harrastetilat, säilytystilat, varastot, viherhuoneet, kierrätyshuoneet, kasvihuoneet ja talousrakennukset saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi ja kerrosluvusta huolimatta.

Asumista palvelevien yhteistilojen rakennusoikeudet ja sallitut muut asumisen lisärakennusoikeudet eivät mitoita auto- tai polkupyöräpaikkoja.

Avvikelser från byggrätten

I markplansvåningen får det utöver den byggnadsyta som krävs i kl-beteckningen byggas mindre affärslokaler, där också boende är möjligt.

På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.

På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.

På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten.

De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Gemensamma utrymmen för de boende som tvättstugor, torkrum, gemensamma bastur, hobbyrum, förvaringsutrymmen, förråd, grönrum, återvinningsrum, växthus och ekonomibyggnader får byggas utöver den byggrätt och våningstalet som anvisats i planen.

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

Sosiaalinen ja ekologinen kestävyys

Asukkaiden käyttöön on rakennettava vähintään seuraavat yhteistilat:
- Talosauna, jossa on parveke tai vilvoitteluterassi.
- Jokaisessa korttelissa on rakennettava kaikkia korttelin asukkaita palvelevaa yhteistä oleskelutilaa vähintään 1 % korttelin asumisen rakennusoikeudesta. Yhteisen oleskelutilan saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Oleskelutilaan on liityttävä ulko-oleskelutila ja/tai viherhuone.

Lisäksi on toteutettava jokaisessa korttelissa vähintään kolme (3) seuraavista ratkaisuista paitsi korttelissa 23215 vähintään yksi (1) seuraavista ratkaisuista:
- yhteispihalle tai kattoterassille asukkaiden yhteinen kasvihuone, jonka koko on vähintään 10 m²
- yhteiskäyttöinen kattopuutarha oleskelutiloineen
- monimuotoinen sadepuutarha
- puurakentaminen tai muiden hiiltä sitovien rakennusmateriaalien tai -tekniikoiden käyttö
- uusiutuvan energian tuotanto ja/tai hyödyntäminen
- muu perusteltu innovatiivinen, hiilineutraaliutta kehittävä ratkaisu

Yhteiskäyttötilat tulee sijoittaa pääsääntöisesti kadun/ puiston puolelle, mikäli rakennusalan kl-rakennusoikeus sen mahdollistaa.

Social och ekologisk hållbarhet

Dessutom ska minst följande gemensamma utrymmen byggas för de boendes bruk:
- En gemensam bastu som har en balkong eller en avsvalkningsterrass.
- I kvarter ska minst 1 % av kvarterets byggrätt för boende användas för byggande av ett gemensamt vistelseutrymme för alla boende i kvartet. Det gemensamma vistelseutrymmet får byggas utöver byggrätten. I anslutning till vistelseutrymmet ska det finnas en uteplats och/eller ett grönrum.

Utöver detta ska minst tre (3) av följande lösningar förverkligas byggnadsskedet i varje kvarter bortsett minst två (2) av följande lösningar i kvarten 23215:
- på den gemensamma gården eller takterrassen ett gemensamt växthus med en storlek av minst 10 m² för de boende
- en takträdgård med vistelseutrymmen för gemensamt bruk
- en till sin biodiversitet mångsidig regnträdgård
- byggande i trä eller utnyttjande av andra byggnadsmaterial eller -tekniker som binder kol
- produktion och utnyttjande av förnybar energi
- en annan grundad, innovativ lösning som utvecklar kolneutralitet

Lokalerna för gemensamt bruk ska huvudsakligen placeras mot gaten/parken, om byggnadsytans kl-byggrätt möjliggör detta.

Hulevesien hallinta

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

Hanteringen av dagvatten

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

Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
- asuminen 2 pp / asunto
- palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Asumisen polkupyörätiloista vähintään 50 % on oltava lukittavia ja säältä suojattuja tiloja, 30 % saa olla katoksia ja 20 % avopaikkoja.

Cykeltrafik och -parkering

Minimiantalet cykelplatser som ska byggas::
- boende 2 cp / bostad
- service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

Minst 50 % av cykelplatserna för boende ska vara låsbara och väderskyddade utrymmen, 30 % får förses med tak och 20 % utan tak.

Autoliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
- asuminen vähintään 1 ap / 130 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap kolmea asuntoa kohden
- vieraspysäköinti 1 ap / 1 500 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 ap / 60 k-m²
- lyhytaikainen huoltopysäköinti ja kotipalvelut 1 ap / 5 000 k-m²

Yllä mainitut pysäköintipaikat on sijoitettava korttelissa 23218 sijaitsevaan pysäköintilaitokseen huomioiden seuraavat poikkeukset:
Liikuntaesteisteisille varattua pysäköintiä varten tulee toteuttaa korttelissa 23215 yksi (1) pysäköintipaikka ja kortteleissa 23211-23214, 23217, 23219 ja 23220 kaksi (2) pysäköintipaikkaa.
Liikuntaesteisten pysäköintipaikat on sijoitettava korttelin rakennusalan sisään.

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärän lisäksi on rakennettava seuraavat lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä palvelevat pysäköintipaikat:
- kortteleissa 23211, 23215, 23219 ja 23220 yksi (1) pysäköintipaikka
- kortteleissa 23212, 23213, 23214, 23217 kaksi (2) pysäköintipaikkaa

Lyhytaikaisen pysäköinnin paikat on sijoitettava korttelialueelle rakennusalan rajojen sisään ja/tai rakennusalan ja katualueen väliselle tontin osalle.

Pysäköinnin toteutuessa nimeämättömänä pysäköintilaitoksessa sallitaan 15 % poikkeama vähimmäismäärästä. Myös vuorottaispysäköinnin toteuttaminen mahdollistaa poikkeaman erillisen selvityksen perusteella.

Kortteleihin sijoitettavat autopaikat saa sijoittaa tonttijaosta riippumatta.

Biltrafik och -parkering

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
- boende minst 1 bp / 130 m²-vy dock minst 1 bp per tre bostäder
- gästparkering 1 bp / 1 500 m²-vy
- service- och äffarslokaler 1 bp / 60 m²-vy
- kortvarig serviceparkering och hemvård 1 bp / 5 000 m²-vy

Ovan nämnda parkeringsplatser ska placeras i den parkeringsanläggning som finns i kvarteret 23218 med beaktande av följande avvikelser:
I kvarteren 23215 ska ett (1) parkeringsplats och i kvarteren 23211-23214, 23217, 23219 och 23220 ska två (2) parkeringsplatser för rörelsehindrade ska placeras inom kvarterets byggnadsyta.

Utöver minimiantalet bilplatser som ska byggas ska följande parkeringsplatser byggas för kortvarig serviceparkering och hemtjänstens parkering:nimiantalet cykelplatser som ska byggas:
- i kvarteren 23211, 23215, 23219 ja 23220 ett (1) parkeringsplats
- i kvarteren 23212, 23213, 23214, 23217 två (2) parkeringsplatser

Parkeringsplatser för kortvarig parkering ska placeras på kvartersområde inom kvarterets byggnadsyta och/eller på tomtdelen mellan byggnadsyta och gatuområde.

När parkeringen förverkligas som omarkerade platser i en parkeringsanläggning tillåts en avvikelse på 15 % från minimiantalet. Också förverkligande av växelvis parkering möjliggör en avvikelse på grundval av en separat utredning.

De bilplatser som placeras i kvarteren får placeras oberoende av tomtindelningen.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Yhteiskäyttöön tarkoitetuilla ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ljudisoleringen ΔL mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 35 dB.

I områden för utomhusvistelse avsedda för gemensamt bruk och på balkonger som är avsedda för vistelse ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för buller i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

Bostäderna ska planeras antingen så att de inte öppnar upp endast mot en fasad där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid. Om detta inte kan genomföras med rimliga åtgärder för alla bostäder kan en liten del av bostäderna öppna sig enbart i riktningen över 65 dB.

Rakennusmateriaalien ja kattomuotojen valinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Asemakaava-alueen asuinkortteleiden kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään. Liittyminen putkikeräysjärjestelmään tulee toteuttaa korttelikohtaisesti tonttijaosta riippumatta.

Jokaiselle korttelille saa osoittaa ainoastaan yhden kaukolämmön liityntäpisteen. Liityntäpisteen kautta tulee varmistaa korttelin kaikkien tonttien liityntämahdollisuus kaukolämpöverkkoon tonttijaosta riippumatta.

Keimolantien ja Tikkurilantien puolelle ei saa sijoittaa asuinhuoneistojen korvausilmanottoaukkoja.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av byggnadsmaterial ock takformar.

Fastigheterna i detaljplaneområdets bostadskvarter ska anslutas till det centraliserade regionala rörsystemet för insamling av avfall i Kivistö centrum. Anslutning till rörsystemet ska genomföras kvartersvis oberoende av tomtindelningen.

Till varje kvarter får endast en anslutningspunkt för fjärrvärme anvisas. Genom anslutningspunkten ska anslutningsmöjlighet till fjärrvärmenätet för alla kvarterets tomter säkerställas oberoende av tomtindelningen.

Mot Käinbyvägen och Dickursbyvägen får inga öppningar för tagning av ersättningsluft till bostadslägenheter placeras.

AR

Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue.

Kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus.

Julkisivut

Rivitalojen ja kaupunkipientalojen julkisivut tulee jäsentää vertikaalisesti yhden asunnon mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin, materiaalin, aukotuksen sommittelun ja/tai yksityiskohtien suhteen.

Julkisivuissa ei sallita näkyviä vaakasuuntaisia elementtisaumoja. Mahdollisten pystysuuntaisten elementtisaumojen on oltava oleellinen osa rakennuksen arkkitehtuuria.

Rakennusten suunnittelussa on huomioitava mahdollisten katuvalaisimien ja liikenneopasteiden kiinnittäminen rakennusten julkisivuihin.

Fasader

Radhusens och de sammanbyggda stadsvillornas fasader ska vertikalt struktureras in i en bostad långa delar som avviker från varandra beträffande färg, material, öppningarnas utformning och/eller detaljer.

I fasaderna tillåts inga synliga vågräta elementfogar. Eventuella lodräta elementfogar ska utgöra en väsentlig del av byggnadens arkitektur.

Vid planering av byggnader ska ta hänsyn infästningen av möjliga gatubelysningar och trafiksignaler till fasaderna av byggnader.

Katot

Rakennuksissa tulee olla harjakatto.

Kattokaltevuuden tulee olla vähintään 30°.

Harjakaton alle muodostuvaan tilaan tulee sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaista tilaa.

Harjakattopintoja tulee rytmittää kattoikkunoilla ja/tai -lyhdyillä.

Katoille saa kattomuodosta huolimatta rakentaa kattoterasseja ja kattopuutarhoja.

Tak

Byggnaderna ska ha åstak.

Taklutningen ska vara på minst 30°.

I det utrymme som bildas under åstaket ska utrymme placeras i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet.

Åstakens ytor ska varieras med takfönster och/eller takkupor.

Takterasser och takträdgårdar får byggas på taken oberoende av takformen.

Parvekkeet ja erkkerit

Ulokeparvekkeiden ja erkkerien alapinnan tulee olla vähintään 3 m etäisyydellä maantasosta.

Parvekkeiden, kulkuaukkojen ja ulokkeiden näkyvät pinnat tulee käsitellä julkisivujen laatutasoa vastaavasti.

Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 1,0 m ulkonevia ja 2,0 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita.

Balkonger och burspråk

De utskjutande balkongernas och burspråkens undersida ska vara på minst 3 m avstånd från marknivån.

Balkongernas, passagernas och utsprångens synliga ytor ska behandlas så att de motsvarar fasadernas kvalitetsnivå.

På de fasader som vätter mot gaten får endast placeras högst 1,0 m djupa och 2,0 m breda balkonger med spjälförsedda räcken.

Kivijalkakerrokset ja pihat

Maantasokerroksen on oltava avoin, toiminnallinen ja kävelijälle virikkeellinen.

Maantasokerroksessa on oltava pääsääntöisesti asuntoja, työtiloja ja yhteistiloja.

Asuntokohtaiset pihat saa aidata kasviaidalla.

Lukuun ottamatta korttelia 23216 sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Ulko-oleskelutiloista vähintään 5 % on katettava.

Pihan kulkuyhteyksien tulee olla vettä läpäisevää pintaa.

Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on säilytettävä luonnonmukaisena ja tarvittaessa täydennysistutettava kasvillisuudeltaan monimuotoisesti. Pihoille on istutettava hyötykasveja ja suureksi kasvavia puita sekä pensaita.

Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata.

Stenfotsvåningar och gårdar

Markplansvåningen ska vara öppen, funktionell och stimulerande för gående.

Markplansvåningen ska huvudsakligen inrymma bostäder, arbetsutrymmen och gemensamma utrymmen.

Gårdarna för respektive bostad får inhägnas med häck.

Med undantag av kvarteret 23216 ska kvarters innergård bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård som har ett gemensamt område för lek och vistelse. För gemensamma gård ska en enhetlig plan över gården utarbetas. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

Minst 5 % av utrymmena för utomhusvistelse ska förses med tak.

Gårdens förbindelsen ska ha genomsläppliga ytbeläggningar.

De delar av innergården som inte används för nödvändiga gångvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska bevaras naturligt och vid behov planteras med varierande växtlighet. På gårdarna ska det planteras nyttoväxter och storvuxna träd samt buskar.

Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas.

Sisäänkäynnit

Asuntoihin tulee olla kulku sekä pihalta että kadulta. Kadunpuoleisen sisäänkäynnin tulee olla pääsisäänkäynti.

Katualueen puolella sijaitseviin yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla pääsisäänkäynti kadulta ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin.

Entréer

Bostäderna ska ha entréer både från gården och gatan. En entré mot gaten ska vara en huvudentré.

Utrymmena för gemensamt bruk på gatuområdets sida ska ha en huvudentré från gatan och de ska anslutas till uterummen med stora fönster och dörrar.

Poikkeukset rakennusoikeudesta

Asukkaiden yhteistilat kuten talopesulat, kuivaustilat, talosaunat, harrastetilat, säilytystilat, varastot, viherhuoneet, kierrätyshuoneet, kasvihuoneet ja talousrakennukset saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Asumista palvelevien yhteistilojen rakennusoikeudet ja sallitut muut asumisen lisärakennusoikeudet eivät mitoita auto- tai polkupyöräpaikkoja.

Avvikelser från byggrätten

Gemensamma utrymmen för de boende som tvättstugor, torkrum, gemensamma bastur, hobbyrum, förvaringsutrymmen, förråd, grönrum, återvinningsrum, växthus och ekonomibyggnader får byggas utöver den byggrätt och våningstalet som anvisats i planen.

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

Sosiaalinen ja ekologinen kestävyys

Rakennusvaiheessa on toteutettava vähintään yksi (1) seuraavista ratkaisuista:
- puurakentaminen tai muiden hiiltä sitovien rakennusmateriaalien tai -tekniikoiden käyttö
- uusiutuvan energian tuotanto ja/tai hyödyntäminen
- muu perusteltu innovatiivinen, hiilineutraaliutta edistävä ratkaisu

Social och ekologisk hållbarhet

I byggnadsskedet ska minst en (1) av följande lösningar genomanföras:
- byggande i trä eller utnyttjande av andra byggnadsmaterial eller -tekniker som binder kol
- produktion och/eller utnyttjande av förnybar energiboende
- en annan grundad, innovativ lösning som främjar klimatneutralitet

Hulevesien hallinta

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

Dagvattenhanteringen

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

Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
- asuminen 2 pp / asunto

Asumisen polkupyörätiloista vähintään 50 % on oltava lukittavia ja säältä suojattuja tiloja, 30 % saa olla katoksia ja 20 % avopaikkoja.

Cykeltrafik och -parkering

Minimiantalet cykelplatser som ska byggas:
- boende 1 cp / bostad
Minst 50 % av cykelplatserna för boende ska vara låsbara och väderskyddade utrymmen, 30 % får förses med tak och 20 % utan tak.

Autoliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
- asuminen 1 ap / asunto
- vieraspysäköinti 1 ap / 1500 k-m²

Vieraspaikat tulee sijoittaa kortteliin 23218.

Asuntokohtaisen autopaikan saa sijoittaa tontille.

Pysäköintiä ei saa sijoittaa kortteleiden sisäpihoille.

Biltrafik och -parkering

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
- boende 1 bp / bostad
- gästparkering 1 bp / 1 500 m²-vy

Gästparkering ska placeras i kvarteret 23218.

Den bostadsvisa parkeringsplatsen får placeras på tomten.

Parkering får inte placeras på kvarterens innergårdar.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Rakennusmateriaalien ja kattomuotojen valinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Asemakaava-alueen asuinkortteleiden kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään. Liittyminen putkikeräysjärjestelmään tulee toteuttaa korttelikohtaisesti tonttijaosta riippumatta.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ljudisoleringen ΔL mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 35 dB.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av byggnadsmaterial ock takformar.

I områden för utomhusvistelse och på balkonger som är avsedda för vistelse ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för buller i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

Fastigheterna i detaljplaneområdets bostadskvarter ska anslutas till det centraliserade regionala rörsystemet för insamling av avfall i Kivistö centrum. Anslutning till rörsystemet ska genomföras kvartersvis oberoende av tomtindelningen.

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Kvartersområde för centrumfunktioner.

Rakennuksen on muodostetteva kaupunkikuvallinen maamerkki. Keimolantien ja Tikkurilantien risteystä on korostettava arkkitehtonisesti.

Maantasokerroksen liike- ja palvelutiloihin tulee olla pääsisäänkäynti kadulta ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin. Maantasokerroksen julkisivun on oltava kävelijälle virikkeellinen.

Rakennuksen julkisivut on jäsenneltävä vertikaalisesti vähintään 20 metrin välein eri osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin ja/tai materiaalin, aukotuksen sommittelun ja yksityiskohtien suhteen.

Rakennuksen julkisivut tulee käsitellä taiteen keinoin ja/tai julkisivut tulee toteuttaa viherseininä.

Rakennusoikeuden estämättä a-merkitylle rakennusalalle saa sijoittaa pysäköintilaitoksen.

Pysäköintiin osoitettujen tilojen seinät tulee rakentaa tiivisrakenteisina vähintään 3 metrin korkeuteen saakka.

Ajovalojen suuntautumiseen tulee kiinnittää huomiota siten, että valo ei häiritse asuinhuoneistoja.

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

Pysäköintipaikoista vähintään 50 % tulee varustaa sähköauton latausmahdollisuudella. Sähköauton latausmahdollisuutta vailla olevat autopaikat tulee olla helposti muutettavissa lataukseen soveltuviksi.

Maantasokerrokseen saa sijoittaa helposti huollettavissa olevan muuntamon.

Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
- palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
- palvelu- ja liiketilat 1ap / 60 k-m²

Pysäköintilaitoksen katolle tulee järjestää yleinen kulkuyhteys suoraan kadulta kuntoportain.

Pysäköintilaitokseen saa sijoittaa väestönsuojan.

Kattotasolle ei saa sijoittaa autopysäköintiä.

Pysäköintilaitos on katettava. Pysäköintilaitoksen katolle on toteutettava hulevesien viivyttämiseksi luonnon monimuotoisuutta tukeva kasvikatto tai sitä tulee käyttää yhteisoleskelutilana ja -liikuntatilana.

Oleskelualueilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Byggnaden ska bilda ett landmärke med stadsbild. Käinbyvägens och Dickursbyvägens korsning ska arkitektoniskt framhävas.

Affärs- och servicelokalerna i markplansvåningen ska ha en huvudentré från gatan och de ska anslutas till uterummen med stora fönster och dörrar. Markplansvåningen ska vara stimulerande för gående.

Byggnadens fasader ska vertikalt struktureras in i 20 meter långa delar som avviker från varandra beträffande färg, material, öppningarnas utformning och/eller detaljer.

Fasaderna ska behandlas med konstnärliga metoder och/ eller så ska fasaderna förses med fasadvegetation.

Utan hinder av byggrätten får en parkeringsanläggning placeras på den byggnadsyta som betecknats med a.

Väggarna i utrymmen som anvisats för parkering ska byggas så att de är kompakta upp till minst 3 meters höjd.

Strålkastarnas riktning ska beaktas så att ljuset inte stör bostadsrummen.

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

Minst 50 % av de parkeringsplatser som placeras i parkeringsanläggningen ska utrustas med möjlighet att ladda elbilar. Bilplatser som saknar möjlighet att ladda elbilar ska enkelt kunna ändras så att de lämpar sig för laddning.

En transformator som är lätt att underhålla får placeras i markplansvåning.

För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Minimiantalet cykelplatser som ska byggas:
- service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
- service- och affärslokaler 1 bp / 60 m²-vy

Till parkeringsanläggningens tak ska det ordnas en allmän förbindelse direkt från gatan via motionstrappor.

Ett skyddsrum får placeras i parkeringsanläggningen.

Till parkeringsanläggningens tak får inte placeras bilparkering.

Parkeringsanläggningen ska övertäckas. På parkerings-anläggningens tak ska ett grönt tak som stödjer naturens mångfald anläggas för fördröjning av dagvatten eller så ska det användas som utrymme för samvaro och motion.

I områden för vistelse ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för buller i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

VP

Puisto.

Park.

Puistoreittejä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon olemassa oleva puusto ja pyrkiä mahdollisimman vähäisiin puiden kaatoihin.

Onnenojanpuistossa on viivytettävä hulevesiä.

Vid planeringen av parkleder ska man beakta det befintliga trädbeståndet och sträva efter att fälla så få träd som möjligt.

Dagvatten måste fördröjas i Lyckobäcksparken.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, kaupunkimaista, värikästä ja kaupunkikuvaa rikastuttavaa.

Kaupunkitilan tulee olla pienimittakaavaista kävelymiljöötä. Rakennusten ja kortteleiden on muodostettava inhimillistä ja monimuotoista kaupunkia.

Jokaisessa korttelissa on oltava rakennuskohtaista vaihtelua rakennusten massoitteluissa, kattomuodoissa, väreissä, materiaaleissa, julkisivun sommittelussa ja yksityiskohdissa monimuotoisen kaupunkitilan saavuttamiseksi.

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

Korttelin vihertehokkuuden on täytettävä tavoiteluku 1,0 tai rakennuslupaa haettaessa kulloinkin voimassa oleva tavoiteluku. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Rakennusten julkisivuissa tulee olla vaihtelua eri kerrosten välillä; alimmaisen ja ylimmän kerroksen on poikettava muista kerroksista.

Kulkuaukkoja ja sisäänkäyntejä sekä niiden ympäristöä on korostettava valaistuksen, arkkitehtuurin ja taiteen keinoin.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Painovoimaisen ilmanvaihdon vaatimat tekniset ratkaisut saa rakentaa kerrosluvusta huolimatta.

Toisiinsa kiinni sijoitetuilla rakennusaloilla rakennukset on rakennettava toisiinsa kiinni tonttijaosta huolimatta.

Yksikerroksisiin rakennusalan ulkopuolisiin rakenteisiin on rakennettava kasvikatto.

Rakentaminen maanalaisten johtojen läheisyydessä ei saa aiheuttaa haittaa tai vahinkoa maanalaisille verkostoille.

Johtoja ja kaapeleita saa sijoittaa tonttijaosta huolimatta.

Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin ja sekajätteen sekä pienmetallin ja keräyslasin) keräämiseksi kortteleihin 23218, 21211 ja 23213 on sijoitettava naapurikortteleiden kanssa yhteiskäyttöinen ja riittävän kokoinen kierrätyshuone, kuitenkin vähintään 15 m². Kierrätyshuoneiden on oltava helposti huollettavissa.

Rakennuspaikalla tulee rakennusluvan yhteydessä tehdä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Asemakaavan alueella tulee tuottaa ja hyödyntää uusiutuvaa energiaa.

Pihoille ei saa sijoittaa pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja.

Kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen, ellei kattoa käytetä muuhun toimintaan.

Bestämmelser som gäller hela planområdet

Arkitekturen ska vara av hög kvalitet, urban, färggrann och den ska berika stadsbilden.

Stadsrummet ska bilda en småskalig gångmiljö. Byggnaderna och kvarteren ska bilda en människovänlig och mångsidig stad.

I varje kvarter ska det finnas byggnadsvis variation i byggnadernas volymgestaltning, takformer, färger, material, fasadutformning och detaljer för att uppnå ett mångsidigt stadsrum.

I detaljplaneområdet ska det till detaljplanen bifogade konstkonceptet iakttas. Konst ska redan i initialskedet tas med i all arkitektonisk planering och miljöplanering. Principerna i detaljplanens färgplan ska följas. I samband med planeringen av det offentliga uterummet ska en park- och gatuplan utarbetas, där konstkonceptet iakttas. I planeringen av bostadskvarteren ska ett arbetspar bestående av en arkitekt och en konstnär delta och de ska utveckla och förverkliga ett konstkoncept i byggprojekten.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstalet 1,0 eller det målsättningstal som gäller vid respektive tidpunkt för ansökan om bygglov. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Byggnadernasm fasader ska ha variation mellan olika våningar; den nedersta och översta våningen ska skilja sig från de övriga våningarna.

Passager och entréer och omgivningen kring dem ska framhävas med hjälp av belysning, arkitektur och konst.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras så att de bildar en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

De teknsika lösningar som gravitationsventilation kräver får byggas utöver våningstalet.

På byggnadsytor som placerats fast i varandra ska byggnaderna byggas fast i varandra.

I konstruktioner med en våning som ligger utanför byggnadsytan ska det byggas gröntak.

Byggande i närheten av underjordiska ledningar får inte äventyra eller skada de underjordiska nätverken.

Ledningar och kablar får placeras oberoende av tomtindelningen.

Ett återvinningsrum som används gemensamt med grann-kvarteren och som är tillräckligt stort, dock minst 15 m², för insamling av återvinningsfraktioner som inte lämpar sig för systemet för insamling via rörsystem (t.ex. kartong av större storlekar och blandavfall samt mindre metallskrot och insamlingsglas) ska placeras i kvartersområdena 23218, 21211 och 23213. Återvinningsrummen ska vara lätta att utföra service i.

På byggplatsen ska en byggplatsspecifik grundundersökning genomföras i samband med bygglovet. Bygglösningarna ska baseras på byggplatsspecifika grundundersökningar och planer.

Vid planering av byggnader ska strävas efter koldioxidneutralitet under hela livscykeln. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

I detaljplanområdet ska förnybar energi produceras och utnyttjas.

På gårdarna är det inte tillåtet att placera lyftplatser som behövs för räddning.

Takytorna ska utnyttjas för insamling av solenergi om inte taket används för annan verksamhet.

	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.**
23	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KIVISTÖ	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
23211	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
ONNENKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
3900	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
III	**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.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
kl	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liiketiloja.**	**Byggnadsyta där affärslokaler får placeras.**
vih	**Viher- tai kasvikatto.** Alueelle on rakennettava viherkatto. Viherkaton kasvualustan on oltava vähintään 20 cm paksu. Viherkaton on oltava tyypiltään niitty-/ketokatto tai kattopuutarha.	**Grön- eller växttak.** I området ska ett gröntak anläggas. Gröntakets växtunderlag ska ha en tjocklek av minst 20 cm. Gröntaket ska till typen vara ett ängs-/fälttak eller en takträdgård.
a	**Auton säilytyspaikan rakennusala**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
u	**Uloke**	**Utsprång**
po	**Portaille varattu alueen osa.**	**Del av område reserverad för trappor.**
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
map	**Maanalainen pysäköintitila**	**Underjordiskt parkeringsutrymme**
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni. Rakennuksen kadunpuoleisesta julkisivusta vähintään 80 % on rakennettava nuolen osoittamaan rakennusalan rajaan kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.** Av byggnadens fasad mot gaten ska minst 80 % byggas fast i den gräns till byggnadsytan som anges av pilen
	Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla suora uloskäynti porrashuoneista.	**Beteckningen anger att denna sida av byggnaden skall ha direkt utgång från trapphusen.**
	Ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	**Riktgivande genomfartsöppning i byggnad.**
	Rakennukseen jätettävä kulkuaukko Kulkuaukot tulee toteuttaa vähintään 4 metrin ja enintään kahden kerroksen korkuisina ja niiden päälle tulee sijoittaa kerroksia tai vastaavia rakenteita. Rakennukseen jätettävään kulkuaukkoon tulee sijoittaa yksilöllinen valurautaportti, jolla sisäpiha on suljettavissa.	**Genomfartsöppning i byggnad** Passager ska förverkligas så att de är minst 4 meter och högst två våningar höga och ovanpå dem ska våningar eller motsvarande konstruktioner placeras. En unik gjutjärnsgrind måste placeras i passagen så att innergården kan stängas.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. Alueelle ei saa sijoittaa raskaita rakenteita. Alueelle kaavassa määrättyjen istutusten juuristot eivät saa vaurioittaa maanalaisia johtoverkostoja.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.** Tunga konstruktioner får inte placeras i området. Rotsystemen hos planteringarna som fastställts för området får inte skada de underjordiska ledningsnätverken.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	Katu.	**Gata.**
	Pihakatu.	**Gårdsgata.**
	Yleiselle jalankululle varattu alueen osa	**För allmän gångtrafik reserverad del av område**
wr	**Hulevesireitti.**	**Dagvattenled.**
	Istutettava alueen osa. Istutettava alue tulee säilyttää luonnomukaisena ja tarvittaessa täydennysistuttaa monimuotoisesti puilla ja pensailla. Maanalaista johtoa varten varatulle alueelle sijoittuvissa pensasistutuksissa tulee käyttää juurimattoa. Alueelle ei saa istuttaa puita.	**Del av område som skall planteras.** Planteringsområdet skall bevaras naturligt och vid behov planteras med varierande träd och buskar. Vid plantering av buskar i området som reserverats för en underjordisk ledning ska rotmatta användas. Träd får inte planteras i området.
	Ohjeellinen istutettava alueen osa.	**Riktgivande del av område som skall planteras.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	Istutettava puu.	**Träd som ska planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.	**Linje som anger takåsens riktning.**
	Rakennettava aita. Aitojen, muurien ja muiden ulkorakenteiden on liityttävä rakennusten kokonaisarkkitehtuuriin ja ne on toteutettava laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla. Aidan tulee olla 1,6 - 1,9 m korkea.	**Ett staket som ska byggas.** Staket, murar och övriga utomhuskonstruktioner ska anknyta till byggnadernas övergripande arkitektur och de ska byggas av högklassiga och hållbara material. Staket ska vara 1,6 - 1,9 m högt.
α = 35°-45°	**Kattokaltevuus.**	**Taklutning.**
+kl100	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Noora Laak, Aluearkkitehti, 2.9.2024 17.41

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.

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 26.9.2024 16.48

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

232600 KIVISTÖN ONNENKIVI

KIVISTÖ

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja asemakaavanmuutoksen selostus, joka koskee 17.9.2024 päivättyä asemakaavakarttaa nro 232600. Kaavoitus on tullut vireille 01.03.2021.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava koskee kortteleita 23211–23220 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 23, Kivistö.

Asemakaavan muutos koskee osaa kortteleista 23217–23220 sekä katu- ja virkistysalueita kaupunginosassa 23, Kivistö.

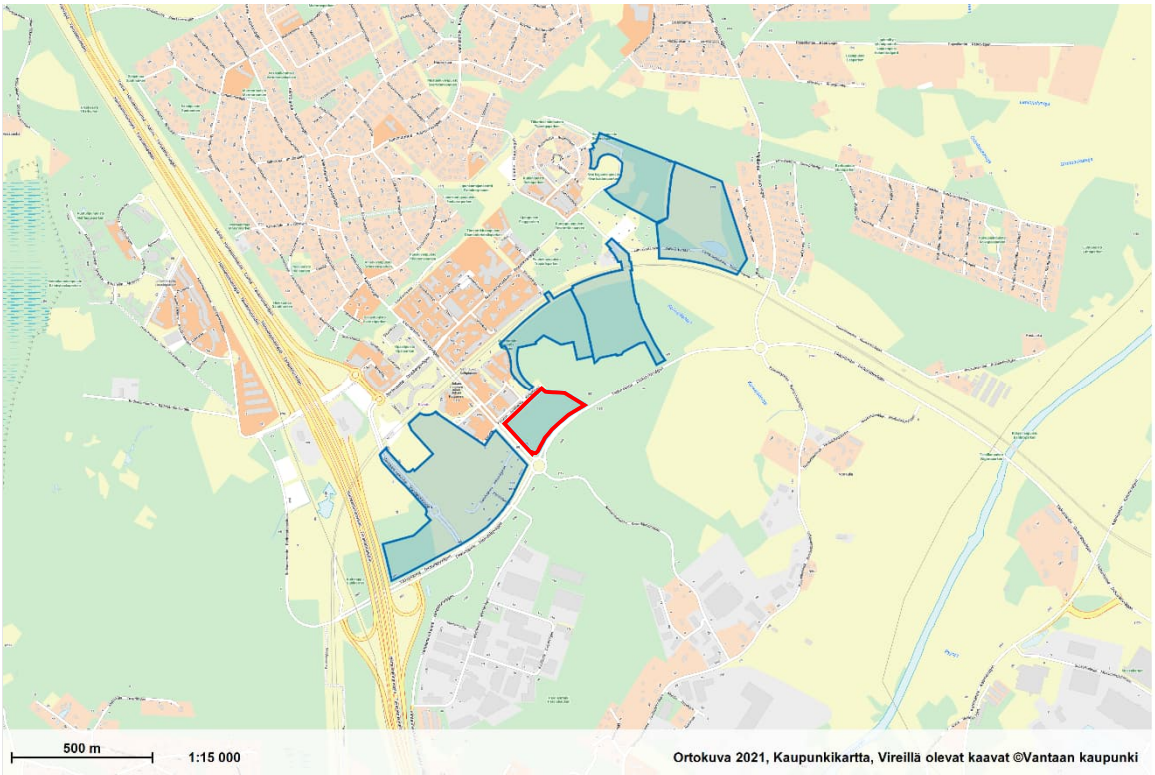
Tonttijako koskee kortteleita 23211–23220 kaupunginosassa 23, Kivistö.

Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella mahdollistetaan Kivistön keskusta-alueen laajeneminen Kehäradan eteläpuolelle. Kaavaratkaisun kaupunkirakenteellinen toteutus luo tiiviistä, katutiloiltaan aktiivista, monikäyttöistä ja vehreää urbaania kaupunkitilaa, jossa priorisoidaan miellyttävää kävely-ympäristöä. Kaava mahdollistaa noin 40 350 k-m² asuinrakentamista sekä lisäksi liike-, palvelu- ja toimitilaa. Alueelle mahdollistetaan kivijalaltaan aktiivinen pysäköintilaitos. Kaavaan sisältyy puistoalue: Onnenojanpuisto.

Kaavoitustyöhön on ryhdytty kaupungin toimesta. Kaava-alueen omistaa kaupunki ja yksityinen maanomistaja. Kaavaan liittyy yhteistoimintasopimus.

Kaavan laatija:
Noora Laak, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; noora.laak@vantaa.fi,
puh. 050 302 94 27.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella. Etäisyys Kivistön asemalle on noin 300–500 metriä ja tulevalle Lapinkylän asemalle noin 700–1000 metriä. Suunnittelualue rajautuu luoteessa Kivistön puistokatuun, koillisessa rakentamattomaan metsäalueeseen,

kaakossa Tikkurilantiehen ja lounaassa Keimolantiehen. Alueen pinta-ala on noin 3,1 hehtaaria. Suunnittelualue on pääosin rakentamatonta sekametsää.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaava on kaavoitusohjelmassa 2020, 2021 ja 2022, numerolla 232600.
- Kaavoitus tuli vireille 01.03.2021.
- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 30.04.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.
- Kaavatyötä esiteltiin yleisötilaisuuksissa 30.1.2020 ja 22.04.2021 (Teams Live) sekä Kaupunkisuunnittelun avoimissa ovissa 27.10.2021, 31.03.2022, 7.7.2022 ja 8.5.2023 sekä Kivistön kyläjuhlilla 17.9.2022. Koronavirusepidemian aikana työn etenemisestä on viestitty sivustolla osallistuvavantaa.fi > Suunnitellaan Kivistö.
- Asemakaava ja asemakaavanmuutosehdotus oli kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 5.9.2023.
- 5.9.2023 päivättyä suunnitteluaineistoa esiteltiin Kivistön kyläjuhlilla 16.9.2023.
- Kaupunginhallituksen käsittelyssä 18.9.2023 kaava-aineisto hyväksyttiin asetettavaksi nähtäville.
- Asemakaava ja asemakaavanmuutosehdotus oli MRA 27 §:n mukaisesti nähtävillä 4.10.2023-2.11.2023. Nähtävilläolon aikana kaavaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.
- Lausunnot ehdotuksesta pyydettiin 2.11.2023 mennessä. Lausuntoja pyydettiin 15 kpl ja niitä saatiin 7 kpl.
- Kaavaehdotuksen nähtävillä oloaikana Kivistön Mosaiikin kirjastolla 10.10.2023 pidetyssä yleisötilaisuudessa esiteltiin kaava-aineistoa ja kaavan suunnittelun tilannetta. Kivistössä ja Kivistön Mosaiikin kirjastolla 10.6.2024 pidetyssä yleisötilaisuudessa esiteltiin kaavahankkeen aineistoa ja suunnittelun tilannetta.
- Tarkistettu asemakaava ja asemakaavanmuutos on kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 17.9.2024.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 6
2. Lähtökohdat ... 8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 8
2.2 Suunnittelutilanne ... 18
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 23
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 23
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 23
3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 27
3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 31
4. Asemakaavan kuvaus ... 39
4.1 Kaavan rakenne ... 39
4.2 Kaupunkiympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 41
4.3 Aluevaraukset ... 46
4.4 Ympäristöhäiriöt, yhdyskuntatekniset ratkaisut ja kaavatalous ... 51
4.5 Kaavan vaikutukset ... 55
4.6 Nimistö ... 59
5. Asemakaavan toteutus ... 60
6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 61
7. Asemakaavan seurantalomake ... 63
8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 66
9. Muu suunnitelma-aineisto ... 77

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA ”LUKU 9. Muu suunnitelma-aineisto”

- LIITE 1: Pysäköinnin konsepti 25.1.2024
- LIITE 2: Vihertehokkuus, viitteelliset pihasuunnitelmat
- LIITE 3: Vihertehokkuus, tuloskortit
- LIITE 4: Taiteen konsepti ja värityssuunnitelma
- LIITE 5: Viherkonsepti

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA (KAAVAN VERKKOSIVULLA)

- Nähtävilläolovaiheen lausunnot ja vastineet 17.9.2024, koonti
- OAS-vaiheen mielipiteet ja vastineet, koonti
- Onnenkiven asemakaava-alueen meluselvitys (Sitowise, 6.10.2023)
- Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll Finland Oy, 26.5.2022)
- Kivistön keskusta-alueen hulevesisuunnitelma (Sitowise Oy, 16.6.2020)
- Vantaan Kivistön linnusto- ja lepakkoselvitys. Faunatican raportteja 37/2021 (Vasko, V.)
- Vantaan Kivistön lahokaviosammal- ja luontotyyppiselvitys (FCG Oy, 2020)

- Vantaan Kivistön ja Vantaanpuiston liito-oravaselvitys (FCG Oy, 2020b)
- Vantaan Kivistön seuranta-alueen liito-oravaselvitys (FCG Oy, 2020c)
- Kivistön keskustan liito-oravaseurannat (Ramboll Finland Oy, 2017, 2018, 2019)
- Myyrmäen, Kivistön ja Ylästön liito-oravaselvitys (Ramboll Finland Oy, 2016)
- Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. Faunatican raportteja 1/2020 (Manninen, O. & Nieminen, M., 2020)
- Marja-Vantaan alueen matelija- ja sammakkoeläinselvitys (Faunatica Oy, 2011)
- Marja-Vantaan lepakkokartoitus (Faunatica Oy, 2009)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

Kivistön keskustan kaavarunko (Vantaan kaupunki, kh 22.3.2021) ladattavissa
https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/kiviston-visio-ja-keskustan-kaavarunko
Vantaan hulevesiohjelma 2023 ja Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli 2014, ladattavissa
https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/asuminen/hulevesien-hallinta-ja-tulvien-ehkaisy

1. TIIVISTELMÄ

Kivistön Onnenkiven asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella laajennetaan Kivistön keskustaa kohti tulevaa Lapinkylän asemaa Kehäradan eteläpuolen vielä rakentamattomalle alueelle ja mahdollistetaan koteja noin 810 asukkaalle, keskustapalveluita ja puisto. Suunnittelualue sijaitsee noin 300–500 metrin päässä Kivistön asemasta ja noin 700–1000 metrin päässä Lapinkylän asemavarauksesta. Suunnitelmalla rakennetaan kestävää ja resurssiviisasta kaupunkia: elävää ja urbaania keskusta-aluetta, jossa kävely-ympäristö ja vehreys tulevat ensin.

Suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta lukuun ottamatta ympäröiviä katualueita. Kaava mahdollistaa 9 asuinkorttelia, jotka koostuvat asuinrakennusten korttelialueista (A) ja/tai asuinrivitalojen korttelialueista (AR). Asumisen kerrosluvut vaihtelevat kahdesta ja puolesta kerroksesta seitsemään siten, että korkeimmat rakennusmassat sijoittuvat pääosin kortteleiden pohjois- ja itälaidoille mahdollistaen luonnonvaloisempia korttelipihoja ja asuntoja. Kaava-alueen kaupunkirakenne muodostuu korkeammista rakennusmassoista ympäröivien pääkatujen varrella ja matalammasta ja pienimittakaavaisemmasta kaupunkirakenteesta kaava-alueen keskiosassa. Korkeammat rakennusmassat Tikkurilantien ja Keimolantien reunalla pyrkivät suojaamaan muuta kaava-aluetta lentomelulta.

Asuinkerrostalokortteleilla (A) on yhteiset korttelipihat ja maantasokerroksen asuinhuoneistojen pihoille ja etupuutarhoille on annettu tarkentavia määräyksiä. Asuinkerrostalokortteleiden maantasokerroksiin osoitetaan liiketilojen rakennusoikeutta yhteensä 2100 k-m².

Kaava-alueen pysäköinti keskitetään pääosin pysäköintilaitokseen. Hybridiratkaisua edustava pysäköintilaitos sijoittuu keskustatoimintojen kortteliin 23218 (C). Kortteliin sijoittuu pysäköinnin lisäksi liiketiloja yhteensä 280 k-m². Korttelissa 23218 liiketilat sijoittuvat kokonaisuudessaan maantasokerroksen eteläosaan joukkoliikenneyhteyksien viereen ja näin ollen edesauttaen aktiivisen kaupunkitilan syntymistä.

Pysäköintilaitoksen katto on aktiivisessa käytössä. Katolle tulee järjestää yleinen kulkuyhteys suoraan kadulta kuntoportain. Katolle on toteutettava puistomaista ulko-oleskelu- ja liikuntatilaa, jonka on oltava ympärivuorokautisessa käytössä ja jossa voidaan viivyttää hulevesiä.

Suunnittelualueen koillisreunalla kulkeva oja säilytetään ja hyödynnetään osana luonnonmukaista hulevesijärjestelmää, ja sen ympärille rakennetaan puisto. Puisto jatkuu pohjoiseen Keskusta rakentaminen 5- asemakaava-alueen Kivistöntähdenkaaren puistoon (VP). Puistossa pyritään säilyttämään mahdollisimman paljon olemassa olevaa maapohjaa ja puustoa.

Alueelle tulee useita katualueita. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Kivistön puistokadun, Keimolantien ja Tikkurilantien kautta.

Kaava-alueen sisäiset kadut ovat pääosin pihakatuja, jotka suunnitellaan kävelijän näkökulmasta miellyttäväksi ja vehreiksi, mutta kortteleiden huoltoajon, sekä liikuntaesteisten ja lyhytaikaisen pysäköinnin tilatarpeet huomioiden.

Kaavaratkaisu tiivistää olevaa yhdyskuntarakennetta ja vastaa siltä osin kestävän kaupunkisuunnittelun tavoitteisiin. Resurssiviisauden tavoitteisiin vastataan mm. keskitetyn pysäköinnin, vihertehokkuuden ja uusiutuvan energian määräyksillä. Lisäksi kaava-alueelle mahdollistetaan henkilöautoriippuvuutta vähentäviä palveluita. Hanke vastaa kaupunkistrategian tavoitteisiin kehittää asemanseutuja ja hyödyntää kaupungin omaa maavarantoa. Kaava-alueen omistaa kaupunki ja yksityinen maanomistaja. Yksityisen maanomistajan kanssa on tehty yhteistoimintasopimus, mikä

mahdollistaa alueen kehittämisen vaiheittain erilaisten kilpailutusten avulla, aina ajantasaisiin vaatimuksiin perustuen.

Kaava-alueelle on laadittu taiteen konsepti, jonka noudattamiseen velvoitetaan asemakaavamääräyksissä. Taiteen konsepti on liitetty osaksi asemakaavan selostusta.

Kaava-alueen rajaus ja rakenne havainnollistettuna. Luonnos 8/2024.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

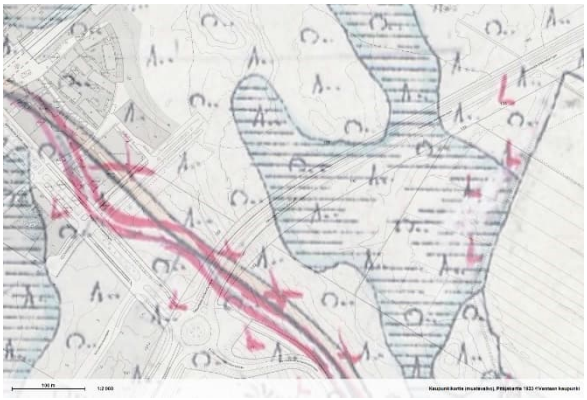
Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella. Etäisyys Kivistön asemalle on noin 300–500 metriä ja tulevalle Lapinkylän asemalle noin 700–1000 metriä. Suunnittelualue rajautuu luoteessa Kivistön puistokatuun, koillisessa rakentamattomaan metsäalueeseen, kaakossa Tikkurilantiehen ja lounaassa Keimolantiehen. Alueen pinta-ala on noin 3,1 hehtaaria. Suunnittelualue on pääosin rakentamatonta sekametsää. Alueella on sekä yksityistä että kaupungin maanomistusta.

Ilmakuva, v. 2021. Suunnittelualue rajattu punaisella viivalla.

2.1.2 Luonto ja luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alue sijoittuu Vantaanjokilaakson savitasangon vaihettumisvyöhykkeelle ja on luonteeltaan metsäinen ja sulkeutunut. Alue on Pitäjänkartan 1933 mukaan ollut sekapuustoista metsää. Alueen länsireunaa pitkin kulkee historiallinen tielinjaus. Tie on osa Vanhan Nurmijärventien linjausta ja se on ollut Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varhaisempia reittejä. Tien arvioitu valmistumisaika on 1600–1700-luku.



Pitäjänkartta vuodelta 1933

Ilmakuva vuodelta 1954 kertoo Vanhan Nurmijärventien linjauksesta ja alueen sekapuustoisesta metsästä.

Ilmakuva vuodelta 1976 kertoo osassa suunnittelualuetta tehdyn metsänhakkuuta.

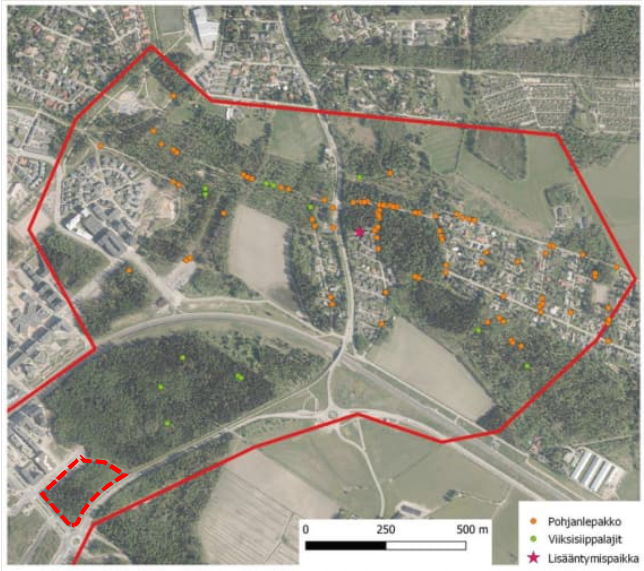
Sittemmin alue on metsittynyt uudestaan sekametsäksi ja Vanhan Nurmijärventien linjaus on muutettu nykyisen Keimolantien mukaisesti. Tikkurilantie on rakennettu suunnittelualueen etelä-reunalle. Ilmakuva vuodelta 1998.

Luontoarvot

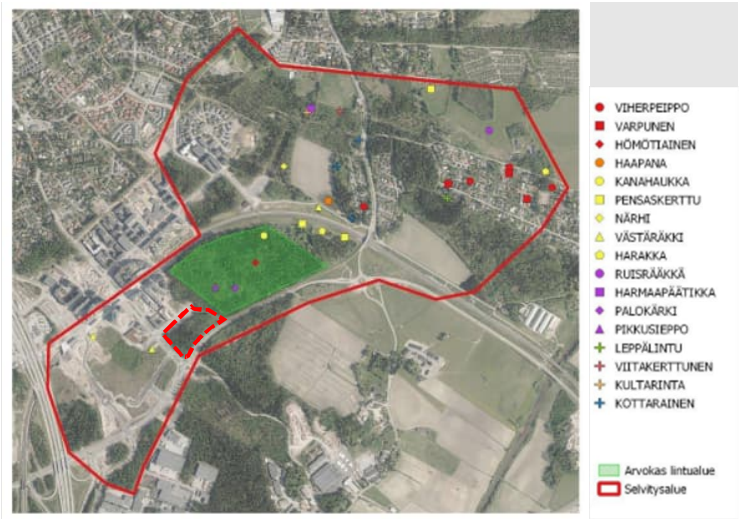
Kivistön keskustan kaavarunkoalueelle on laadittu useita luontoselvityksiä, jotka kattavat myös Kivistön Onnenkiven suunnittelualueen.

Ajantasaisin alueen luontoarvoja kartoittanut selvitys, Vantaan Kivistön lahokaviosammal- ja luontotyyppiselvitys (FCG 2020), on jakanut alueen luontotyyppiarvot rauhoitettuihin, silmälläpidettäviin, uhanalaisiin tai alueellisesti uhanalaisiin kasvilajeihin sekä muuhun huomionarvoiseen lajistoon. Luontotyypeistä on kartoitettu uhanalaiset ja silmälläpidettävät luontotyypit sekä metsälain (§ 10), vesilain (§ 11, 2. luku) ja luonnonsuojelulain (§ 29) mukaiset suojeltavat luontotyypit.

Suunnittelualueelta ei tunnistettu erityisiä luontoarvoja. Alue on toistaiseksi lähes kokonaan rakentamatonta sekametsää, jonka puusto on pääosin tasaikäistä. Alueella aikanaan tehdyn avohakkuun jälkeen puusto on kasvanut takaisin, minkä myötä latvuksen monikerroksellisuus puuttuu. Alueelle on tehty linnusto- ja lepakkoselvitys (Faunatica 2021), eikä lepakoita tai arvokkaita pesimälajeja havaittu suunnittelualueella.



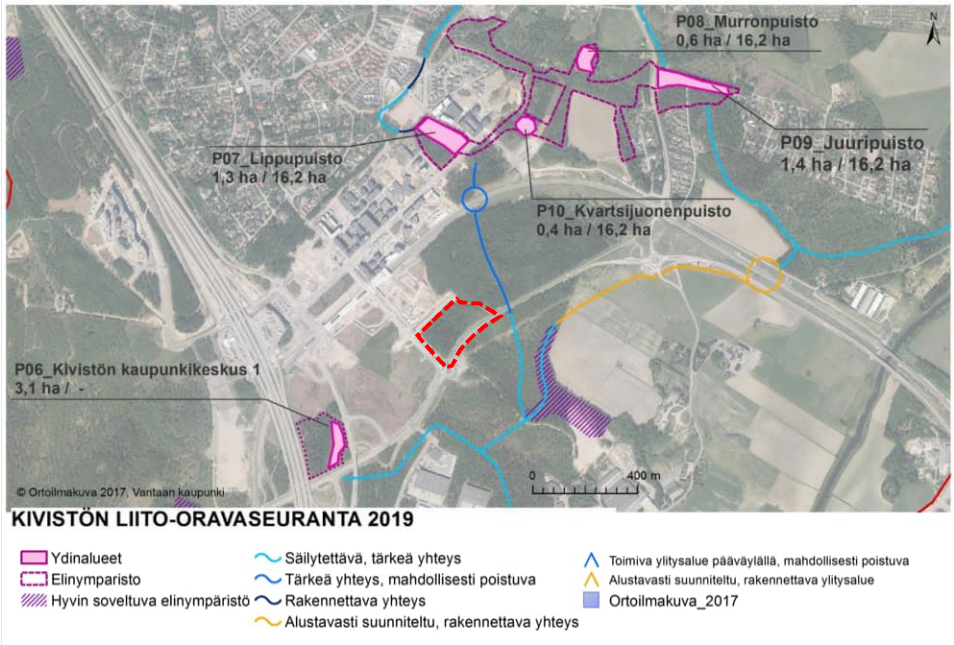
Ote lepakkohavainnoista Kivistön selvitysalueella (Linnusto- ja lepakkoselvitys, Faunatica 2021). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti ja rajaus on merkitty karttaan punaisella katkoviivalla.



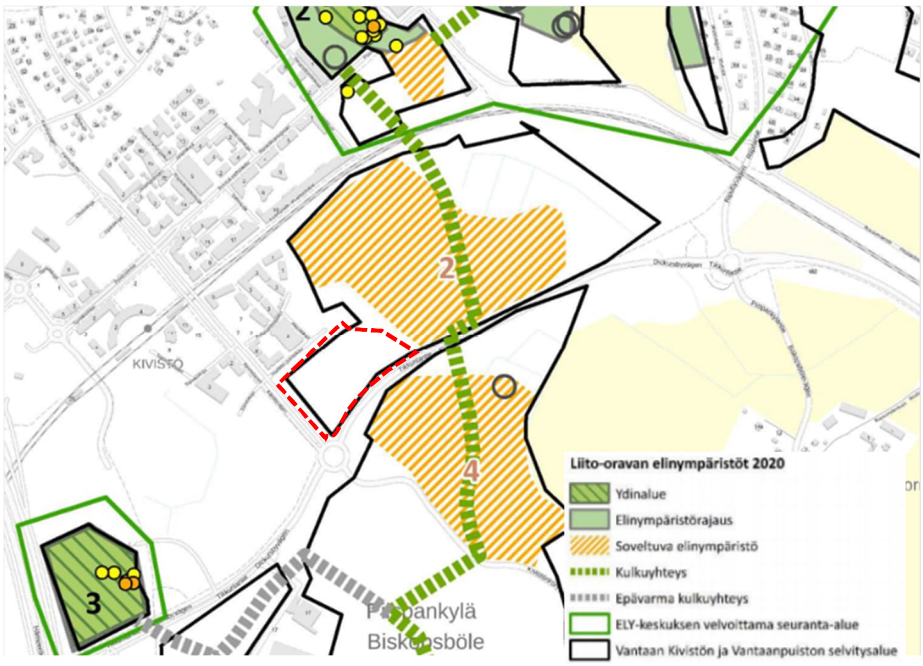
Ote linnustohavainnoista Kivistön selvitysalueella (Linnusto- ja lepakkoselvitys, Faunatica 2021). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti ja rajaus on merkitty karttaan punaisella katkoviivalla.

Liito-orava (Pteromys volans)

Kivistön keskustan alueella tehdyissä vuosittaisissa liito-oravaseurannoissa (2016–2021) suunnittelualueen lähistöllä on tehty liito-oravahavaintoja. Uusimman liito-oravaselvityksen tulokset esittävä kartta toteaa suunnittelualueen koillispuolella sijaitsevan liito-oravalle soveltuvaa elinympäristöä (FCG Oy, 2020b).



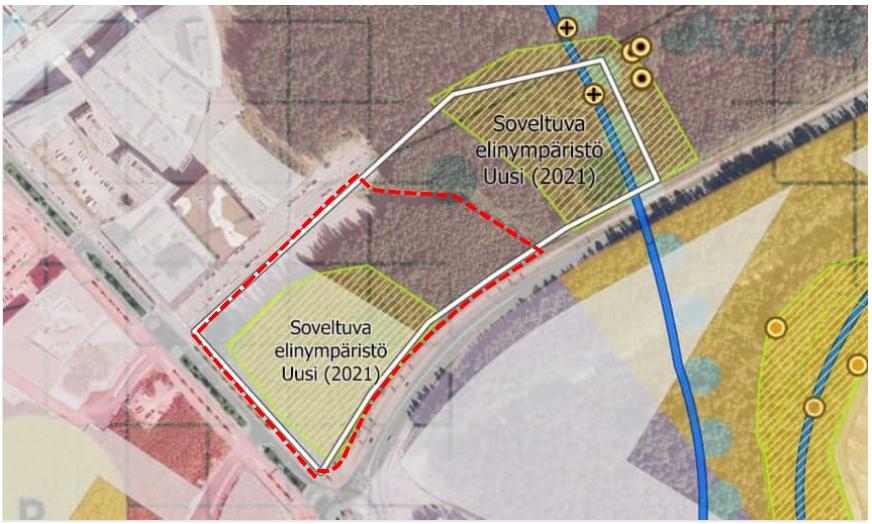
Kuvassa liito-oravaseuranta 2019 (Ramboll 2019). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti ja rajaus on merkitty karttaan punaisella katkoviivalla.



Vantaan Kivistön ja Vantaanpuiston liito-oravaselvitys (FCG Oy 6/2020). Kartalla on esitetty vuoden 2020 selvityksessä todetut liito-oravan elinympäristöt. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on merkitty punaisella katkoviivalla.

Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelmassa (Ramboll 2022) Onnenkiven kaava-alue on merkitty liito-oravalle soveltuvaksi elinympäristöksi. Kaava-alue ei liity suojelusuunnitelmassa esitettyihin

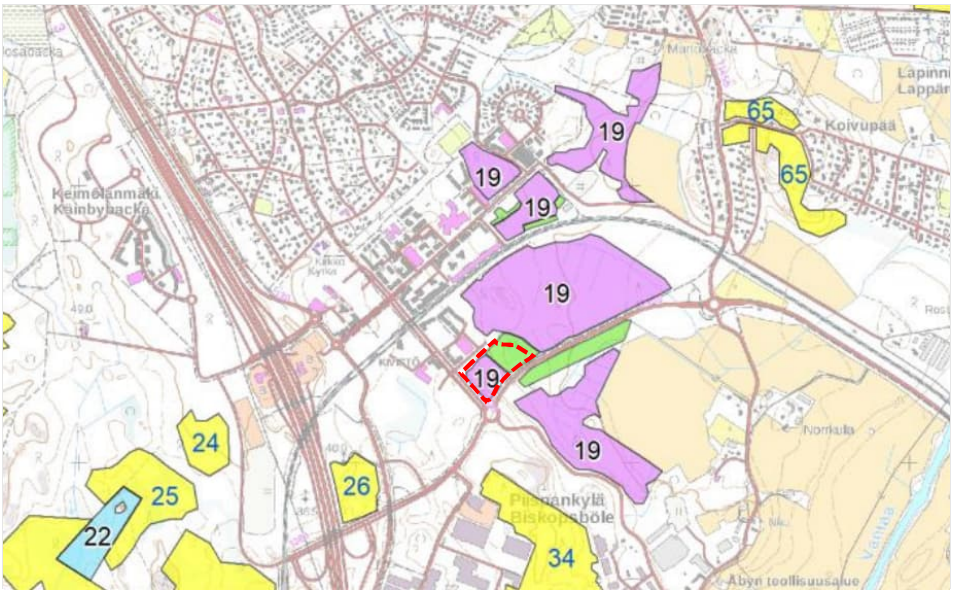
liito-oravayhteyksiin. Onnenkiven kaavaluonnos oli yksi suunnitelmassa yksityiskohtaisemmin tarkastelluista alueista. Yksityiskohtaisen tarkastelun mukaan liito-orava ei aseta esteitä suunnitellulle maankäytölle, sillä laji ei esiinny alueella.



Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma (Ramboll 2022). Kartalla on esitetty vuoden 2021 havaintotiedot liito-oravista. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on merkitty punaisella katkoviivalla.

Lahokaviosammal (Buxbaumia viridis)

Lahokaviosammal on luonnonsuojeluasetuksella erityisesti suojeltava laji, jonka uusia esiintymiä on löydetty viime vuosina runsaasti eri puolilta Uuttamaata. Kivistön Onnenkiven suunnittelualueella on lahokaviosammalelle soveltuvaa maapuuta ja lahopuuta. Vantaan kaupungin teettämässä koko kaupungin tasoisessa lahokaviosammalen esiintymäselvityksessä on merkittävä osa suunnittelualueesta määritelty lahokaviosammalen ydinalueeksi.



Manninen & Nieminen 2020: Kivistön keskusta-alueen lahokaviosammalen ydinalueet ja niiden pisteytykset. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on merkitty karttaan punaisella katkoviivalla. Alueen pisteytys on 13–15, asteikolla 0–20. Numero 19 on selvityksessä käytetty kohdealueen numero.

Vantaan voimassa olevan yleiskaavan 2020 valmistelun yhteydessä Vantaan kaupunki teetti selvityksen ja suojelusuunnitelman lahokaviosammalen huomioimiseksi kaavoituksessa ja lajin suotuisan suojelutason säilymisen varmistamiseksi *(Manninen, O. & Nieminen, M. 2020:*

Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. – Faunatican raportteja 1/2020. s. 59) Lahokaviosammalkartoitus tehtiin myös suojelualueilta sekä suojeltaviksi suunnitelluilta ja luo-kaavamerkinnän alueilta, joilta oli aikaisemmin vain vähän tietoja. Kartoitustyön tuloksena rajattiin 107 erillistä ydinaluetta, joiden yhteenlaskettu pinta-ala on n. 1 071 hehtaaria. Lisäksi rajattiin lahokaviosammalelle potentiaalista aluetta n. 1 412 hehtaaria.

Selvityksen mukaan lahokaviosammalen tilanne vaikuttaa olevan Vantaalla poikkeuksellisen hyvä Suomen mittapuulla arvioituna. Kivistön Onnenkiven suunnittelualuetta on suojelusuunnitelmassa tarkasteltu yleiskaavan rakentamisen alueena, eikä siellä olevien esiintymien ole oletettu säilyvän. Selvitysten perusteella lajin tilanne vaikuttaa olevan Vantaalla hyvä. Olemassa olevan tiedon perusteella, kun lajin esiintymiä on laajemmin selvitetty pääkaupunkiseudulla, voidaan sanoa, että mikään yksittäinen esiintymä tai pienialainen ydinalue ei ole lajin suotuisan suojelutason kannalta merkittävä. Lahokaviosammalen tilanteeseen ja suotuisaan suojelun tasoon Vantaalla perustuen, voidaan lahokaviosammalen osalta turvautua LSL 82§:n yleispoikkeamaan.

Kivistön keskusta-alueelle teetettiin koko kaupunkialueen kattavan selvityksen jatkeena Vantaan Kivistön lahokaviosammal- ja luontotyyppiselvitys (FCG Oy 10/2020). Selvityksen tavoitteena oli selvittää alueen luonnonympäristön yleispiirteet ja löytää suojelua ja säilyttämistä vaativat luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet. Luontotyyppikartoituksen yhteydessä tavattuja arvokkaita luontokokonaisuuksia ei sijoitu Kivistön Onnenkiven suunnittelualueelle.

Lahokaviosammalen selviytymisestä muuttuvassa kaupunkiympäristössä ei ole kokemuksia, mutta aiemmissa lahokaviosammalselvityksissä[1] on mainittu esimerkiksi rakennettavan aidan tai kerrostalon tuottaman varjon mahdollisesti edistävän lahokaviosammalelle suotuisaa kasvuympäristöä. Tällöinkin on huolehdittava puuston monikerroksellisuudesta, lahopuujatkumosta sekä esiintymien suojaamisesta kulumiselta.

Vesistöt ja vesitalous

Kaava-alue on nykytilanteessa rakentamatonta ja hyvin vettäläpäisevää metsäistä aluetta. Kaava-alueen läpi kulkee avo-oja, josta vedet johtuvat Tikkurilantien varren avo-ojaan.

Kaava-alue kuuluu Koivupäänojan valuma-alueeseen. Alueen maasto viettää itää kohti ja pintavedet päätyvät Koivupäänojan kautta idän suuntaan. Koivupäänoja laskee Vantaanjokeen Tikkurilantien pohjoispuolella. Vantaanjoki laskee lopulta mereen Helsingissä Vanhankaupunginlahdella.

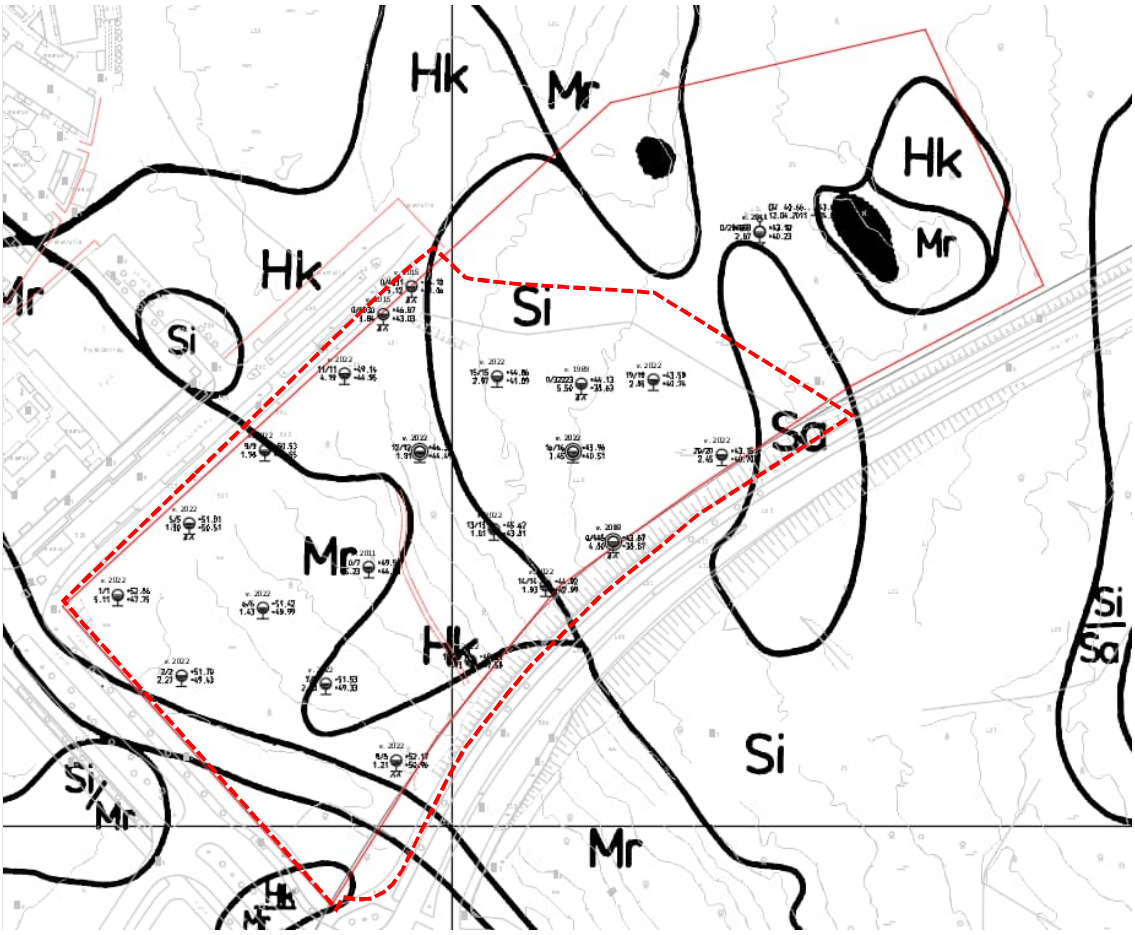
Kaava-aluetta ei ole luokiteltu pohjavesialueeksi.

Topografia

Maastonmuodoiltaan suunnittelualue on loivasti itään viettävää. Maanpinta vaihtelee noin tasolla +44.0…+54.5. Alueen eteläreunassa kulkeva Tikkurilantie on paikoittain muutaman metrin suunnittelualuetta korkeammalla.

[1] Manninen & Nieminen (2018): Jäkälä-, kääpä-, sammal- ja METSO-elinympäristöjen selvitykset Hannusjärven ympäristössä sekä Iivisniemenkallion ja Kaitaanlaakson alueella vuonna 2018.

Maaperä ja rakennettavuus



Maalajikartan mukaan asemakaava-alueen maaperä on vaihtelevaa. Etelä- ja länsiosissa on moreenia ja hiekkaa. Koillisosassa on silttiä ja savea. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on merkitty karttaan punaisella katkoviivalla.

Alueen keskellä ja pohjoisrajalla tehtyjen pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on paksuimmillaan n. 2 m kerros savea/silttiä. Saven ja siltin alla on hiekkaa, soraa ja moreenia. Alueen muiden pohjatutkimusten mukaan pintamaan alla on hiekkaa, soraa ja moreenia. Kairaukset ovat ulottuneet n. 2,87–5,23 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjatutkimusten mukaan kaava-alueen koillislaidalla kulkevan ojan ympärillä on paksuimmillaan n. 2 m kerros savea/silttiä. Saven ja siltin alla on hiekkaa, soraa ja moreenia. Alueen muiden pohjatutkimusten (ks. kuva 1) mukaan pintamaan alla on täyttöä, hiekkaa, soraa ja moreenia. Kairaukset ovat ulottuneet syvimmillään n. 5,3 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Kaava-alueella on yksi pohjaveden mittauspiste. Vuosina 2011–2021 pohjavesi on havaittu tasovälillä 40.66–43.02, eli noin 0,10–2,46 m syvyydellä maanpinnasta. Kaava-alue ei sijaitse määritellyllä pohjavesialueella.

Savi- ja silttialueella rakennusten suositeltava perustamistapa on paalutus. 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.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Kivistön kaupunginosassa asuu 10 665 asukasta ja Kivistön suuralueella asukkaita on noin 17 400 (Vantaan väestö 2021/2022). Kivistön keskusta-alue on Vantaan nopeimmin kasvavia alueita.

Kivistön kaupunginosassa asuvista noin 39 % on 19–64-vuotiaita (yli 4100 asukasta), 35–64-vuotiaita noin 32 % (noin 3500 asukasta) ja yli 65-vuotiaita vain noin 5 %, eli hieman vajaa 650 asukasta.

Vantaalla toteutetun Kehäradan asemien ympäristöjen muuttoliike -tutkimuksen (ks. Ala-Mantila 2019) mukaan keskimääräistä useampi Kivistön keskustaan muuttaneista on muuttanut alueelle Vantaan ulkopuolelta. Tämä vaikuttaa hyvinvoinnin taustatekijöihin kuten juurtumiseen, ihmissuhteisiin ja yhteisöllisyyteen. Vastaavasti Kivistön asemanseudulta pois muuttavat suuntaavat keskimääräistä useammin Vantaan rajojen ulkopuolelle. Kivistön keskusta-asumisessa tärkeää on kehittää keinoja, joilla edesautetaan alueelle juurtumista, yhteisöllisyyttä sekä elinkaariasumisen mahdollisuutta.[2]

Asuminen

Kaava-alueella ei ole asuntoja. Kaava-alue rajautuu jo rakentuneisiin Kivistön keskusta-alue 5 -asemakaava-alueeseen sekä suunnitteilla olevaan Kivistöntähden asemakaava-alueeseen.

Yhdyskuntarakenne, palvelut ja työpaikat

Suunnittelualueelta on noin 300–500 metriä Kehäradan Kivistön asemalle, jonne tullaan toteuttamaan kaupallisia palveluita ja tiloja julkisille palveluille sekä lyhimmillään noin 700 metriä suunnitellulle Kehäradan Lapinkylän asemalle.

Keimolantien varressa Kivistön rautatieaseman läheisyydessä sijaitsee muun muassa päivittäistavarakauppa, apteekki ja ravintoloita. Kehäradan pohjoispuolella, Ruusukvartsinkadulla sijaitsee muun muassa päivittäistavarakauppa, ravintoloita ja Aurinkokiven palvelukeskus, jossa on päiväkoti, yhtenäiskoulu ja neuvola sekä erilaisia harrastetoimintoja. Lähialueilla sijaitsee myös muita päiväkoteja. Kivistön asemakortteleihin sijoittuu bussiterminaali ja palvelukeskittymä Kivis, jossa on kaupallisia ja julkisia palveluita, kuten päivittäistavarakauppoja, liikuntapalveluita, ravintoloita, terveyskeskus, kirjasto ja nuorisotila. Lisäksi asemakortteleissa on käynnistynyt uuden liikekeskuksen rakentaminen syyskuussa 2023 ja tavoitteena on, että liikekeskus valmistuu keväällä 2026.

Kivistön asukkaista valtaosa käy töissä alueen ulkopuolella. Kivistön kaupunginosassa keskeisimmät työllistävät alat ovat rakentaminen sekä terveys- ja sosiaalipalvelut.

Kaupunkikuva

Kivistön keskusta on uusi kaupunkikeskusta, joka jatkaa rakentumistaan tulevina vuosina ja vuosikymmeninä. Kivistön keskustan jo toteutuneille osille luonteenomaista ovat 5–7-kerroksiset kerrostalot ja näiden väliin jäävät matalammat talot ja erilaiset piharakennukset. Katupuut sekä katualueiden muut istutukset tuovat vehreyttä ajoittain kiviseksi koettuun kaupunkikeskustaan.

[2] http://www.vantaa.fi/hallinto_ja_talous/tietoa_vantaasta/tilastot_ja_tutkimukset

Virkistys

Kivistön keskusta liittyy laajempiin virkistysalueisiin. Keskeistä keskustan kehittämisessä on viheryhteyksien vahvistaminen ja kehittäminen. Tunnistettujen luontoarvojen vaalimisen lisäksi tavoitteena on, että asunnolta on enintään 300 metriä viheryhteydelle, joka johtaa laajemmalle viheralueelle. Kivistön keskusta-alueelle on laadittu kaavarunko (Kivistön keskustan kaavarunko, KH 22.3.2021), johon liittyy myös urheilupuiston toimintojen määrittely ja sijoittaminen. Kaava-alueen läheisyydessä, aseman kupeesta avautuu lumitalvina yhtenäinen latuyhteys Petikkoon, Hämeenlinnan väylän länsipuolelle. Hieman etäämpänä Kehäradan pohjoispuolella, sijaitsevat jo rakennetut Timanttikiteenpuiston, Lippupuiston, Kvartsijuonenpuiston, Lipunkantajankentän ja Lipunkantajanpuiston lähivirkistys- ja puistoalueet. Kvartsijuonenpuistossa kaupunkiviljely ja leikkipaikat mahdollistavat tekemistä kaiken ikäisille. Lipunkantajankenttä tarjoaa lähiliikuntapalveluita. Laajemmat viheralueet löytyvät Kvartsijuonenpuiston pohjoispuolelta, Kenraalinpuistosta.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee Kivistön rautatieaseman ja bussiterminaalin läheisyydessä. Kehärata yhdistää Kivistön kaupunginosan seudun ja valtakunnan raideliikenneverkkoon ja mahdollistaa tiheän ja vaihdottoman raideyhteyden alueelta 23 asemalle eri puolille seutua ja yhdellä vaihdolla koko valtakunnan raideliikenneverkkoon. Junat liikennöivät sekä Tikkurilan että Huopalahden suuntiin ruuhka-aikana 10 minuutin välein. Matka-aika lentoasemalle on noin viisi minuuttia, Tikkurilaan noin 15 minuuttia, Myyrmäkeen noin 10 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 25 minuuttia. Alueella on myös hyvät bussiyhteydet, jotka kulkevat Kivistön bussiterminaalin kautta.

Joukkoliikenteen reitit kulkevat Tikkurilantiellä ja Keimolantiellä. Kivistön Onnenkiven etelänurkka on tärkeä joukkoliikenteen yhdyspaikka. Suorin reitti Kivistön rautatieasemalle suunnittelualueelta kulkee Keimolantietä pitkin.

Suunnittelualueen pohjoispuolella, Kehäradan pohjoisreunassa, kulkee Vantaan ensimmäinen toteutettu pyöräilyn laatukäytävän osa, Kvartsiraitti. Kivistön keskustaa kehitetään tavoin, joilla tuetaan jalankulkua ja pyöräilyä sekä joukkoliikenteen käyttöä. Pääpyöräilyverkosto kulkee Tikkurilantiellä ja Keimolantiellä. Kivistön keskustan kaavarungon visio 2050 mukaisesti kaava-alueen koillispuolelta on tavoitteena linjata pääpyöräilyverkoston pohjoiseteläsuuntainen yhteys kehäradan yli. Pyöräilyverkosto yhdistyy Kehäradan pohjoisreunalla olevaan pyöräilybaanaan, Kvartsiraittiin, ja laajempiin pyöräilyverkostoihin.

Autopysäköinti on Kivistön keskustan alueella järjestetty ensisijaisesti rakenteellisena, keskitettynä pysäköintinä maanpäällisissä pysäköintilaitoksissa.

Vesihuolto

Kaava-aluetta ympäröivillä katualueilla on rakennettu vesihuoltoverkosto.

Onnenkiven kaava-alue kuuluu Kivistön painepiiriin. Painepiirin vesisäiliönä toimii Myyrmäen yläsäiliö. Vedensyöttö Myyrmäen painepiiriin tapahtuu Helsingistä, Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Kaivokselan ja Myyrmäen paineenkorotuspumppaamoiden kautta. Myyrmäen painepiiristä vesi johdetaan Kivistön painepiiriin Kivistön paineenkorotusaseman kautta.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin +99 ja ylin painetaso noin +100. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Nykytilanteessa jätevesiviemäröinti ja HSY:n jätevedenpumppaamo sijaitsevat Kivistön puistokadulla, joka pumppaa vedet lännen suuntaan. Tulevaisuudessa jätevedet ohjataan itään Tikkurilantien jätevesiviemäriin, jolloin Kivistön puistokadun jätevedenpumppaamosta voidaan luopua.

Kivistöstä jätevedet johdetaan lounaan suuntaan, Hämeenlinnanväylän ja Kehä III:n alitse kohti Espoon viemäriverkostoa ja edelleen puhdistettavaksi Suomenojan jätevedenpuhdistamolle.

Kaava-alueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Kivistön puistokadulla, Tikkurilantiellä ja Keimolantiellä.

Kaava-alueelle purkaa hulevesiviemäri Kivistön puistokadun eteläpuolelta. Hulevedet virtaavat ojassa kaakkoon päätyen Tikkurilantien varren avo-ojaan, joka virtaa idän suuntaan alittaen Tikkurilantien hieman idempänä. Hulevedet virtaavat edelleen Tikkurilantien eteläpuolella idän suuntaan päätyen Koivupäänojaan.

Jätehuolto

Kivistön keskustan jätehuolto perustuu jätteen putkikeräysjärjestelmään, jonka koonta-asema sijaitsee Lumikvartsinkadun ja Kehäradan risteyksessä. Kaikki keskustakorttelit liittyvät putkikeräysjärjestelmään.

Kaukolämpö

Suunnittelualueella ei sijaitse kaukolämmön jakeluverkkoa.

Sähköverkko

Kaava-alueen lähimmät sähkön jakeluverkot kulkevat Kivistön puistokadulla, Tikkurilantiellä ja Keimolantiellä. Suunnittelualueella ei sijaitse sähkön jakeluverkkoa.

Ympäristöhäiriöt

Tie- ja rautatieliikenteen melu

Tie- ja rautatieliikenteen yhteismelu on päiväaikaan Tikkurilantien ja Keimolantien reuna-alueita lukuun ottamatta 50-–60 dB. Päiväaikaan melu on enimmillään kaava-alueeseen kuuluvalla kapealla Tikkurilantien katualueeseen kuuluvalla osalla noin 65–70 dB, sekä Tikkurilantien ja Keimolantien kulmauksessa 60–65 dB. Tie- ja rautatieliikenteen yhteismelu on yöaikaan Tikkurilantien ja Keimolantien reuna-alueita lukuun ottamatta noin 45–50 dB. Yöaikaan melu on enimmillään Tikkurilantien ja Keimolantien kulmauksessa 50-–60 dB (2021 tilanne).

Lentomelu

Tiedot alueen lentomelusta ja sen kehityksestä perustuvat Finavian julkaisemiin lentomelun verhokäyriin, jotka ovat vahvistuneet Uudenmaan maakuntakaavassa ja edelleen Vantaan yleiskaavassa 2020. Suunnittelualue on lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB), jonka mukaan nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen on sallittu. Asuinrakennuksen ääneneristävyyden lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Suunnittelualue on myös osa lentomelualueen laajenemisvyöhykettä LM2, jonka kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota lentomeluun varautumiseen. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

Ilmanlaatu

HSY:n ilmanlaatukartan mukaan kaava-alue on Hämeenlinnanväylän pahimpien hiukkaspäästöjen ulkopuolella ja alueella on hyvä ilmanlaatu.

Maaperän haitta-aineet

Alueella ei ole pilaantuneita maita.

Seveso-laitokset

Transmeri Oy:n alue, jossa harjoitetaan mm. kemikaalien varastointia, sijaitsee noin 0,5-1 kilometrin päässä suunnittelualueesta. Transmeri Oy:n toiminta ei aseta reunaehtoja alueen suunnitteluun.

2.1.4 Maanomistus

Suunnittelualueen pääasiallisena maanomistajana on Vantaan kaupunki. Alueella on myös yksityistä maanomistusta. Yksityisen maanomistajan kanssa on tehty yhteistoimintasopimus.

92-409-8-0	Vantaan kaupunki	1,4
92-21-9901-0	Vantaan kaupunki	0,2
92-409-3-138	Yksityinen	1,5
Yhteensä		3,1

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.

Kaava-alue toteuttaa resurssitehokkaan ja vähähiilisen yhdyskuntakehityksen tavoitetta. Alue on joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa. Alueen suunnittelussa on varauduttu ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Samalla huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta sekä edistetään ekologisten yhteyksien säilymistä.

Asemakaava vastaa VAT-tavoitteisiin muun muassa seuraavien tavoitteiden osalta:

- Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan yhdyskuntarakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.
- Sijoitetaan merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.
- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.

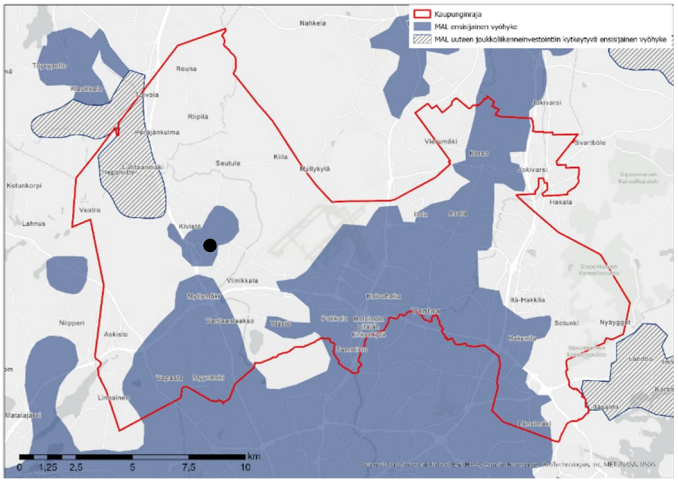
Maakuntakaava

Suunnittelualuetta koskee Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut korkeimman hallinto-oikeuden 13.3.2023 antamien päätösten myötä lainvoimaiseksi. Kaavakokonaisuus korvaa Vantaan kaupungin alueella aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat.

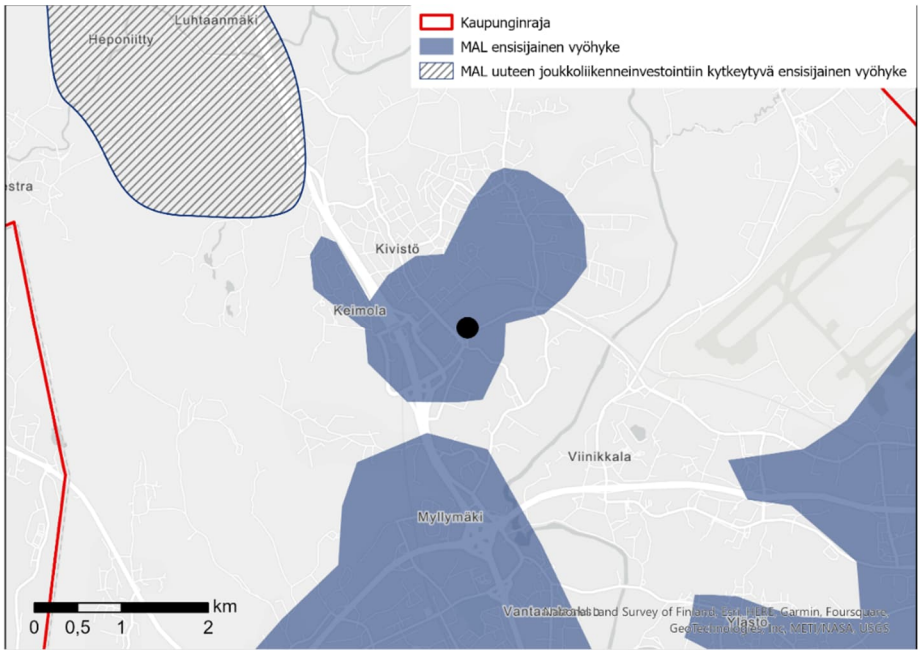
Uusimaa-kaava 2050:ssa suunnittelualue on merkitty keskustatoimintojen alueeksi. Aluetta on kehitettävä tiiviinä ja toiminnallisesti monipuolisena palveluiden, työpaikkojen ja asumisen keskittymänä ottaen huomioon sekä asumisen että elinkeinoelämän tarpeet. Suunnittelualueen likimääräinen sijainti merkitty karttaan sinisellä pisteellä.

MAL 2019 -suunnitelma

MAL 2019 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2019–2050. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Suunnitelman päämittarien tavoitetasoissa vuodelle 2030 on määritelty 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.



Ote MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävistä vyöhykkeistä, koko Vantaa. Kaava-alueen sijainti on esitetty mustalla pisteellä.

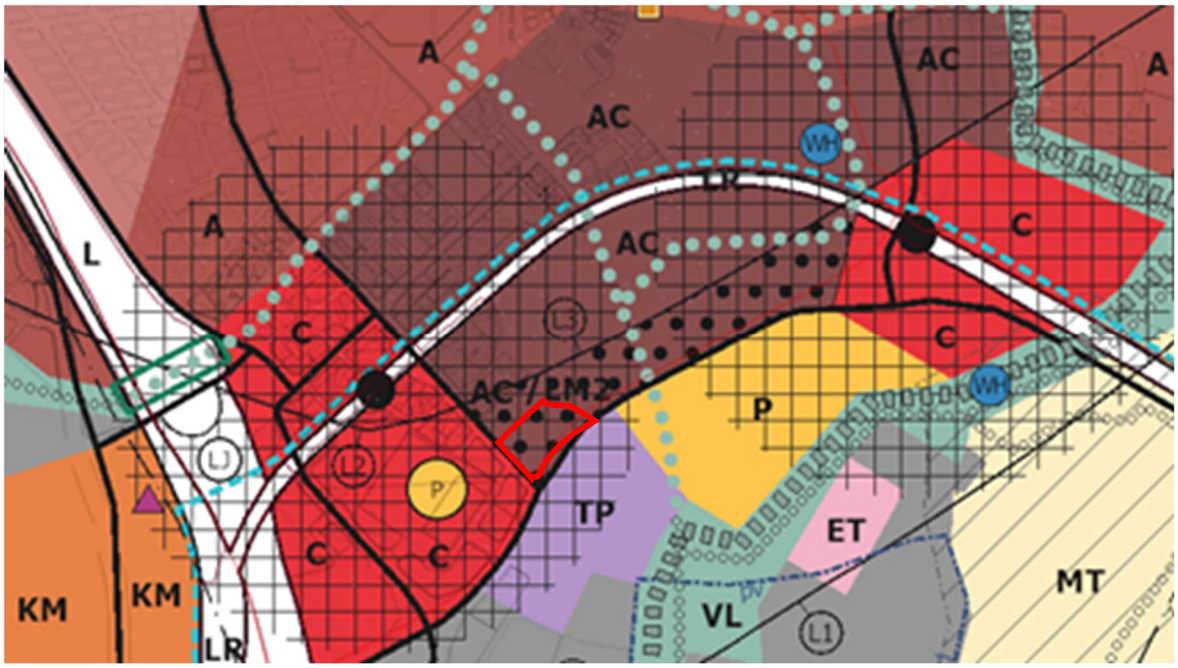


Ote MAL 2019 -suunnitelman ensisijaisesti kehitettävistä vyöhykkeistä, suurennos Kivistön keskustasta. Kaava-alueen sijainti on esitetty mustalla pallolla.

Yleiskaava 2020

Lähes koko Vantaan kattava uusi yleiskaava 2020 on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 25.1.2021 ja tullut voimaan 11.1.2023. Voimaan tulleesta Vantaan yleiskaavasta 2020 on rajattu pois Länsisalmi sekä kaksi Helsingin hallinto-oikeuden kumoamaa aluemerkintää. Yleiskaava 2020 mukaan suunnittelualue on *kaupunkikeskustan asuinaluetta* (AC) ja lisäksi *lentomelualueen laajenemisvyöhykettä* (/LM2), jolloin alueen kehittämisessä huomioidaan lentomeluun varautuminen. Alue on lisäksi osoitettu merkinnällä *kestävän kasvun vyöhyke*: joukkoliikenteen runkolinjastoon tukeutuva vyöhyke, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Tikkurilantie ja Keimolantien on osoitettu tärkeäksi paikallista liikennettä palvelevaksi väyläksi. Suunnittelualue on lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB), jonka mukaan nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen on sallittu. Asuinrakennuksen ääneneristävyyden lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Suunnittelualue on myös osa lentomelualueen laajenemisvyöhykettä LM2, jonka kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota lentomeluun varautumiseen. Asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB.

Kaavahanke on yleiskaavan 2020 mukainen.



Ote Vantaan yleiskaava 2020:stä. Suunnittelualueen sijainti on merkitty punaisella viivalla.

Asemakaava

Alueella ei ole voimassa olevaa asemakaavaa lukuun ottamatta ympäröiviä katualueita ja osaa Tikkurilantien katualueesta.

Ote ajantasa-asemakaavoista ja vireillä olevista asemakaavoista. Kivistön Onnenkiven rajaus merkitty punaisella viivalla.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Kivistön suuralueen visio 2042

Suunnittelulla toteutetaan Kivistön vision 2042 mukaisia tavoitteita (kaupunkisuunnittelulautakunta 21.8.2017). Visioksi on määritelty Onnellinen Kivistö – vehreä ja aktiivinen kotikaupunki. Visiotyössä Kivistön suuralue on määritelty muodostuvan viidestä eri aluetyypistä: Kivistön keskusta, Tiivistyvä Kivistö, Kulttuurimaiseman Kivistö, Metsäinen Kivistö ja Elinkeinojen Kivistö. Kaava-alue sijoittuu Kivistön keskustan alueelle. Kivistön keskustan aluetyypin tavoitetilaksi on määritelty: *Kivistön keskusta on kahden asemanseudun muodostama monipuolinen ja värikäs kaupunki*.

Kivistön keskustan kaavarunko

Suunnittelualue sisältyy Kivistön keskustan kaavarunkoalueeseen. Kivistön keskustan kaavarunko on hyväksytty noudatettavaksi ohjeena alueen asemakaavoituksessa (kh 22.3.2021). Kivistön keskustan kaavarunko esittää vision kestävästä, kahden aseman kaupunkikeskustasta tavoitevuodelle 2050. Kaavarungolla osoitetaan Lapinkylän aseman toteuttamisen ja käyttöönoton edellyttämä asukasmäärä mahdolliseksi. Kivistön tiivis ja vehreä kaupunkikeskusta mahdollistaa tulevaisuudessa asumista 45 000 asukkaalle ja merkittävän määrän työpaikkoja ja palveluja. Sekoittunut, pienimittakaavainen kaupunkirakenne perustuu kävelyyn ja kohtaamispaikkojen syntymiseen kaupunkiympäristössä sekä luontoarvot ja biodiversiteetin huomioivaan viherrakenteeseen.

Kivistön Onnenkiven asemakaava toteuttaa Kivistön keskustan kaavarungon tavoitteita.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Asemakaavaa ja asemakaavan muutoksen laatimista on hakenut Vantaan kaupunki. Kaavatyö on otettu kaavoitusohjelmaan vuonna 2020 (nro 232600). Onnenkiven asemakaavoitus tuli vireille 01.03.2021 aluearkkitehdin päätöksellä. Kaavatyö laaditaan kaupungin omana työnä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa on päivitetty 8.9.2022 ja 5.7.2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: maankäyttötoimi (yrityspalvelut, rakennusvalvonta, ympäristökeskus, tekninen toimiala), Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, Museovirasto, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj ja HSL.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä (Vantaan Sanomissa) sekä kirjeitse (MRL 62 §) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta annettiin seitsemän (7) mielipidettä 30.4.2021 mennessä. Mielipiteen antoivat: Museovirasto, Fingrid Oyj, Vantaan Energia ja Vantaan Energia sähköverkot Oy, HSL Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, HSY Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä, Vantaan kaupunginmuseo ja Finavia Oyj.

Mielipiteissä tuotiin esiin mm. lentomelu (Finavia Oyj), historiallisen tielinjauksen hyödyntäminen suunnittelussa (Kaupunginmuseo) sekä sujuvien kävely-yhteyksien huomioiminen (HSL). Mielipiteet ja niiden vastineet kokonaisuudessaan ovat saatavilla kaavan verkkosivulla.

Koronarajoitteiden vuoksi vuorovaikutus on ollut pääosin verkossa: osallistuvavantaa.fi-sivustolle perustettiin Kivistön keskustan kehityksen osio, nyt nimettynä ”Suunnitellaan Kivistö”, jossa esitellään myös Kivistön Onnenkiven kaavahanketta. Kivistön kaikkia käynnissä olevia kaavahankkeita käsittelevä avoin yleisötilaisuus järjestettiin 22.4.2021 Teams Live -verkkotapahtumana, jossa yleisöllä oli mahdollisuus esittää kysymyksiä ja kommentteja suunnitelmista. Tilaisuudessa esiteltiin Kivistön Onnenkiven osallistumis- ja arviointisuunnitelma, eikä siihen tullut kommentteja eikä kysymyksiä tilaisuudessa. Yleisötilaisuuden aineistot ovat saatavilla osallistuvavantaa.fi-sivuston Suunnitellaan Kivistö -osiossa. Yleisötilaisuuden esitystallenne on ollut katsottavissa kahden viikon ajan samassa osoitteessa. Suunnitteluaineisto oli nähtävillä Kaupunkisuunnittelun avoimissa ovissa 27.10.2021, 31.3.2022, 7.7.2022 ja 8.5.2023 Kivistön kirjastolla sekä Kivistön kyläjuhlilla 17.9.2022 ja 16.9.2023.

Asemakaavaehdotus oli kaupunkiympäristölautakunnan käsittelyssä 5.9.2023.

Kaupunginhallitus hyväksyi asemakaavaehdotuksen 18.9.2023 jonka jälkeen asemakaavaehdotus oli MRA §27:n mukaisesti nähtävillä 4.10.- 2.11.2023. Nähtävilläolon aikana kaavaehdotuksesta ei jätetty muistutuksia.

Nähtävilläolon aikana 10.10.2023 kaava-aineistoa esiteltiin Kivistön Mosaiikin kirjastolla pidetyssä asukastilaisuudessa.

Lausunnot ja niiden huomioiminen

Lausunnot nähtävillä olleesta asemakaavaehdotuksesta pyydettiin 2.11.2023 mennessä. Lausuntoja pyydettiin 15 taholta ja niitä saatiin 7 kpl.

Suurimmassa osassa lausunnoista ei ollut huomautettavaa. Uudenmaan liitto totesi, että kaavaselostuksen maakuntakaavaa selostava teksti ei ollut ajan tasalla. Uudenmaan ELY-keskuksen lausunnossa tuotiin esiin kaavan meluun liittyvien määräysten tarkistaminen ja asuntojen korvausilmanottoaukon sijoittamista koskevan määräyksen lisääminen kaavaan. Finavian lausunnossa tuotiin vahvasti esiin asuntorakentamisen, lentomelun ja lentoaseman toimintaedellytysten turvaamisen yhteensovittaminen. Lausunnossaan Finavian tuo esiin myös näkemyksensä Kivistön kaavarungon maakuntakaavan vastaisuudesta sekä muistuttaa valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden huomioimisesta. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia sähköverkot Oy:n lausunnossa tuotiin esiin kaava-alueen toteutuksesta seuraavat muuntamotarpeet. Saadut lausunnot ja niihin laaditut vastineet ovat kokonaisuudessaan saatavilla kaavan verkkosivulla.

Tehdyt tarkistukset ja muutokset

A- korttelialueiden melunhallintaa koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty seuraavat kaksi kaavamäärästä:

- Yhteiskäyttöön tarkoitetuilla ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.
- Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan.

A- korttelialueiden koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty asuntojen korvausilmanottoaukkoja koskeva seuraava kaavamääräys:

- Keimolantien ja Tikkurilantien puolelle ei saa sijoittaa asuinhuoneistojen korvausilmanottoaukkoja.

C- korttelialueen melunhallintaa koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty seuraava kaavamääräys:

- Oleskelualueilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Asemakaavaselostuksen kohtaa ”2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset” maakuntakaavan tilannetta selostava teksti on muutettu seuraavaksi: ” Suunnittelualuetta koskee Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava. Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut korkeimman hallinto-oikeuden 13.3.2023 antamien päätösten myötä lainvoimaiseksi. Kaavakokonaisuus korvaa Vantaan kaupungin alueella aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat.”

Kaavakarttaan Onnenojanpuiston länsireunaan on lisätty ohjeellinen rakennusala Vantaan Energia Oy:n puistomuuntamolle.

A korttelialueita koskeva kaavamääräys: ”Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 0,9 m ulkonevia ja 1,8 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita ja ranskalaisia parvekkeita.” on muutettu seuraavaksi:

- Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 1,0 m ulkonevia ja 2,0 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita.

A korttelialueita koskeva määräys: ”Yhteisen oleskelutilan saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Oleskelutilaan on liityttävä ulko-oleskelutila ja/tai viherhuone. Maantasokerroksen oleskelutilaan on oltava kulku kadulta, puistosta tai pihalta.” on muutettu seuraavaksi:

- Yhteisen oleskelutilan saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Oleskelutilaan on liityttävä ulko-oleskelutila ja/tai viherhuone.

A korttelialueita koskevassa liikuntaesteisten pysäköintiä koskevan määräyksen korttelinumerossa 23215 ollut kirjoitusvirhe on korjattu korttelinumeroksi 23214.

A korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty alueen kaupunkikuvaan liittyvien tavoitteiden varmistamiseksi seuraava kaavamääräys:

- Räystäslinja tulee olla rakennuksen ylimmän asuinkerroksen lattiapinnan tasolla tai sen alapuolella, ellei ylimmän kerroksen tasolla julkisivussa ole kattoterassia.

A korttelialueita koskevat seuraavat kaavamääräykset on poistettu:

- Parveketiloja ei lasketa rakennusoikeuteen.
- Toiminnallisille kasvikatoille on järjestettävä esteetön kulkuyhteys. Ulko-oleskelutilojen on oltava osittain katettu.
- Lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalveluiden pysäköintiä ei saa sijoittaa kortteleiden sisäpihoille.

A-korttelin 23217 tontilta 2, kaavakartasta on poistettu harjakaton kattokulmaa koskeva merkintä.

A-korttelin 23214 tonttien rakennusoikeuksia on tarkistettu siten, että liikerakentamisen rakennusoikeus jakautuu tasaisemmin korttelin tonttien kesken. Tarkistukset eivät ole aiheuttaneet muutoksia korttelin kokonaisrakennusoikeuteen, korttelialueen rajauksiin eikä korttelin rooliin alueen kaupunkikuvassa.

Korttelin 23220 tontin 1 rakennusalalle on lisätty puuttuva rakennuksen kerroslukua osoittava merkintä VI.

Korttelin 23217 tontille 2 merkitylle maanalaiselle johdolle varatun alueen rajukseen on tehty kaksi tarkistusta.

AR- korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty oleskelualueiden ja parvekkeiden melunhallintaa koskeva seuraava kaavamääräys:

- Ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

AR-korttelialueita koskevat seuraavat kaavamääräykset on poistettu:

- Julkisivut tulee jäsentää enintään 10 metrin mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin tai materiaalin ja aukotuksen sommittelun suhteen.
- Parveketiloja ei lasketa rakennusoikeuteen.
- Parvekkeita ei saa kannattaa maasta.

- Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli, mutta ne eivät saa ylittää korttelialueen rajaa enempää kuin 1 metrin.

AR-korttelialueita koskevasta kaavamääräyksestä: ”Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 1,0 m ulkonevia ja 2,0 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita ja ranskalaisia parvekkeita.” on poistettu lihavoidulla merkitty osa koskien ranskalaisia parvekkeista.

AR-korttelialueita koskevasta kaavamääräyksestä: ”Maantasokerroksessa on oltava pääsääntöisesti asuntoja, työtiloja, liiketiloja ja yhteistiloja.” on poistettu liiketiloja koskeva lihavoidulla merkitty sana.

AR-korttelialueita koskevasta rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismääriä koskevasta määräyksestä on poistettu palvelu- ja liiketilojen polkupyöräpaikkoja koskeva kohta.

AR-korttelialueita koskeva määräys: Kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5 - 1:1. on muutettu seuraavaksi:

- Kattokaltevuuden tulee olla vähintään 30°.

AR-korttelialueita koskeva määräys: ”Ulokeparvekkeiden ja erkkerien alapinnan tulee olla vähintään 6 m etäisyydellä katutasosta.” on muutettu seuraavaksi:

- Ulokeparvekkeiden ja erkkerien alapinnan tulee olla vähintään 3 m etäisyydellä maantasosta.

AR-korttelialueita koskeva määräys: ” Korttelin sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.” on muutettu seuraavaksi:

- Lukuun ottamatta korttelia 23216 sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

C- korttelialuetta koskeva seuraava kaavamääräys on poistettu:

- Ajo kortteliin 23218 on järjestettävä Onnenkivenkadulta.

Alueen meluolosuhteitten takia, C- korttelialuetta koskevasta määräyksestä: ”Pysäköintilaitos on katettava. Pysäköintilaitoksen katolle on toteutettava hulevesien viivyttämiseksi luonnon monimuotoisuutta tukeva kasvikatto tai sitä tulee käyttää yhteisoleskelutilana ja -liikuntatilana. Katolle tulee toteuttaa leikkipaikka.”, on poistettu lihavoidulla merkitty leikkipaikan toteuttamista koskeva vaatimus.

C- korttelialuetta koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty pysäköintilaitoksen rakentamista koskeva seuraava kaavamääräys:

- Rakennusoikeuden estämättä a-merkitylle rakennusalalle saa sijoittaa pysäköintilaitoksen.

Alueen sisäiselle jalankululle varattua alueen osaa koskeva selite (jk) on poistettu kaavamääräyksistä.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Innovaatioiden Vantaa -strategian mukaan rohkea, rento ja viihtyisä Vantaa on kestävyyden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Laadimme Vantaa kaupunkikeskuksille 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.

Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030.

MAL-tavoitteet:

MAL-sopimus (Kv 21.9.2020):

Helsingin seudun kuntien ja valtion välinen MAL sopimus 2020-31 sisältää sovitun toimenpiteen asumisen asemakaavoituksesta: Helsingin seudun kunnat sitoutuvat siihen, että koko sopimuskaudella (2020-2023) valmistuu asuntotonttien asemakaavoja (asumiseen tarkoitettua rakennusoikeutta) yhteensä 6 miljoonaa kerrosneliömetriä. Vantaan kuntakohtainen osuus on 960 200 kerrosneliömetriä neljässä vuodessa. Kivistön keskusta-alue vastaa merkittävästä osasta Vantaan asuntotuotantotavoitteista.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv 10.10.2022)

Vantaan maapoliittiset linjaukset koottiin ensimmäisen kerran samaan asiakirjaan vuonna 2018 ja dokumenttia päivitettiin valtuustostrategian mukaisesti vuonna 2022. Linjausten tavoitteena on antaa kaupungille tuki maankäytön ja tonttimarkkinoiden hallintaan, varmistaa riittävän ja monipuolisen asuntotuotannon edellytykset sekä luoda mahdollisuuksia elinkeinoelämän tarpeisiin.

- Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää.
- Varmistamme, että kaupunginosista ja asuinalueilta löytyy riittävästi monipuolisia asumisen vaihtoehtoja ja asuntorakentamisessa huomioidaan asuinalueiden erityispiirteet.
- Kaavoitamme ensisijaisesti kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita edistäviä alueita sekä asemakaavoitettuja täydennysrakentamisalueita.
- Pidämme yllä viiden vuoden asuntotuotantotarvetta vastaavaa asemakaavavarantoa.
- Tavoitteenamme kaavoituksessa ja tonttituotannossa on laatu, kohtuuhintaisuus, ja toteuttamiskelpoisuus.

- Turvaamme monimuotoisesti arvokkaat luontoalueet kaavoituksessa ja tarvittaessa maanhankinnassa.
- Edistämme ekologisuutta ja asuinalueiden viihtyvyyttä säilyttämällä olemassa olevaa puustoa ja kasvillisuutta. Turvaamme viheralueiden riittävyyden rakentuvilla ja rakentuneilla alueilla sekä ekologisten yhteyksien jatkuvuuden.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Rakennamme Vantaata vahvojen keskusten varaan varmistaen myös ympäröivän yhdyskunnan elinvoimaisuuden.
- Hyödynnämme olemassa olevan infrastruktuurin ja palveluverkon ennen uusien alueiden avaamista.
- Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.
- Otamme uusilla sekä olemassa olevilla asuinalueilla turvallisuuden, terveellisyyden ja esteettömyyden lähtökohdaksi.
- Varmistamme toimivat pysäköintijärjestelyt, lisäämme kadunvarsipysäköintiä keskustoissa, pyrimme kaavoittamaan liiketilojen läheisyyteen riittävästi asiakaspysäköintipaikkoja ja kehitämme uusia malleja pysäköinnin järjestämiseen.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelun keskeisiä tavoitteita ovat:

- Hiilineutraalius ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Viherrakenne on terveyttä tukevaa ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saatavuutta.
- Luodaan hyvät edellytykset kestävälle ja monimuotoiselle liikkumiselle.
- Vähennetään liikkumistarvetta.
- Vähennetään lämmityksen päästöjä.
- Edistetään vähähiilistä rakentamista.
- Edistetään rakentamisen kiertotaloutta.
- Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä.
- Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan Vantaalla suunnitelmallisesti.
- Vahvistetaan toimia metsä- ja suoluonnon monimuotoisuuden parantamiseksi.
- Vesistöjen luonnontilaisuutta ja monimuotoisuutta parannetaan.
- Varmistetaan kattava avoimien alueiden (esim. niityt) verkosto.
- Suojellaan luontoa kulumiselta.
- Hiilinielujen ja hiilivarastojen vahvistaminen.
- Kasvatetaan hiilikädenjälkeä ja edistetään hiilinegatiivisuutta.

3.3.2 Muut tavoitteet

Vihertehokkuus

Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso 1,0. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon

monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

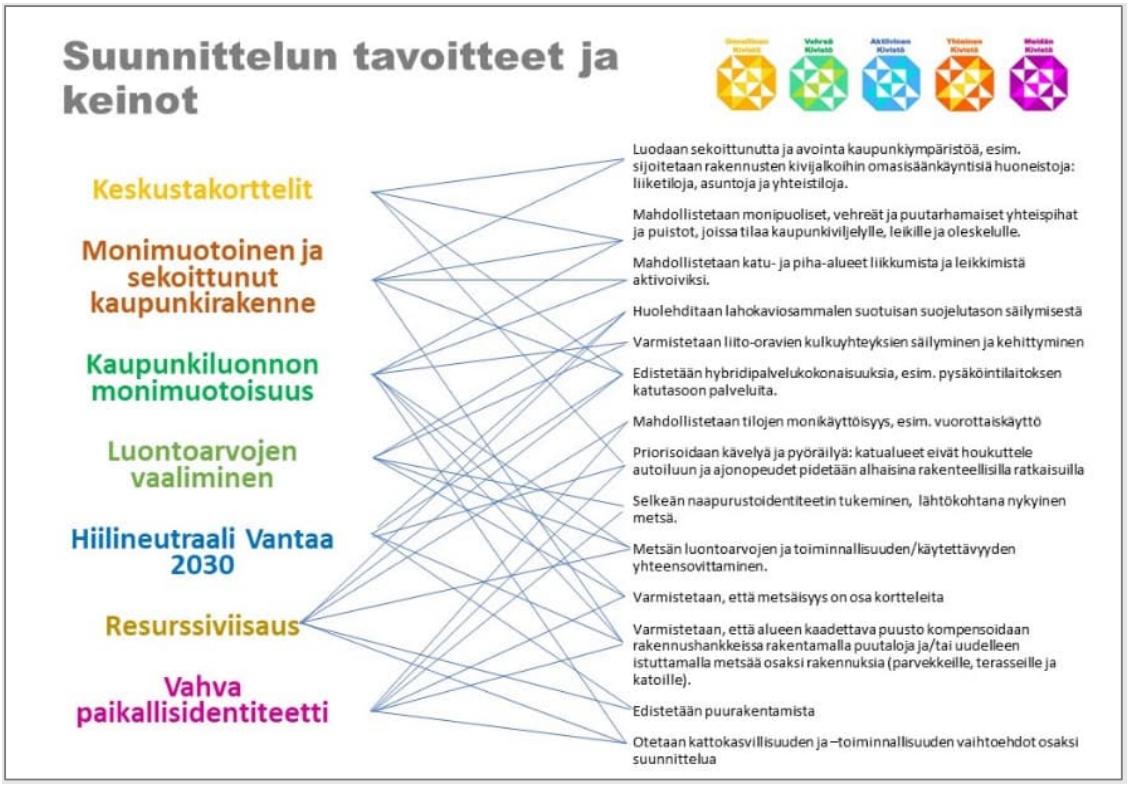
Vesihuolto

Tavoitteena on vesihuollon kustannustehokas toteutus ja saavutettavuus. Lisäksi hulevesien hallinta on toteutettava kaupungin hulevesiohjelman mukaisesti. Myös Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen ja muiden toimijoiden erityistarpeet on huomioitava vesihuollon ratkaisuissa.

Vantaan hulevesiohjelman (Vantaan kaupunki, 2023) tavoitteena on vähentää kaupunkirakenteen tiivistymisen haitallisia vaikutuksia tulvariskien hallintaan ja ympäristönsuojeluun. Vantaan kaupungin hulevesienhallinan toimintamalli (Vantaan kaupunki, 2014) ohjaa suunnittelua hulevesien hajautettuun ja luonnonmukaiseen käsittelyyn. Kivistön keskustan alueelle laaditussa hulevesiselvityksessä (Sitowise, 2020) tutkittiin alueen hulevesien virtausreittejä, tarvittavia viivytystilavuuksia, valuma-aluerajauksia.

3.3.3 Tavoitteiden jäsentyminen Kivistön Onnenkiven asemakaavassa

- Asumisen rakennusoikeutta arviolta 40 350 k-m²
- Tiivistä kaupunkirakentamista
- Kaupunkirakenteen pienimittakaavaisuus
- Kaava-alueen sisäiset reitistöt sekä niiden liittyminen ympäröiviin alueisiin ja mielenkiintoiset tilahierarkiat
- Liittyminen metsäiseen liito-oravavyöhykkeeseen, lahokaviosammalen suojelu metsäisillä alueilla sekä nykyisen maapohjan ja puuston säilyttäminen kortteli- ja puistoalueilla
- Vihertehokkuus ja sen tavoitetasot
- Keskitetty pysäköinti hybridiratkaisuna
- Palvelut (kivijalkaliiketilat, C-korttelit)
- Resurssiviisaus läpileikkaavana periaatteena
- Taiteen konsepti ja värikkyys
- Kivistön keskustan kaavarunko 2050 ja Kestävän kaupungin manifesti



Asemakaavan tavoitteet ja keinot.

Asemakaavaratkaisun erityisiä lähtökohtia ovat asemaan tukeutuvan yhdyskuntarakenteen täydentäminen, unohtamatta vehreän Vantaan tavoitetta. Vehreyden ja hiilineutraaliuden sekä eri ohjelmalinjausten ja sopimusten kattotavoitteet on kaavatyössä pilkottu osatavoitteiksi ja edelleen keinoiksi, joilla tavoitteisiin voidaan päästä.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

LÄHTÖKOHDAT

Viistokuva 2019. Kivistön Onnenkiven alustava kaavarajaus punaisella.

Ensi vaiheessa Kivistön Onnenkiven asemakaava-aluetta lähdettiin tarkastelemaan Kivistön keskustan kaavarunkokartan pohjalta. Kivistön keskustan kaavarungon vision 2050 mukaisesti Kivistön Onnenkiven suunnittelualue muodostui aluksi kahdesta ”naapurustosta”, joista molemmat muodostuivat viiden umpikorttelin kokonaisuudesta ja niiden välissä olevasta hulevesipuistosta. Asemakaavaehdotuksen aluerajauksen supistumisen myötä aluerajaus muodostuu kaavarunkokartalla yhdestä viiden korttelin naapurustosta.

Kivistön keskustan kaavarungon visio 2050. Kivistön Onnenkiven asemakaava-alueen rajaus on merkitty kuvaan sinisellä viivalla ja alkuperäisessä kaavarajauksessa mukana ollut osa sinisellä pisteviivalla. Asemakaavaehdotuksen aluerajaus muodostuu kaavarunkokartassa yhdestä naapurustosta alkuperäisen rajauksen kahden naapuruston sijaan.

Kivistön keskustan kaavarungon vision mukainen joukkoliikenteen linjasto. Kivistön Onnenkiven suunnittelualueen likimääräinen rajaus on merkitty kuvaan punaisella viivalla.

Joukkoliikenteen reitit kulkevat Tikkurilantiellä ja Keimolantiellä. Kivistön Onnenkiven etelänurkka on tärkeä joukkoliikenteen yhdyspaikka. Suorin reitti Kivistön juna-asemalle suunnittelualueelta kulkee Keimolantietä pitkin.

Pääpyöräilyverkosto kulkee Tikkurilantiellä ja Keimolantiellä. Lisäksi kaava-alueen koillispuolella kulkee pääpyöräilyverkoston suunniteltu pohjoiseteläsuuntainen yhteys kehäradan yli, liittyen radan pohjoisreunalla olevaan pyöräilybaanaan, Kvartsiraittiin, ja laajempiin pyöräilyverkostoihin.

Kaava-alueen yksi keskeisistä tavoitteista on mahdollistaa sujuva ja helppo kävelijän ja pyöräilijän liikkuminen sekä tällä kaava-alueella, että liikkuminen muiden alueiden välillä.

Kivistön keskustan kaavarungon vision mukainen pyöräilynverkosto on merkitty kuvaan sinisellä viivalla ja Kivistön Onnenkiven suunnittelualueen likimääräinen rajaus punaisella viivalla.

Reitistöt nousivat yhdeksi tärkeäksi suunnittelun lähtökohdaksi. Reitistöihin luetaan myös sinivi-herverkosto, perustuen Kivistön kaavarunkotyöhön. Kivistön keskustan viherrakenne ilmentää metsäistä Kivistöä ja kulttuurimaiseman Kivistöä. Viherrakenteessa on huomioitu mm. hulevesien hallinta, luontoarvot, ekologiset runkoyhteydet ja jatkuvat virkistysyhteydet osana monimuotoista

ja vehreää kaupunkiympäristöä. Kivistön Onnenkiven suunnittelualueen viherrakenne ilmentää metsäistä Kivistöä.

Kivistön keskustan kaavarungon vision mukainen siniviherverkosto. Kivistön Onnenkiven suunnittelualueen likimääräinen rajaus punaisella viivalla.

Kivistö on lähipalveluiden kaupunki, jossa palveluiden verkosto sekoittuneessa kaupunkirakenteessa tuotetaan asukkaiden, yritysten, kaupungin ja muiden toimijoiden yhteistyönä. Palvelut keskittyvät kauppakatujen varsille. Kivistön ja Lapinkylän asemakorttelit ovat merkittäviä julkisten ja yksityisten palveluiden palvelukeskittymiä.

Kaavarungon vision mukaan Keimolantie ja Kivistön puistokatu ovat pääkauppakatuja ja Tikkurilantie on toissijainen kauppakatu. Pysäköintilaitos hybridipalvelukeskuksena on Keimolantien ja Tikkurilantien risteyksessä.

Kivistön keskustan kaavarungon vision mukainen palveluverkosto. Kivistön Onnenkiven suunnittelualueen likimääräinen rajaus punaisella viivalla.

KAAVARATKAISUN KEHITTYMINEN

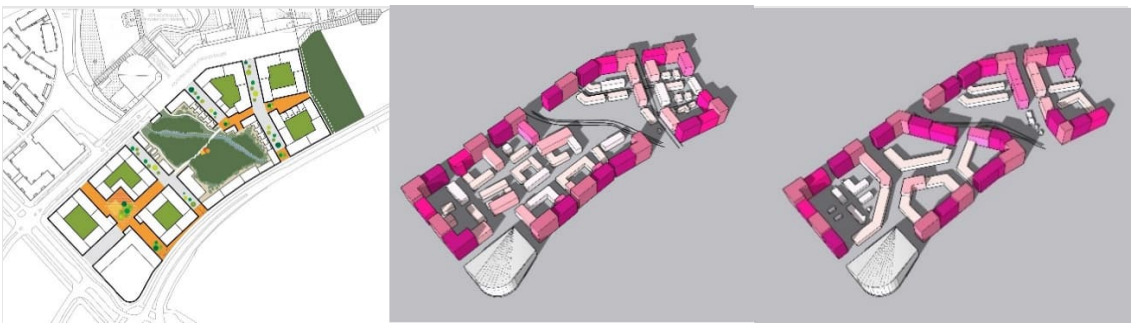
Suunnittelun alkuvaiheessa alueelle suunniteltiin yhteensä 8 asuinkorttelia ja 2 hybridipysäköintilaitosta, joista muodostui siniviheryhteydellä toisistaan erotetut kaksi naapurustoa. Alueen itäosaan varmistettiin metsäisen liito-oravayhteyden säilyminen. Suunnittelussa tutkittiin keskitetyn pysäköinnin periaate kahdella pysäköintilaitoksella. Hybridipysäköintilaitos sijoitettiin alueen eteläosaan, jossa lentomelu asetti rajoituksia asuinrakentamiselle silloisen voimassa olevan yleiskaavan mukaan. Lentomelun vuoksi suunnittelualueelle ei voida sijoittaa melulle herkkiä toimintoja, kuten päiväkotia. Tikkurilantien reunalle suunniteltiin korkeampaa rakentamista ja alueen sisäosiin matalampaa.

Kaavarungon mukainen ensimmäinen maankäyttöluonnos.

Kivistön Onnenkiven asemakaava oli Autodesk Forma -ohjelman pilotointikohde Vantaalla, ja ohjelman avulla tutkittiin erilaisia korttelivaihtoehtoja. Autodesk Forma -ohjelman korttelivaihtoehtotutkielmat laadittiin vuoden 2021 silloisen kaavarajauksen pohjalta. Autodesk Forma -ohjelmaa hyödynnettiin alueen suunnitteluratkaisun toimivuuden tarkastelussa koko suunnitteluprosessin ajan, muun muassa liikennemelun, tuulisuuden ja valoisuuden näkökulmista.

Autodesk Forma -ohjelmalla tuotettuja erilaisia korttelivaihtoehtoja.

Jatkosuunnittelussa tavoitteena oli entistä monipuolisemmat asumismuodot ja pienimittakaavaisuus, joten kerrostalorakentamisen lisäksi suunnittelualueen keskiosaan suunniteltiin rakennuspaikkoja rivitaloille. Alueen korttelirakenteen periaatetta muutettiin siten, että alueelle muodostettiin vaihtelevan kokoisia kortteleita luomaan monimuotoista kaupunkiympäristöä.



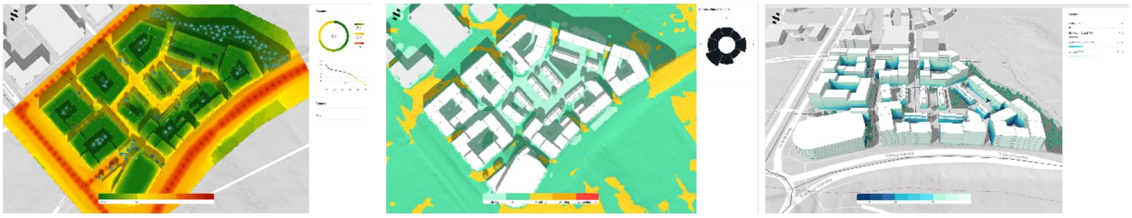
Tutkielmia erilaisista korttelivaihtoehdoista, 2021.

Luonnos, 2022. Kaavaratkaisua kehitettiin Autodesk Forma -ohjelmalla tuotettujen korttelivaihtoehtojen, sekä suunnittelun aikana päivittyneiden tavoitteiden pohjalta.

Syksyllä 2022 Onnenkiven asemakaava-alueen rajausta laajennettiin koskemaan Kivistön puistokadun luoteispuolella olevaa asemakaavoittamatonta aluetta, sekä osaa Tikkurilantien katualueesta. Kesällä 2023 asemakaava-aluetta muutettiin supistamalla alue koskemaan kaavaehdotuksen mukaista aluerajausta. Kaava-alueen rajauksen muutokset eivät merkittävästi ole vaikuttaneet kaavaehdotuksen suunnitteluratkaisuihin kaupunkirakenteen tai kaupunkikuvan näkökulmista.

Kaavaratkaisua jatkojalostettiin korttelirakenteen reunaehtojen puitteissa. Alueella päädyttiin muodostamaan rakennusalueen rajoja jäsentämällä pieniä taskupuistoja, jotka mahdollistavat katuympäristöön vehreyttä tuovien puuistutusten toteuttamisen kaduille ja tonteille. Lisäksi katusuunnittelun ja maanalaisen infrastruktuurin yhteensovittamista jatkojalostettiin etsimällä ratkaisua, joka mahdollisimman hyvin tukisi kaavan tavoitteita.

Autodesk Forma -ohjelmalla laadittiin mikroilmastoanalyysejä koko suunnitteluprosessin ajan. Ohjelmalla tutkittiin tarkemmin mm. kortteleiden kerrosaloja, asuntojen valoisuutta, pihojen ja katutilojen mikroilmastoa ja liikenteen melua. Myös muun muassa rakennusten korkeuksia, kattokulmia, liiketilojen sijoittelua kaava-alueella on kehitetty mikroilmasto- ja meluanalyysien pohjalta.



Autodesk Forma -ohjelmalla laadittiin erilaisia analyysejä koko suunnitteluprosessin ajan. Kuvassa yllä vasemmalta oikealle: Meluanalyysi (punainen meluisin, vihreä vähiten meluisa), tuuliolosuhteiden mukavuusluokat (punainen epämukavin, vaalean vihreä mukavin), päivänvalon saavutettavuus (valkoinen eniten valoa, tumman sininen vähiten valoa).

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaratkaisu perustuu Vantaan resurssiviisauden tiekartan tavoitteisiin. Kaava-alueella on mahdollistettu henkilöautoriippumaton asuminen: joukkoliikenteen hyvä saavutettavuus, keskitetty pysäköinti ja kävelyn priorisointi ensisijaiseksi liikkumismuodoksi tukevat samalla sosiaalista kestävyyttä, kuten kohtaamisia ja asuinalueen omaksi ottamista. Ratkaisu mahdollistaa vehreiden katutilojen, kaupunkivihreää tukevien asuntokohtaisten etupuutarhojen, liiketilojen sekä eri toimintoja yhdistävän hybridipysäköintilaitoksen toteuttamisen.

Maankäyttökaavio asemakaavan pohjaksi laaditusta suunnitelmasta, päivitetty 8/2024.

Kaupunkirakenteen kannalta valittu asemakaavaratkaisu mahdollistaa alueelle kävelijän ehdoilla mitoitettua mielenkiintoista, vehreää ja turvallista katutilaa. Keskeisinä keinoina on ollut pienimittakaavainen korttelirakenne, monimuotoiset rakennustyypit ja kävelijän liikkumisnopeudelle suunniteltu virikkeellinen kaupunkikuva.

Kortteleiden ja niiden rakennusten sijoittelussa on pyritty maksimoimaan luonnonvalo vaihtelevien kerroslukujen avulla. Periaatteena on, että matalammat kerros- ja rivitalot sijoittuvat suunnittelualueen keskelle ja kerrosluku kasvaa korttelien reunoille pääkatujen varsille. Luonnonvalon maksimoimiseksi, kerroslukujen määrittelyssä on käytetty apuna tekoälyä hyödyntävää Autodesk Forma -ohjelmaa. Rakennusalojen verrattain pienet runkosyvyydet mahdollistavat laadukkaat asuinratkaisut esimerkiksi läpitalonhuoneistojen kautta. Kaavaratkaisulla mahdollistetaan olemassa olevan maaperän ja puiden säilyttämistä korttelipihoilla sekä varmistetaan maanvaraisten puiden istuttaminen sekä katualueille, että korttelipihoille.

Periaateleikkaus mallikorttelista, 2023.

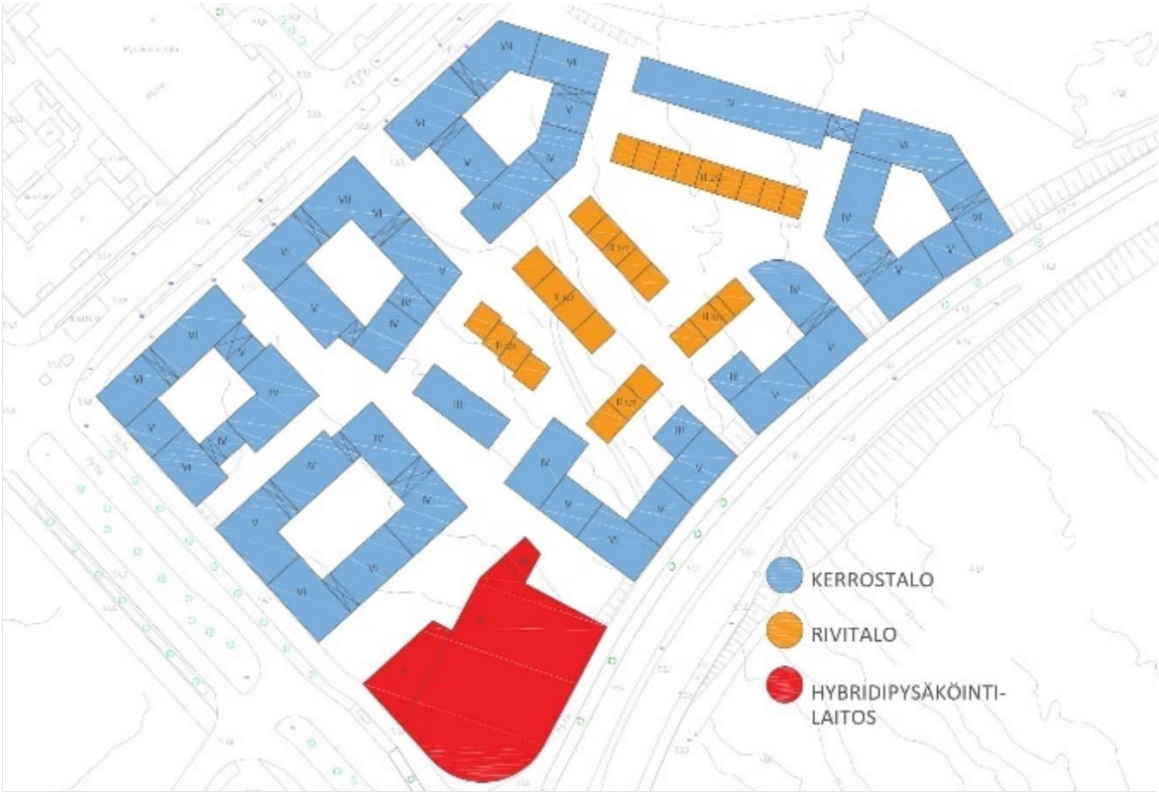
Valitun asemakaavaratkaisun tueksi on kaavatyön yhteydessä laadittu mallikortteliluonnos, jossa on kuvattu kaavaratkaisun tavoitteita. Kaavaratkaisun asuinkorttelit muodostuvat kahdesta tontista, joille muodostuu yhteinen piha-alue. Kaava-alue muodostaa toteuduttuaan yhdeksän asuinkorttelin naapuruston, jonka julkisia katutiloja aktivoidaan vehreydellä, inhimillisellä tilamitoituksella ja maantasokerrosten katualueelle avautuvilla tiloilla.

Mallikortteliluonnos, 2023. Maantasokerroksen tilat liittyvät suoraan ympäröivään katutilaan aktivoiden jalankulkuympäristöä.

Mallikortteliluonnoksessa on esitetty (kortteli 23211) tyypillinen Onnenkiven kortteli. Maantasokerrokseen on sijoitettu muun muassa liiketiloja, asuntoja, yhteistiloja sekä lastenvaunu- ja polkupyörävarastoja. Jokaisesta maantasokerroksen tilasta/huoneistosta on suora pääsisäänkäynti katutilasta. Katualueen ja rakennusalueen väliset tilat on jäsennelty asuntojen sekä liike- ja yhteistilojen sisäänkäyntipihoina, joihin liittyy myös vehreitä istutettavia alueita. Sisäänkäyntipihat liittyvät luontevaksi osaksi katutiloja.

Katualueilta on useita kulkuaukkoja korttelipihalle. Kulkuaukot on suljettavissa valurautaisilla porteilla ja niitä voidaan hyödyntää myös lyhytaikaiseen pysäköintiin.

Kaavaratkaisussa on osoitettu alueelle erilaisia asuntotypologioita. Alueen keskivaiheille sijoittuu matalampia rivitaloja ja reuna-alueille perinteisempiä kerrostaloja. Ratkaisu mahdollistaa monipuolisten asuntojen toteutumisen, mikä osaltaan edesauttaa alueen asukasprofiileiden monipuolisuutta.



Luonnos erilaisista asuntotypologioista, 2023.

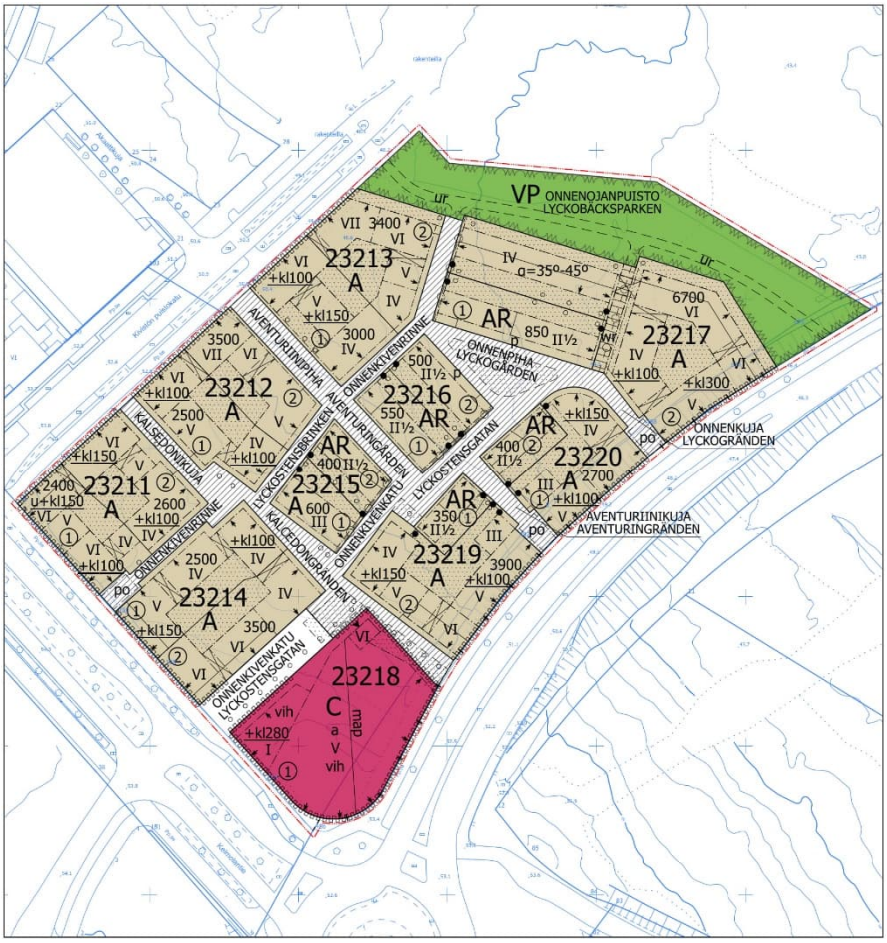
Luonnoksia korttelijulkisivuista, 2022.Tavoitteena monimuotisuus, värikkyys ja pienimittakaavaisuus.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla laajennetaan Kivistön keskustaa Kehäradan eteläpuolelle rakentamattomalle asemakaavoittamattomalle alueelle. Kaava mahdollistaa 9 asuinkorttelia, jotka koostuvat asuinrakennusten korttelialueista (A) ja/tai asuinrivitalojen korttelialueista (AR). Rakennusten kerrosluvut vaihtelevat kahdesta ja puolesta seitsemään. Kaava-alueen pysäköinti keskitetään hybridikortteliin keskustatoimintojen korttelialueelle (C), johon mahdollistetaan myös liiketilojen, liikuntapaikan ja yhteisoleskelutilan sijoittuminen. Alueelle on osoitettu katu-, pihakatu- ja jalankulkualueita. Suunnittelualueen koillislaitaan sijoittuu puistoalue (VP) Onnenojanpuisto, jossa kulkevaa ojauomaa hyödynnetään alueen hulevesien käsittelyssä. Alue jatkaa jo rakennettua Kivistön keskustaa ja täydentää Kivistön aseman ja Tikkurilan tien välissä olevaa kaupunkirakennetta.

Kaupunkivihreän ja luonnon monimuotoisuutta alueella vahvistavat katupuut, etupuutarhat, kasvikatot ja korttelipihojen mikrometsät. Kohtaamis- ja oleskelualueet niin katu- kuin pihatiloissa tukevat yhteisöllisyyttä ja sosiaalista kestävyyttä, joita tukevat myös kaavaratkaisun mahdollistamat erilaiset asumis- ja asuntotyypit. Kaikkiin kortteleihin muodostuu rakennuksin ja/tai rakenteellisin aidoin rajattu suojaisa piha-alue.



Asemakaavaehdotuskartta 5.9.2023.

4.1.1 Mitoitus

A, asuinrakennusten korttelialue

- Pinta-ala yhteensä noin 1,58 ha
- Rakennusoikeus 39 400 k-m^2, josta liiketilaa 2100 k-m^2.
- Asukkaiden arvioitu määrä 746
- A-korttelialueiden keskimääräinen tehokkuus e=2,36. A-korttelialueiden tehokkuusluvut vaihtelevat välillä e=1,21…2,99
- Kerrosluku vaihtelee välillä III –VII.
- Autopaikkamitoitus: 1 ap / 130 asuntokerros-m^2, kuitenkin vähintään 1 ap / kolme asuntoa. 1 ap / 60 k-m^2 palvelu- ja liiketilat. 1 ap / 1500 k-m^2 vieraspaikat. Pysäköinnin toteutuessa nimeämättömänä pysäköintilaitoksessa sallitaan 15 % poikkeama vähimmäismäärästä. Myös vuorottaispysäköinnin toteuttaminen mahdollistaa poikkeaman erillisen selvityksen perusteella.
- Autopaikkatarve yhteensä ilman em. poikkeamia noin 357 ap (asuminen 287 ap, liiketilat 42 ap, vieraspaikat 28 ap)
- Pyöräpaikkamitoitus: 1 pp / asuinhuone ja 1 pp / 40 k-m^2 palvelu- ja liiketilat

AR, asuinrivitalojen korttelialue

- Pinta-ala yhteensä noin 0,32 ha
- Rakennusoikeus 3050 k-m^2.
- Asukkaiden arvioitu määrä 61
- AR-korttelialueiden keskimääräinen tehokkuus e=0,95. A-korttelialueiden tehokkuusluvut vaihtelevat välillä e=0, 89…1,06
- Kerrosluku II ½.
- Autopaikkamitoitus: 1 ap / asunto. 1 /1500 k-m2 vieraspaikat.
- Autopaikkatarve yhteensä noin 33ap (asuminen 28 ap, vieraspaikat 5ap). Lopullinen autopaikkatarve tarkentuu rakennuslupien yhteydessä. AR-korttelialueiden autopaikat saa sijoittaa asuntojen yhteyteen korttelialueelle. AR-korttelialueiden vieraspaikat tulee sijoittaa korttelin 23218 hybridipysäköintilaitokseen.
- Pyöräpaikkamitoitus: 2 pp / asunto.

C, keskustatoimintojen korttelialue

- Pinta-ala 0,27 ha
- Rakennusoikeus 280 k-m^2 (liiketilaa)
- Autopaikkamitoitus: 1ap / 60 k-m^2 palvelu- ja liiketilat.
- Autopaikkatarve yhteensä: 5 ap
- Kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi korttelialueelle saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusalan ja kerrosluvun puitteissa pysäköintilaitoksen ja siihen liittyviä määräyksissä mainittuja tiloja, kuten muuntamon, liikuntapaikan ja yhteisoleskelutilan.
- Kerrosluku I-VI korttelissa 23218, lisäksi yksi maanalainen kerros
- Pysäköintilaitokseen mahtuva arvioitu autopaikkamäärä 385 ap.

VP, puisto
- Pinta-ala 0,37 ha

Katualueet
- Pinta-ala 0,56 ha

4.2 KAUPUNKIYMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavan laadulliset päätavoitteet ovat: (1) kaupunkirakenne ja liikkumisympäristö, (2) viherrakenne, (3) asumisen monimuotoisuus sekä (4) resurssiviisaus.

Näkymä Onnenkiven rinteeltä.

1) Kaupunkirakenne ja liikkumisympäristö

- Kaava tiivistää ja täydentää Kivistön keskusta-aluetta, luo pienipiirteistä korttelirakennetta ja kiinnostavaa julkista kaupunkitilaa ja -ympäristöä.
- Korttelien kokonaisuuksien suunnittelu on tehty kaupunkitilasta tinkimättä. Katualueiden vehreyttä on varmistettu istutettava puu sekä istutettava alue merkinnöillä. Kortteleiden väliin jäävät kaupunkitilat on suunniteltu ja mitoitettu miellyttävän ja ihmisen mittakaavaisen jalankulkuympäristön ehdoilla.
- Kaavan mukaiset uudet asuinrakennukset noudattavat ympäröivän kaupunkirakenteen mittakaavaa. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu yksityisten, puoliyksityisten, puolijulkisten ja julkisten alueiden laatua koskevia määräyksiä.
- Korttelit ovat monimuotoisia, asunnot ja pihatilat valoisia ja katualueiden vaatima pinta-ala on minimoitu. Kortteleissa edellytetään omaehtoista pelastautumista, joten sisäpihojen pelastusreittivaatimusten puuttuessa (tikasauton ei tarvitse mahtua korttelipihalle)

korttelipihat on mahdollista ottaa täysimääräisesti asukkaiden käyttöön ja varmistaa niiden vehreys.

- Jalan ja pyörällä liikkumista ja lähiluonnon kokemista arjessa tukee Onnenojapuisto.

2) Viherrakenne

- Kaava-alue rajautuu yhdeltä sivulta rakentamattomaan metsäalueeseen. Kivistön keskustan kaavarungon tavoitetilanteessa kaava-alue liittyy laajempaan viheralueverkostoon katupuiden ja muun katu- ja tonttivihreän välityksellä. Kaava-alue liittyy olevan verkoston välityksellä Kivistön asemalle ja kaava tukee tulevan Lapinkylän aseman toteutusta. Kaavaratkaisu mahdollistaa Kivistön tavoitteen toteutuksen asumisen maksimietäisyydestä (300 metriä) viheryhteyteen, joka johtaa laajemmalle viheralueelle. Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on kaavamääräyksissä omat määräyksensä.
- Yhdistyessään ympäröiviin puistoalueisiin Onnenkiven kaava-alue tukee Kivistön keskustan viher- ja virkistysreitistön laajentumista ja siten laajempien viheralueiden saavutettavuuden parantumista.
- Suunnittelualueella vaaditaan vihertehokkuuden tavoitelukua 1,0, joka voidaan saavuttaa esimerkiksi säilyttämällä piha-alueilla maapohjaa ja puuistutuksia ja toteuttamalla kasvikattoja. Olevan maapohjan säilyttäminen ja viherkatot tukevat luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät sadevesiä. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

3) Asumisen monimuotoisuus ja teemanaapurustot

- Alueelle on mahdollista rakentaa monenlaisia asuntotyyppejä, jotka mahdollistavat monipuolisen väestöpohjan alueelle. Kaavaratkaisun käyttötarkoituksilla ja kaavamääräyksillä ohjataan ja tuetaan monipuolisten asuntotyyppien rakentumista alueelle.
- Kaavaratkaisu mahdollistaa tuettujen asumismuotojen toteuttamisen.
- Asumisviihtyvyyteen ja arkkitehtonisesti mielenkiintoiseen kattomaailmaan on kiinnitetty erityistä huomiota. Kaavaehdotuksen laadinnan yhteydessä pilotoitu Autodesk Forma -työkalu on mahdollistanut luonnonvalo-, varjoisuus-, melu- ja tuulisuustutkielmien laatimisen. Näiden tuloksena on muun muassa pystytty optimoimaan rakennusten korkeuksia asuntojen ja piha-alueiden valoisuuden parantamiseksi.
- Naapuruston tunnistettavuutta tuetaan erilaisin katuaukioin ja katuvihreän keinoin. Tavoitteena on ollut aktiiviset katualueet, jotka mahdollistavat erilaisia toimintoja, kuten oleskelutiloja, lyhytaikaista pysäköintiä ja taidetta. Katujen ja aukioiden harkitulla muotoilulla saadaan aikaan tunnistettavuutta ja tilat pysyvät lyhyine näkölinjoineen riittävän intiimeinä, jotta ne houkuttelevat oleskeluun ja kävelyyn sekä osaltaan toteuttavat tavoitetta aktiivisista katutiloista.

4) Resurssiviisaus

- Katutilan optimaalinen käyttö: ei vain ajoratoja vaan myös oleskelutilaa, jolle elämä korttelelista voi levittäytyä.
- Uusiutuvan energian tuotantoa edellytetään määräyksillä.

- Ekologisuus ja taloudellisuus on otettu huomioon. Viherrakentamisesta ja hulevesien käsittelystä on annettu määräykset ja puurakentamiseen ja uusiutuvan energian käyttöön ohjataan.
- Kaavaratkaisun vihertehokkuuden tason määrittelyllä saavutettava vehreä ympäristö turvaa ekosysteemipalveluita ja luo kaava-alueelle esteettisyyttä, viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia.
- Tavoitteena alueellinen massatasapaino
- Resurssiviisautta tukee myös pysäköintilaitosratkaisu: eri toimintojen mahdollistaminen tuottaa enemmän pienemmin resurssein. Pysäköintilaitoksen katolle on toteutettava puistomaista yhteisoleskelu- ja liikuntatilaa, jonka on oltava ympärivuorokautisesti käytettävissä ja jossa voidaan viivyttää hulevesiä. Rakennuksen katolle sijoittuvat toiminnot lisäävät kaupunkiluonnon moninaisuutta ja vahvistavat keskustan läpi kulkevaa viherverkostoa. Keskitetty pysäköinti mahdollistaa lisäksi maanvaraiset sisäpihat asuinkortteleissa, kun tarvetta betonikansiratkaisuille ei ole. Tällöin olemassa olevan maapohjan ja puuston säilyttäminen on mahdollista piha-alueilla.

Hiilineutraali energia

Kivistö on energiapositiivinen

Tavoitteena vähentää lämmityksen ja käyttösähkön päästöjä sekä lisätä uusiutuvan energian osuutta

- Optimoidaan kortteleiden rakennusten korkeudet auringonvalon tulokulman suhteen ja pyritään luomaan sisäpihoista, katualueista ja huoneistoista mahdollisimman valoisia
- Sijoitetaan rakennukset siten, että niiden kattopintojen suunnat ja kattopintojen kaltevuus soveltuu aurinkoenergian keräämiseen
- Suunnitellaan asuinrakennusten massat kapeiksi ja mahdollistetaan luonnonvaloiset huoneet
- Mahdollistetaan kaukolämpöön ja kaukokylmään liittyminen
- Suunnitellaan rakennukset energiatehokkaiksi ja vaaditaan tontinluovutuksessa energialuokka A
- Tutkitaan aurinkoenergian ja geoenergian potentiaali
- Suunnitellaan katualueiden valaistus energiatehokkaaksi
- Mahdollistetaan sähköautojen ja -pyörien latauspaikkoja
- Vähennetään henkilöautoriippuvuutta tiiviillä, sekoittuneella yhdyskuntarakenteella
- Rakennetaan hyvien joukkoliikennemahdollisuuksien äärelle

Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen

Kivistö on käveltävä ja vehreä

Tavoitteena tiivis, vehreä, sekoittunut kaupunkiympäristö

- Täydennysrakennetaan hyvien joukkoliikenneyhteksien, Kivistön rautatieaseman ja bussiterminaalin lähelle
- Rakennetaan tehokkaaksi; alueen tehokkuusluku yli 1, korttelitehokkuus vähintään 2
- Mahdollistetaan montaa erilaista toimintaa; asumista ja liike- ja toimitilaa. (Lentomelurajoitusen takia palveluiden kuten päiväkodin sijoittaminen alueelle ei ole mahdollista.)
- Mahdollistetaan monipuolinen asuntojakauma ja talotyypit; pienerillistalot, rivitalot, townhouset, kerrostalot
- Suunnitellaan eri kokoisia tontteja ja mahdollistetaan monipuolinen rakennuskanta ja useita eri rakennuttajia
- Ei sallita nostopaikkoja sisäpihoille, jolloin kasvillisuudelle jää enemmän tilaa
- Luodaan miellyttävää ja vehreää kaupunkitilaa, joka kannustaa kävelyyn ja pyöräilyyn
- Luodaan miellyttävää mikroilmastoa
- Lisätään pyöräily-yhteyksiä ja pyöräilyteitä
- Suunnitellaan keskeisesti ja helposti saavutettavissa olevat pyörätilat
- Järjestetään pysäköinti keskitetysti ja kehitetään Kivistön keskustan alueellista pysäköintijärjestelmää
- Luodaan vahva imago ja paikallisidentiteetti sekä suunnittellaan persoonallisia kaupunkitiloja
- Kehitetään taiteen konseptia ja liitetään taide rakennussuunnitteluun

Monimuotoinen luonto

Kivistön monimuotoisuus

Tavoitteena luontoarvojen säilyttäminen ja luonnon monimuotoisuuden lisääminen

- Selvitetään arvokkaiden luontotyyppien esiintyminen, kuten lahokaviosammal, linnusto ja lepakot
- Merkitään kaavaan säilytettävät arvopuut ja liito-oravayhteys
- Suojellaan luonnonmukaisia viheralueita kulumiselta ja suunnitellaan pitkospuuyhteyksiä
- Säilytetään alueen oja, luodaan luonnonmukainen hulevesijärjestelmä ja parannetaan vesistöjen luonnotilaisuutta ja monimuotoisuutta
- Käytetään Kehäradan koko potentiaali ja keskitetään rakentaminen juna-aseman läheisyyteen sekä vältetään rakentamisen levittäytyminen laajemmille luontoalueille
- Säilytetään laajemmat hiilivarastot ja -nielut rakentamalla keskitetysti ja tiiviisti
- Kompensoidaan menetetty hiilivarasto ja mahdollistetaan runsas viherrakentaminen
- Vaaditaan korkeaa vihertehokkuutta; puita, kasvikattoja, viherseiniä, etupuutarhoja...
- Edistetään innovaatiivisia hankkeita, jotka mahdollistavat luontopohjaisten ratkaisujen kehittämistä ja kaupunkiluonnon monimuotoisuuden lisääntymistä
- Edistetään puurakentamista
- Suunnittellaan viheryhteydet laajemmille virkistysalueille ja täydennetään Kivistön keskustan siniviherverkostoa

Onnenkiven kaava-alueen tavoitteita on tarkasteltu Vantaan Resurssiviisauden tiekartan kuuden eri kaistan mukaisesti

Hiilinielut ja kompensointi

Kivistön hiilikädenjälki

Tavoitteena päästöjen kompensointi ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja hillintä

- Minimoidaan hiilipäästöt mm. tiiviillä rakentamisella
- Varaudutaan tulvien hallintaan ja tulvariskiin mm. hulevesien määrällisellä ja laadullisella hallinnalla
- Suunnitellaan luontopohjaisia hulevesijärjestelmiä ja vältetään kovia pintamateriaaleja
- Suunnitellaan kaduista ja katutiloista mahdollisimman vehreitä
- Lievennetään viherrakentamisella äärilämpötiloja ja lämpösaarekeilmiötä
- Päästöjen kompensointi rakentamisen aikana sekä rakennusten käytössä ja purussa
- Edellytetään suunnittelu- ja tontinluovutuskilpailuissa hiililaskentaa
- Pyritään päästöttömiin Green deal -työmaihin
- Pilotoidaan ekologista kompensaatiota

Materiaalien elinkaari ja kiertotalous

Kivistö on omavarainen

Tavoitteena omavaraisuus ja kierrättävyys

- Hyödynnetään paikallisia maamassoja ja pyritään massatapainoon
- Laaditaan maa- ja kiviainesten hallinnan toimintaohjelma
- Sisällytetään kaavatalouslaskelmiin ja kaavamääräyksiin massatasapainolaskelmat
- Valitaan kestäviä ja hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja
- Edistetään kierrätysmateriaalien käyttöä, rakennusten pitkää ikää, rakennusmateriaalien kierrätettävyyttä, purettavuutta ja uusiokäyttöä
- Kehitetään maankäyttösopimuskirjauksia edistämään puurakentamista, vähähiilistä rakentamista, resurssiviisautta ja energiatehokkuutta
- Suunnitellaan tiloista muuntojoustavia
- Selvitetään infrastruktuurin rakentamisen ja ylläpidön kustannukset per asukas
- Selvitetään työpaikkojen luomista ja investointimahdollisuuksia
- Istutetaan hyötykasveja, hedelmäpuita ja marjapensaita sisäpihoille ja julkisille alueille
- Mahdollistetaan kasvihuoneita, kaupunkiviljelyä ja ruoantuotantoa taloyhtiöissä, kortteleiden yhteispihoilla ja julkisilla viheralueilla

Vastuullinen Vantaa

Kestävä Kivistöläinen

Tavoitteena hiilineutraalin arjen mahdollistaminen

- Mahdollistetaan lähipalvelut kävely-/pyöräilymatkan päässä
- Mahdollistetaan jakamistalous, jätteiden kierrätys, jaettavat tilat ja vähäenergisyys
- Vähennetään veden ja sähkön kulutusta
- Mahdollistetaan luontokokemukset ja viheralueiden tasapuolinen saavutettavuus; immuunipuolustuksen kehittyminen ja ylläpito sekä fyysinen ja henkinen hyvinvointi
- Mahdollistetaan kaupunkiviljely ja muu ruoanpientuotanto
- Suunnitellaan monipuolisia liikkumisen tiloja
- Mahdollistetaan jaettuja liikenteen kulkumuotoja; yhteisiä pyöriä, sähköpotkulautoja, sähköautoja
- Parannetaan Kivistön imagoa ennakkoluulottomalla ja rohkealla kaupunkikehitystyöllä ja lisätään alueen kiinnostavuutta elämisen alueena
- Mahdollistetaan asukkaiden osallistuminen oman alueen kehittämiseen ja hyödyntämiseen
- Edistetään ajoneuvojen vähäpäästöisyyttä ja parannetaan ilmanlaatua
- Vähennetään melua laskemalla liikennenopeuksia sekä varmistetaan terveelliset ja meluttomat sisätilat rakennusten ääneneristävyysvaatimuksilla

Onnenkiven kaava-alueen tavoitteita on tarkasteltu Vantaan Resurssiviisauden tiekartan kuuden eri kaistan mukaisesti.

4.3 ALUEVARAUKSET

Kaavaehdotuksessa on osoitettu korttelialueita asuntorakentamiseen, asuinrivitalorakentamiseen ja keskustaan sijoittuvien palvelujen rakentamiseen (A, AR, C). Kaavamääräyksissä on kaikkia korttelialueita koskevia rakennuspaikkojen pohjatutkimuksiin, uusiutuvan energian käyttöön, teknisten laitteiden sijoitteluun ja taiteeseen liittyviä määräyksiä. Kaava-alueen pinta-alasta (3.1 ha) korttelialueita on 70 % (2,18 ha), katualueita 18 % (0,56 ha) ja virkistysalueita 12 % (0,37 ha).

4.3.1 Korttelialueet

A, asuinrakennusten korttelialue

Kaavamerkintä mahdollistaa monipuolisen asuntorakentamisen alueelle. Tontin koosta, rakennusoikeudesta ja kerrosluvusta riippuen alueelle voidaan rakentaa erityyppisiä asuinkerrostaloja, piste- ja lamellitaloja kattoterasseineen sekä rivitaloja, kytkettyjä pientaloja ja erillispientaloja. Korttelien ja rakennusalojen erilaisilla muodoilla luodaan monipuolista kaupunkikuvaa.

Kaavamääräyksen mukaan korttelialueen arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, kaupunkimaista, värikästä ja kaupunkikuvaa rikastuttavaa. Kaupunkitilan tulee olla pienimittakaavaista kävelymiljöötä.

Rakennusoikeudet on osoitettu kaavakartassa rakennusaloittain tonttikohtaisesti numeerisesti. Tonttien rakennusoikeudet vaihtelevat välillä 600–7100 k-m² ja kerrosluvut välillä III–VII. Rakennukset on sijoiteltu siten, että syntyy suojaisia yksityisiä piha-alueita kortteleiden sisälle. Vaihtelevat kerrosluvut ja kattomuodot tukevat jalankulkuun liittyvää dynamiikkaa; luovat rytmiä, vaihtelevia näkymiä ja tiloja pihoille, kaduille ja puistoalueelle. Tavoitetta vaihtelevasta ja mielenkiintoa ylläpitävästä kaupunkitilasta tuetaan useilla kaavamääräyksillä. Kaavan mukaan mm. julkisivut tulee jäsentää vertikaalisesti kerroskorkeuden vaihtuessa tai vähintään 20 metrin välein, jotka poikkeavat toisistaan värin ja/tai materiaalin, aukotuksen sommittelun ja yksityiskohtien suhteen. Osaltaan jalankulkua ja oleskelua kaupunkitilassa tukevat myös rakennusten maantasokerrokseen sijoittuvat tilat ja toiminnot. Pääosin Tikkurilantien, Kivistön Puistokadun, Keimolantien, Kalsedonikujan ja Aventuriinipihan varsille katutasoon tulee toteuttaa liiketiloja. Maantasokerroksen liiketiloihin tulee olla pääsisäänkäynti suoraan kadulta. Rakennusten ja katualueen väliset tilat on toteutettava asuntokohtaisina pääsisäänkäyntipihoina, liike- ja yhteistiloihin liittyvinä ulkotiloina tai käsitellä muuten osana kaupunkimaista katutilaa.

Maatasokerroksen aktiivisuutta lisäävät myös kaavan edellyttämät maantasoon sijoitetut yhteistilat ja asunnot etupuutarhoineen omilla pääsisäänkäynneillä. Kaikissa kortteleissa rakennusten ja katualueen väliset tilat on toteutettava asuntokohtaisina pääsisäänkäyntipihoina, liike- ja yhteistiloihin liittyvinä ulkotiloina tai käsitellä muuten osana kaupunkimaista katutilaa.

Näkymä Keimolantieltä (kaavaehdotusvaihe). Rakennusten korkeudet vaihtelevat ja katot ovat monimuotoisia kasvikattoineen ja harjoineen

AR, Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue

Kortteleissa 23215, 23217, 23219 ja 23220 on varattu yksi tontti ja korttelissa 23216 kaksi tonttia rivitalolle tai kytketyille asuinrakennuksille. Aluetta koskevat kaavamääräykset ovat tavoitteiltaan saman suuntaisia kuin kaava-alueen A-kortteleita koskevat määräykset. Rakennusoikeutta tonteilla on yhteensä 3050 k-m2 ja rakennusten kerrosluku on II½.

Asuntoihin tulee olla kulku sekä kadulta, että pihalta. Pääsisäänkäynnin on sijoituttava kadun puolelle. Katualueen puolella sijaitseviin yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla pääsisäänkäynti kadulta ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin.

Rakennuksessa tulee olla harjakatto ja kattokulman tulee olla vähintään 30°. Harjakaton alle muodostuvaan tilaan tulee sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaista tilaa ja harjakattopintoja tulee rytmittää kattoikkunoilla ja/tai -lyhdyillä. Katoille saa kattomuodosta huolimatta rakentaa kattoterasseja ja -puutarhoja.

Näkymä Onnenpihalta. Alueen keskivaiheille sijoittuvat rivitalot luovat monimuotoisuutta kaupunkikuvaan ja monipuolistavat asuntotypologiaa.

C, keskustatoimintojen korttelialue

Kaava-alueella on yksi C-korttelialue korttelissa 23218, johon voidaan toteuttaa koko kaava-aluetta palveleva hybridipysäköintilaitos.

Korttelissa 23218 kerrosluku vaihtelee välillä I-VI ja kaava mahdollistaa yhden maanalaisen kerroksen rakentamisen. Pysäköintilaitoksen saa rakentaa sille osoitetun rakennusalan ja kerrosluvun puitteissa. Kortteliin voidaan sijoittaa alustavan arvion mukaan noin 385 autopaikkaa sekä omilla sisäänkäynneillä varustettuja, isoilla ikkunoilla katutilaan avautuvia liiketiloja. Korttelin liiketiloille on osoitettu rakennusoikeutta yhteensä 280 k-m². Ajo hybridipysäköintilaitokseen on Keimolantien uudesta liittymästä Onnenkivenkadulta.

C-korttelin ympäröivä katutila on suunniteltu niin, että autolla ajo suuntautuu luontevasti laitokseen. Jalkaisin tai pyöräillen hybridipysäköintilaitokseen saapuville on tavoitteena saada sisäänkäyntejä ympäri korttelia.

Kaavan mukaan hybridipysäköintilaitos on katettava. Pysäköintilaitoksen katolle on toteutettava puistomaista yhteisoleskelu- ja liikuntatilaa, jonka on oltava ympärivuorokautisesti käytettävissä ja jossa voidaan viivyttää hulevesiä. Kaavamääräyksissä on myös hybridipysäköintilaitoksien julkisivuja koskevia määräyksiä, joiden mukaan julkisivut tulee käsitellä taiteen keinoin ja/tai julkisivut tulee toteuttaa viherseininä. Hybridipysäköintilaitoksen julkisivut on jäsenneltävä vertikaalisesti vähintään 20 metrin välein eri osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin ja/tai materiaalin, aukotuksen sommittelun ja yksityiskohtien suhteen.

Pysäköintilaitoksen sijainti ja koko osana alueen korttelirakennetta mahdollistaa tulevaisuudessa pysäköintitarpeen mahdollisesti vähentyessä muuttamaan tilat muuhun käyttöön tai pysäköintilaitos voidaan resurssiviisaasti korvata muulla rakentamisella katu- ja kunnallisteknisiä verkostoja muuttamatta. Keskitetty pysäköinti mahdollistaa myös maanvaraiset korttelipihat asuinkortteleissa, kun kansiratkaisuja ei tarvita.

Näkymä Kalsedonikujalta. Alueelle muodostuu vaihtelevia selkeästi rajattuja näkymiä, joita elävöittävät risteysalueiden pienet aukiot, monimuotoinen arkkitehtuuri ja kasvillisuus.

4.3.2 Muut alueet

VP, puistot

Kaava-alueelle sijoittuu yksi puistoalue (VP), joka jatkaa Kivistöntähden kaaren puiston virkistysyhteyttä. Puistossa kulkee oja, jota hyödynnetään osana alueen luonnonmukaista hulevesijärjestelmää. Puistoalueelle on osoitettu ulkoilureitti ja rakennusala puistomuuntamolle, joiden sijainnit tarkentuvat toteutussuunnittelun yhteydessä. Nykyisen kaavarajauksen ulkopuolelle jäävä Onnenojanpuiston koillisosa tullaan asemakaavoittamaan myöhemmässä vaiheessa.

Katualueet

Alueelle tulee useita uusia katualueita. Alue liittyy jo rakennettuun Kivistön keskustaan Kivistön puistokadun, Keimolantien ja Tikkurilantien kautta.

Luonnos erilaisista katualueista 8/2024. Pihakadut esitetty vaalealla oranssilla.

Kaavaehdotuksen laatimisen yhteydessä on laadittu konsulttityönä kaava-alueen katujen yleissuunnitelmia, joissa on tutkittu katujen liikenteellisiä tilavarauksia ja kunnallistekniikan tilatarpeita, sekä vesihuollon yleissuunnitelmia. Suunnitelmat on laatinut A-Insinöörit.

Suunnitelmissa on esitetty uusi liittymä Keimolantieltä Onnenkivenkadulle, jonka kautta ajetaan alueen hybridipysäköintilaitokseen.

Alueen luontaisten korkeuserojen sekä alueen identiteetin vahvistamisen toteutumiseksi alueelle on asemakaavaehdotuksessa osoitettu kolme porrasyhteyttä: Keimolantieltä Onnenkivenrinteelle, Tikkurilantieltä Aventuriinikujalle ja Tikkurilantieltä Onnenkujalle. Portaiden yhteyteen tulee toteuttaa esteettömät luiskat.

Suunnittelualueen katualueet ovat muutoin sisäistä liikennettä palvelevia pihakatuja.

Pihakatujen vaihtelevat muodot lisäävät katutilojen viihtyvyyttä, vähentävät tuulisuutta ja lisäävät valoisia paikkoja kadulla. Suunnittelun lähtökohtana kävelyä tukeva katuympäristö, jossa katunäkymät ovat vaihtelevia. Pihakadulle on suunniteltu runsaasti istutuksia, joiden sijoittelulla pyritään rytmittämään katutilaa ja hidastamaan ajonopeuksia luoden kävelijöille miellyttäviä oleskelupaikkoja.

Alustavan katusuunnitelman yleiskartta, A-Insinöörit Oy ja Maisema-arkkitehtitoimisto Maanlumo Oy, 2024.

4.4 YMPÄRISTÖHÄIRIÖT, YHDYSKUNTATEKNISET RATKAISUT JA KAAVATALOUS

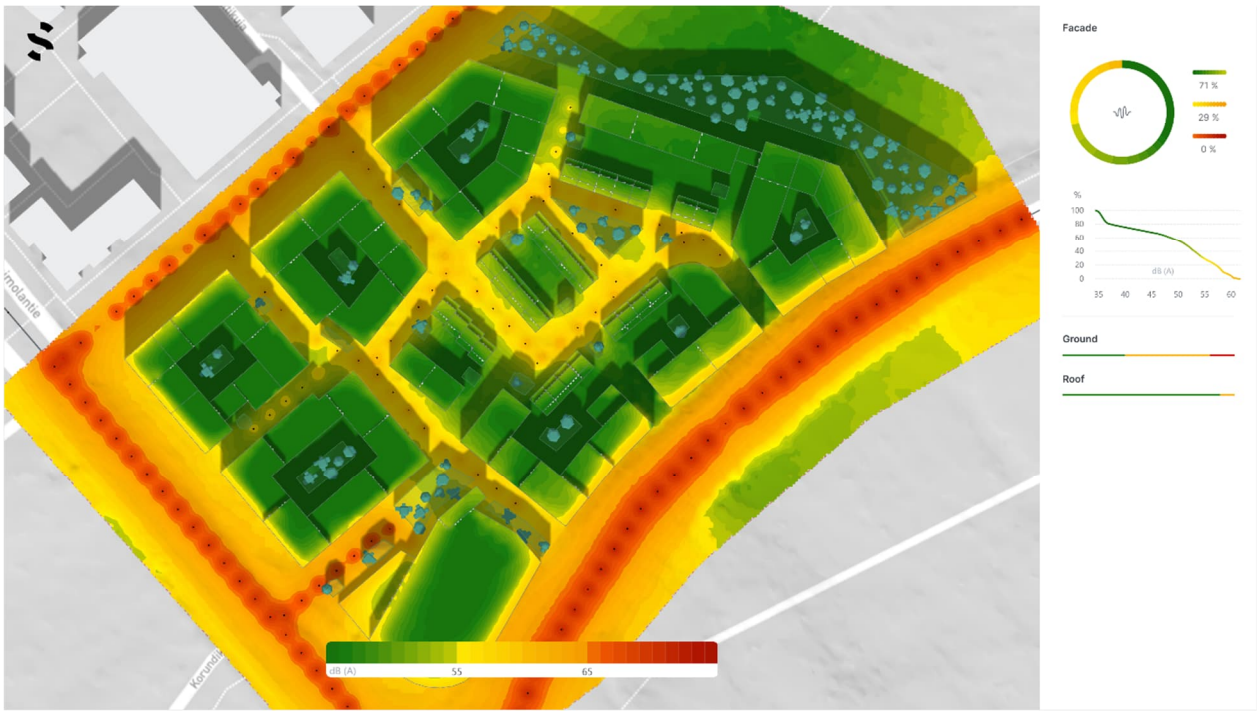
Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.4.1 Melu ja tärinä

<u>Melu</u>

Alue sijaitsee lähimmillään noin 240 metrin päässä kehäradasta, joten raideliikenteen melu ei aiheuta rajoitteita rakentamiselle.

Suunnittelun aikana kaava-alueelle on laadittu tieliikennemelutarkasteluja Autodesk Forma -ohjelmalla. Autodesk Forma -ohjelmalla laadituissa melutarkasteluissa on huomioitu ympäröiviltä katualueilta ja alueen sisäisiltä kaduilta kantautuva ajoneuvoliikenteen melu.



Rakennusmassat suojaavat kaava-alueen sisempiä osia ympäröivien katujen melulta. Alueen reunoilla Tikkurilantien ja Keimolantien katualueiden vastaisille julkisivuille kohdistuu Autodesk Forma -ohjelmalla laaditun tarkastelun perusteella enimmillään noin 60–70 dB melu. Alueen sisällä katualueilla melutaso on pääosin enimmillään noin 55 dB. Korttelipihoilla melutaso on kaikissa kortteleissa alle 55 dB.

Kaavatyön yhteydessä on laadittu meluselvitys, jossa on tutkittu suunnittelualueen tie- ja raidemelun sekä lentomelun osalta. Selvityksen on laatinut Sitowise Oy. Selvityksen mukaan suunnitteluratkaisu suojaa maantason ulko-oleskelualueita hyvin tie- ja raidemelulta. Melutaso kortteleiden sisäpihoilla alittaa ohjearvot ja leikki- ja oleskelualueet voidaan sijoittaa sisäpihoille ilman meluntorjuntatoimenpiteitä. Asemakaava-alueen rakennusten kattopihoille voidaan sijoittaa oleskelualueita, kun riittävästä melusuojauksesta huolehditaan. Osalla kattopihoista melutaso ilman melusuojausta ylittää ohjearvot.

Kaava-alue sijaitsee Vantaan yleiskaavassa 2020 esitetyllä lentomelualueella 2 eli Lden =55…60 dB suuruisen lentomelun alueella. Kaavassa esitetyn määräyksen mukaan alueella äänitasoerovaatimuksen ΔL tulee olla vähintään 35 dB tie- ja lentomelua vastaan. Selvityksen mukaan alueella lentomelusta aiheutuva ulkovaipan äänitasoerovaatimus ΔL ≥ 35 dB on riittävä myös liikennemelua vastaan sisämelun ohjearvojen täyttymiseksi. Julkisivuun kohdistuvat raideliikenteestä aiheutuvat hetkelliset tasot ovat niin pieniä, ettei niistä aiheudu julkisivulle vaatimuksia.

Selvityksessä parvekkeet esitetään suojattavaksi lasituksella niillä julkisivuilla, joilla kohdistuva keskiäänitaso ylittää päivällä 52 dB ja yöllä 47 dB. Tällaisia julkisivuja on kaava-alueen reunavyöhykkeillä. Kohteessa meluisimmilla julkisivuilla (Keimolantien ja Tikkurilantien puoleisten rakennusten kadun puoleiset julkisivut) päiväajan keskiäänitaso on suuruudeltaan 65…67 dB eli päiväajan ohjearvon ylitys on 10…12 dB. Tämän suuruinen vaimennus voidaan saavuttaa parvekelasituksella, mutta saavuttaminen edellyttää erittäin hyvän ääneneristävyyden omaavia rakenteita ja ratkaisuja. Alueen muiden rakennusten julkisivuilla ohjearvojen ylitykset ovat suuruudeltaan alle 10 dB ja pääosin alle 5 dB. Tämän suuruinen vaimennus voidaan yleensä saavuttaa tavanomaisilla parvekelasitusratkaisuilla.

ELY-keskuksen oppaassa 02/2013 on esitetty ohje asuinhuoneiden aukeamisesta. Oppaassa on esitetty, että mikäli julkisivuun kohdistuva päivällä keskiäänitaso ylittää 65 dB, tulee ko. rakennuksen

asuntojen aueta myös suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät. Selvityksessä tehdyn laskennan perusteella kohteessa julkisivuun kohdistuva päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB lähimpänä Tikkurilantietä sijaitsevien rakennusten kadun puoleisilla julkisivuilla.

Kaavaratkaisussa on huomioitu kaavamääräyksin selvityksessä esiin nousseet melua koskevat seikat ulko-oleskelutilojen, parvekkeiden ja julkisivujen ääneneristyksestä.

Sitowise Oy:n laatima meluselvitys sisältää tarkastelun myös lentomelun osalta. Selvityksen mukaan suunnitellut umpikorttelimaiset rakennusmassat voivat käyttäytyä lentomelun tapauksessa kaikuisina tiloina. Yläviistosta kulkeutuva lentomelu heijastuu rakennusten kovapintaisista julkisivuista muodostaen sisäpihalle äänikentän, jonka taso vaihtelee pihan eri osissa vain joitakin desibelejä. Tällöin sisäpihalle ei muodostu selkeitä hiljaisia alueita, kuten esim. tieliikennemelun tapauksessa.

Selvityksessä todetaan, että kortteleiden suojausta lentomelua vastaan voitaisiin parantaa sijoittamalla korkeammat rakennusmassat melun kulkeutumissuunnalle etelän ja lounaan puoleisille korttelisivuille. Toisaalta laskennan perusteella julkisivuihin kohdistuva äänitaso vaihtelee eri korkeuksien välillä muutamia desibelejä ja tarkastelun perusteella rakennusten julkisivujen hetkellisen melun altistukseen ei voida oleellisesti vaikuttaa kerroskorkeuksia muuttamalla.

Selvityksen mukaan lentomelun hallintaan voidaan jatkosuunnittelussa jonkin verran vaikuttaa materiaalivalinnoilla. Sisäpihalle ja alimpiin kerroksiin aiheutuvaan meluun vaikuttaa maavaimennus. Sisäpiha-alueille tulee pyrkiä sijoittamaan mahdollisimman paljon pehmeitä pintoja kuten nurmea, istutuksia ja hiekkaa. Vastaavasti ääntä heijastavien asfaltti- ja laattapintojen pinta-ala suositellaan minimoitavan.

Kaavaratkaisussa on huomioitu lentomelu esimerkiksi maavaimennusta tukevilla sisäpihoja koskevilla kaavamääräyksillä.

Tärinä ja runkomelu

Alue sijaitsee lähimmillään noin 240 metrin päässä kehäradasta. Ympäröivien katualueiden osalta tärinä ja runkomeluselvitys laaditaan tarvittaessa rakennusluvan yhteydessä.

4.4.2 Vesihuolto

Uutta vesihuoltoverkostoa tullaan rakentamaan Aventuriinipihalle, Onnenkivenkadulle, Onnenkivenrinteelle, Onnenpihalle, Onnenkujalle ja Kalsedonikujalle. Lisäksi korttelin 23217 läpi kulkevan jalankulkuyhteyden alle rakennetaan hulevesiviemäri ja lisäksi jalankulkuyhteys toimii kaava-alueen tulvareittinä. Uutta vesijohtoa tullaan rakentamaan noin 230 metriä, jätevesiviemäriä noin 180 metriä ja hulevesiviemäriä noin 395 metriä.

Kaavaan tullaan varaamaan rasitealueet kunnallistekniikalle korttelin 23217 läpi, korttelin 23217 Onnenkivenrinteen katualueen reunalle, sekä kortteleiden 23215 ja 23216 Onnenkivenkadun katualueiden reunoille.

4.4.3 Hulevesien hallinta

Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite koko Kivistön alueella on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen hulevesivirtaamien kasvu. Hulevesiä viivytetään paikallisesti ja alueellisesti niin, että alueelta purkautuva virtaama säilyy nykytilanteen tasossa myös suunnitellun maankäytön toteuduttua.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita. Huleveden käsittely on suunniteltava tontti- tai korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10

minuuttia. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasauksessa tulee huomioida sadetilanne, jonka rankkuus on 167 l/s/ha ja kesto on 30 minuuttia. Tällöin vesien tulee mahtua lammikoitumaan piha-alueille, joilla ei normaalitilanteessa viivytetä vesiä. Näillä sadetapahtumilla tontilta saa poistua samansuuruinen virtaama kuin sieltä laskennallisesti poistuisi luonnontilassa. Näitä sadetilanteita harvinaisemmat sateet saa ohjata tulvareittejä pitkin yleisille alueille.

Ohutrakenteiset kasvikatot, kuten maksaruohokatot tulkitaan puoliläpäiseviksi pinnoiksi, joten ne eivät kokonaan poista katon viivytystarvetta. Mikäli kasvikatto toteutetaan paksummalla kasvualustalla, voidaan tulkita kattorakenne itsessään vettä viivyttäväksi rakenteeksi, jolloin erillistä viivytystä näille kattovesille ei tarvita.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesiohjelma. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

4.4.5 Kaavatalous

Onnenkivi sijaitsee kaupunkirakenteen jatkeena rakentamattomalla alueella ja jatkaa aiemmin asemakaavoitettuja alueita. Maa on osin kaupungin ja osin yksityisen maanomistajan omistuksessa. Kaavoittaminen toteuttaa kaupungin tavoitteita ja strategiaa ja tuottaa maanmyynti- ja/tai -vuokratuottoja. Yksityisen maanomistaja osallistuu yhdyskuntarakentamisen kustannuksiin maankäyttösopimuksen mukaisesti.

Jo rakennettujen Keimolantien ja Kivistön puistokadun kunnallistekniikkaa hyödynnetään alueen rakentamisessa. Alueen tonttijaon suunnittelussa on otettu huomioon kunnallistekniikan tehokas hyödyntäminen mukaan luettuna olemassa oleva kunnallistekniikka.

Kaava-alueen maaperä on vantaalaisittain tavanomaista, enimmäkseen savea. Tämä lisää rakentamiskustannuksia kantavampiin maalajeihin verrattuna, mutta toisaalta paremman maaperän alueet on jo hyödynnetty tai ne sijaitsevat kauempana nykyisestä kaupunkirakenteesta. Mikäli savea joudutaan poistamaan huomattavia määriä, niille olisi hyvä etsiä sijoituspaikkaa läheltä. Maan kuljetus lisää sekä kustannuksia että päästöjä ja lisäksi maanläjitysalueista on pulaa.

Katujen suunnittelu, vehreys ja mitoitus ovat olleet oleellisia tässä kaavatyössä, jotta kokonaisuudesta on saatu tehokas viihtyisä ja toimiva. Katualueelle suunnitelmissa esitetyt istutukset ja tiukka mitoitus maanpäällä kuin myös maan alla aiheuttaa haasteita johtojen suunnittelulle ja rakentamiselle, mikä lisää niiden kustannuksia, mutta toisaalta tiukka mitoitus ja pienempi katualueen pinta-ala myös vähentää kadun rakentamis- ja ylläpitokustannuksia. Maanalaisten johtojen suunnittelussa on optimoitu kunnallistekniikan rakentamisen määrää siten, että metrimääräisesti kunnallistekniikkaa on voitu merkittävästi vähentää rakentamisen laadusta tinkimättä, mikä osaltaan vähentää kunnallistekniikan rakennuskustannuksia. Lisäksi lisääntynyt kerrosala tuottaa huomattavasti enemmän kuin kunnallistekniikan jonkin verran tavanomaista kalliimpi toteuttaminen maksaa.

Kaava vahvistaa pyrkimyksiä toteuttaa Lapinkylän asema Kehäradalle. Myös ympäröivät alueet tullaan kaavoittamaan osana keskustaa junarataan tukeutuen.

Keimolantien katualueelle sijoitetut sähköjohdot on sijoitettu asemakaavoituksen kannalta hankalasti; johdot kulkevat katualueen rajalla, minkä vuoksi johdot on siirrettävä alueen rakentamisen yhteydessä.

Alueella on merkittäviä korkeuseroja, joita joudutaan tasaamaan maatäytöillä. Maanpinnan korkeusvaihtelu alueen lounaisreunasta koillisreunaan on jopa 11 metriä. Alueen rakentamisessa tavoitellaan maamassojen osalta massatasapainoa. Kaavaratkaisu mahdollistaa ratkaisun, jossa täyttöjen osalta on mahdollista saavuttaa massatasapaino ja lisäksi korttelipihoille ja puistoalueille on

pääosin mahdollista säilyttää olemassa olevaa maanpintaa, mikä vähentää esirakentamisen kustannuksia ja hiilidioksidipäästöjä.

Jätevesiverkoston osalta alueen pienet täytöt aiheuttavat haasteita. Osa kaava-alueesta joudutaan ensi vaiheessa liittämään jätevesien osalta kunnallisverkostoon jätevesipumppaamon kautta, mikä lisää rakentamisen ja ylläpidon kustannuksia. Keskipitkällä aikavälillä tavoitteena on, että alueen jätevedet voidaan johtaa painovoimaisesti Kivistön puistokadun alle, mikä normalisoi vesihuollon ylläpitokustannuksia pumppaamotarpeen poistuessa.

4.5 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen ja vastaa kaupunkistrategiaan. Hanke hyödyntää kaupungin maaomaisuutta ja sitä voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa ja vastaa valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumiseen.

4.5.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Yhdyskuntarakenne

Asemakaava jatkaa Kivistön keskustan rakentumista kohti Lapinkylän asemavarausta. Ratkaisu edistää Kivistön keskusta-alueen kehittymistä ja luo tiivistä ja tehokasta, kaupunkirakennetta. Rakentaminen sijoittuu kävelymatkan päähän Kivistön asemasta. Bussipysäkit sijoittuvat kävelyetäisyydelle. Hanke edistää kestävää yhdyskuntarakennetta.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen muuttaa merkittävästi alueen ilmettä Kivistön keskustarakenteen laajentuessa vielä rakentumattomille, metsäisille alueille. Kivistön keskustan laajeneminen Kehäradan eteläpuolelle muuttaa kaupunkikeskustan painopisteitä. Metsäisen puistoalueen toteuttaminen vahvistaa Kivistön vehreää kaupunkikuvaa ja vastaa siten tavoitteeseen vehreästä ja vihreästä Vantaasta.

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaava ja asemakaavan muutos laajentaa Kivistön suuralueen asemiin tukeutuvaa asumista, mikä toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä. Koteja mahdollistetaan yli 800 asukkaalle.

Asuminen

Kaava-alueen mahdollistamat asunnot vastaavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntotarpeeseen sekä Vantaan kaupungin MAL-sitoumuksiin. Hanke lisää asuntotuotantoa ja monipuolistaa asuntokantaa hyvien raideliikenneyhteyksien varrella.

Palvelut ja työpaikat

Palvelujen tarve lisääntyy asukasmäärän kasvaessa. Kaavaratkaisu vastaa tähän kysyntään, toteutuessaan se lisää alueen palvelu- ja työpaikkatarjontaa. Kaava-alueelle on mahdollistettu kivijalkaliiketilaa.

Taloudelliset vaikutukset

Alueen kehitys hyödyntää kaupungin maaomaisuutta. Tiiviin yhdyskuntarakenteen rakentuminen laskee yksikkökohtaisia kustannuksia infrastruktuurin toteuttamisessa ja ylläpidossa (kts. tarkemmin 4.4.5). Houkuttelevien, uusien asunto- ja rakennustyyppien toteuttaminen vaikuttaa alueen imagoon ja haluttavuuteen.

Sosiaalinen ympäristö

Kaavahankkeen tavoitteena on sosiaalisesti tasa-arvoinen, eheä aluekokonaisuus. Monipuoliset rakennus- ja asuntotyypit edesauttavat tavoitteen saavuttamista. Alue mahdollistaa kylämäistä naapurustoa, jossa lähipalvelut ovat kävellen saavutettavissa. Kaavaratkaisu mahdollistaa sosiaalisesti ehjän aluekokonaisuuden, kun toteutuksessa noudatetaan Vantaan asuntopoliittisia linjauksia.

Virkistys

Hanke uusine asukkaineen lisää virkistysalueiden käyttöä. Kaavaratkaisu mahdollistaa uuden puistoalueen toteutuksen, joka kytkeytyy myöhempien kaavahankkeiden myötä laajempiin viheralueverkostoihin. Alueen ihmisen mittakaavaiset ja vehreät katutilat mahdollistavat virkistyksen ja oleskelun.

Liikenne

Kaava-alue sijaitsee kävelyetäisyydellä sekä Kivistön asemasta että Lapinkylän suunnitellusta asemasta. Suunnitteilla oleva Kvartsiraitti on alueen lähistölle tulevaisuudessa sijoittuva nopean pyöräilyn baana, ja saattaa lisätä pyöräilyn suosiota ennestään. Kivistön puistokadulla, Keimolantiellä ja Tikkurilantiellä erotellut pyöräkaistat houkuttelevat pyöräilyyn. Rautatieasemien lisäksi linja-autoliikenteen pysäkit aluetta sivuavilla Keimolantiellä ja Tikkurilantiellä ovat jokaisesta asunnosta helposti saavutettavissa, mikä tukee joukkoliikenteen käyttöä ja mahdollistaa kestävämpää liikkumista. Keskitetty pysäköintiratkaisu vähentää alueen sisäistä autoliikennettä, ja pihakadut rauhoittuvat pääosin kävelyyn ja oleskeluun.

Vesihuolto

Asemakaavatyön yhteydessä on laadittu A-insinöörien toimesta alustava katusuunnitelma, missä on esitetty kaavan tarvitsema uusi vesihuoltoverkosto.

Kaava-alueen uusille kaduille tarvitaan arviolta 220 metriä uutta vesijohtoverkostoa ja 380 metriä uutta hulevesiverkostoa. Jätevesien osalta tarvitaan noin 180 metriä uutta jäteveden viettoviemäriä sekä uusi jäteveden pumppaamo ja 40 metriä paineviemäriä. Mikäli kaavoitustilanne asemakaava-alueen pohjoispuolella olevalla kaavoittamattomalla alueella mahdollistaa jätevesien johtamisen, voidaan pumppaamo korvata viettoviemärilinjalla.

Kaava-alueen uusi hulevesiverkosto purkaa vedet alueen koillisreunalla kulkevaan Onnenojaan kahdesta pisteestä. Osalta matkaa hulevesiviemäri kulkee korttelin 23217 halki kaavaan merkittyä johtorasitetta pitkin. Samoin alueen tulvareitit kulkevat katualueita pitkin sekä korttelin 23217 halki kohti Onnenojaa.

Ympäristöhäiriöt

Tieliikennemelu

Suunnittelun aikana kaava-alueelle on laadittu tieliikennemelutarkasteluja Autodesk Forma -ohjelmalla. Autodesk Forma -ohjelmalla laadituissa melutarkasteluissa on huomioitu ympäröiviltä katualueilta ja alueen sisäisiltä kaduilta kantautuva ajoneuvoliikenteen melu.

Rakennusmassat suojaavat kaava-alueen sisempiä osia ympäröivien katujen melulta. Alueen reunoilla Tikkurilantien ja Keimolantien katualueiden vastaisille julkisivuille kohdistuu Autodesk Forma -ohjelmalla laaditun tarkastelun perusteella enimmillään noin 60–70 dB melu. Alueen sisällä katualueilla melutaso on pääosin enimmillään noin 55 dB. Korttelipihoilla melutaso on kaikissa kortteleissa alle 55 dB.

Tieliikennemelu on enimmillään Tikkurilantien ja Keimolantien katualueiden vastaisilla alueen osilla ja rakennusten julkisivuilla.

Kaava-aineistoa on tarkennettu nähtävilläoloaikana tarkemmalla meluselvityksellä.

Lentomelu

Kaava-alueen rakennusten kerrosluvuissa on kiinnitetty huomiota lentomelun leviämiseen. Kaava-alueelle ei ole osoitettu lentomelun suuntaan avautuvia korttelipihoja.

Kaavamääräyksissä on määrätty, että 5 % ulko-oleskelualueista on katettava. Määräyksellä huomioidaan muun muassa kaava-alueen sijoittuminen Vantaan yleiskaavan 2020 lentomelualueen laajenemisvyöhykkeelle (LM2). LM2-alueen kehittämisessä tulee kiinnittää erityistä huomiota lentomeluun varautumiseen. Kaavamääräyksissä on sisäpihojen kasvillisuuteen ja vettä läpäiseviin pintoihin on annettu kaavamääräyksiä, jotka tukevat myös lentomelun maavaimennusta sisäpihoilla ja alimmissa kerroksissa.

Raidemelu

Alue sijaitsee lähimmillään noin 240 metrin päässä kehäradasta, joten raideliikenteen melu ei aiheuta rajoitteita rakentamiselle.

4.5.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Uudisrakentamisella on merkittäviä vaikutuksia alueen luontoarvoihin. Rakentaminen vähentää luontoalueita ja samalla asukas- ja käyttäjämäärän kasvu lisää viheralueiden käyttöpaineita ja kulutusta. Hanke ei kuitenkaan vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita, sillä yhdyskuntarakenteen keskittäminen aseman seuduille mahdollistaa koko kaupungin tasolla luonnon monimuotoisuuden ja esimerkiksi lahokaviosammalen suotuisan suojelutason.

Vantaan voimassa olevan yleiskaavan 2020 valmistelun yhteydessä Vantaan kaupunki teetti selvityksen ja suojelusuunnitelman lahokaviosammalen huomioimiseksi kaavoituksessa ja lajin suotuisan suojelutason säilymisen varmistamiseksi *(Manninen, O. & Nieminen, M. 2020: Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. – Faunatican raportteja 1/2020. s. 59)* Lahokaviosammalkartoitus tehtiin myös suojelualueilta sekä suojeltaviksi suunnitelluilta ja luo-kaavamerkinnän alueilta, joilta oli aikaisemmin vain vähän tietoja. Kartoitustyön tuloksena rajattiin 107 erillistä ydinaluetta, joiden yhteenlaskettu pinta-ala on n. 1 071 hehtaaria. Lisäksi rajattiin lahokaviosammalelle potentiaalista aluetta n. 1 412 hehtaaria.

Selvityksen mukaan lahokaviosammalen tilanne vaikuttaa olevan Vantaalla poikkeuksellisen hyvä Suomen mittapuulla arvioituna. Kivistön Onnenkiven suunnittelualuetta on suojelusuunnitelmassa tarkasteltu yleiskaavan rakentamisen alueena, eikä siellä olevien esiintymien ole oletettu säilyvän. Selvitysten perusteella lajin tilanne vaikuttaa olevan Vantaalla hyvä. Olemassa olevan tiedon perusteella, kun lajin esiintymiä on laajemmin selvitetty pääkaupunkiseudulla, voidaan sanoa, että mikään yksittäinen esiintymä tai pienialainen ydinalue ei ole lajin suotuisan suojelutason kannalta merkittävä. Lahokaviosammalen tilanteeseen ja suotuisaan suojelun tasoon Vantaalla perustuen, voidaan lahokaviosammalen osalta turvautua LSL 82§:n yleispoikkeamaan.

Kivistön keskusta-alueelle teetettiin koko kaupunkialueen kattavan selvityksen jatkeena Vantaan Kivistön lahokaviosammal- ja luontotyyppiselvitys (FCG Oy 10/2020). Selvityksen tavoitteena oli selvittää alueen luonnonympäristön yleispiirteet ja löytää suojelua ja säilyttämistä vaativat

luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittävät alueet. Luontotyyppikartoituksen yhteydessä tavattuja arvokkaita luontokokonaisuuksia ei sijoitu Kivistön Onnenkiven suunnittelualueelle.

Onnenkiven suunnitteluratkaisuilla turvataan ekologisia yhteyksiä tiivistyvässä kaupunkirakenteessa. Osana Kivistön keskustan kaavarunkotyötä (kh 22.3.2021) on tunnistettu kaupunkiluonnon elementtien mahdollisuudet, kuten kasvikatot ja tonttivihreä. Onnenkiven asemakaavaehdotus edustaa tätä kaavarungon hyväksyttyä suunnitteluperiaatetta, jossa kaupunkirakenteessa eri tasot, kuten luonnon ja liikkumisen ympäristöt, liittyvät ja limittyvät toisiinsa. Onnenojapuisto täydentää Kivistön siniviherverkostoa. Poikittainen länsi-itäyhteys syntyy Onnenkivenkadun jatkeen, pihakatujen ja tonttivihreän sekä katupuiden ja kasvikattojen kokonaisuutena. Kaupunkivihreän määrä varmistetaan vihertehokkuuden määräyksellä sekä yksityiskohtaisin kaavamerkinnöin ja -määräyksin.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan myötä metsäinen alue muuttuu tiiviiksi kerrostaloalueeksi ja sitä kautta vettä läpäisemättömän pinnan määrä kasvaa alueella merkittävästi. Tämä tulee lisäämään kaava-alueelta muodostuvan huleveden määrää.

Hulevesien hallinnan tavoitteena on, että alueelta poistuvan virtaamahuipun suuruus ei kasva rakentamisen myötä. Hulevesimäärän kasvua pyritään vähentämään käyttämällä kasvipäällysteisiä vettäläpäiseviä pintamateriaaleja. Syntyviä hulevesiä tulee käsitellä tonteilla ennen niiden johtamista yleiseen hulevesiviemäriin. Hulevesiviemärissä vedet ohjataan Onnenojaan ja edelleen Koivupäänojaan, jonka varrelle on tutkittu alueellisia viivytysratkaisuja, jotka toteutettaisiin Lapinkylän aseman alueen rakentamisen edetessä.

Kaavan edellyttämä vihertehokkuus on toteutettavissa eri keinoin eri kortteleissa. Kasvikatot tukevat osaltaan luonnon monimuotoisuutta ja viivyttävät hulevesiä.

Onnenkivenpuiston läpi virtaavaa avo-ojaa joudutaan siirtämään kaava-alueelle rakennettavan HSY:n jätevedenpumppaamon myötä.

Kaava ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.

4.5.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Ilmastonmuutoksen vaikutuksia tulee vähentää hillintä- ja sopeutumistoimenpiteillä. Ilmastonmuutoksen hillintätoimenpiteillä pyritään vähentämään rakentamisen kasvihuonepäästöjä sekä huolehtimaan alueen hiilivarastosta. Sopeutumistoimenpiteillä varaudutaan ilmastonmuutoksen vaikutuksiin, kuten sään ääri-ilmiöihin.

Rakentamisen keskittäminen Kivistön aseman vaikutusalueelle laajentaa olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta, joka hyödyntää laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Kaava-alue sijaitsee Kivistön keskustassa ja tukeutuu pääosin jo rakennettuun katu- ja infraverkostoon. Tavoitteena on mahdollistaa hiilineutraali liikkuminen ja ensisijainen kulkumuoto on kävely, pyöräily ja joukkoliikenne. Suunnittelussa huomioidaan kattavat ja laadukkaat pyöräsäilytyspaikat tukemaan pyöräliikennettä. Kaava sallii keskitetyn henkilöautojen pysäköintilaitoksen rakentamisen, johon tulee toteuttaa 50% sähköauton latauspaikkoja ja muilta osin latausmahdollisuuteen tulee varautua.

Kaavan mahdollistaman rakentamisen koko elinkaaren aikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan alentaa eri keinoin. Rakentamisen aikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan vähentää huomattavasti käyttämällä työmaalla vähäpäästöisiä työkoneita ja vähentämällä kuljetuksia. Kivistön Onnenkiven ja ympäröivien alueiden kaivu- ja louhintamassat voidaan käyttää paikallisesti tonttien ja katualueiden täytöissä. Alueen suunnittelussa on pyritty minimoimaan täyttöjen tarve. Tarkempi

massatasapainotarkastelu tulisi laatia jatkosuunnittelussa. Lisäksi voidaan valita vähähiilisiä ja kierrätettäviä rakennusmateriaaleja.

Rakennusten käytönaikaisia kasvihuonepäästöjä voidaan alentaa muun muassa käyttämällä lämmitys-, jäähdytys-, ja käyttöenergiassa uusiutuvia energialähteitä. Jatkosuunnittelussa tulisi tutkia päästöjen kompensointia ja rakennusten suunnittelua hiilineutraaleiksi.

Asemakaavassa vaaditaan kaavamääräyksissä vihertehokkuutta 1,0. Vihertehokkuuden – viherpintojen, puiden ja hulevesielementtien – avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, kasvattamalla hiilivarastoa ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä rakennetussa ympäristössä. Kasvillisuus lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia sekä parhaimmillaan tukee luonnon monimuotoisuutta.

Rakennettaessa kaava-alueen kasvillisuuden ja läpäisevän pinnan määrä vähenee ja siten hulevesien määrän on arvioitu lisääntyvän. Hulevesien määrää voidaan vähentää viherkattojen ja läpäisevien päällysteiden avulla ja viivyttämällä niitä maanalaisessa viivytysrakenteessa. Rakennettujen hulevesielementtien avulla edistetään ilmastonmuutokseen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä. Kaavamääräyksissä on annettu määräyksiä muun muassa vihertehokkuuden tavoiteluvuista ja hulevesien hallinnasta. Lisäksi kasvillisuutta, luonnon monimuotoisuutta ja biodiversiteettiä tukevia kaavamääräyksiä on annettu kasvikatoista, istutetuista alueista sekä piha-alueista.

Jatkosuunnittelussa tulisi tutkia muun muassa tilojen yhteiskäyttöä ja muuntojoustavuutta sekä ruoantuotantoa rakennuksissa, pihoilla ja katutiloissa.

Hulevesien hallinta

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

Hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite Vantaalla on estää rakentamisesta aiheutuva haitallinen hulevesivirtaamien kasvu. Hulevesiä viivytetään paikallisesti ja alueellisesti siten, että alueelta purkautuva virtaama pyritään säilyttämään nykytilanteen tasossa myös suunnitellun maankäytön toteuduttua.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista pyritään ensisijaisesti ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla ja viherkatoilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita.

Huleveden käsittely on suunniteltava tontti- tai korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet mitoitetaan sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha ja kesto 10 minuuttia. Mitoitus tapahtuu vihertehokkuuslaskurin avulla. Varsinaisten hulevesirakenteiden lisäksi tonteilla tulee varautua harvinaisempiin sadetilanteisiin. Tontin tasauksessa tulee huomioida, että vesien tulee mahtua lammikoitumaan piha-alueille, joilla ei normaalitilanteessa viivytetä vesiä. Näillä sadetapahtumilla tontilta saa poistua samansuuruinen virtaama kuin sieltä laskennallisesti poistuisi luonnontilassa. Näitä sadetilanteita harvinaisemmat sateet saa ohjata tulvareittejä pitkin yleisille alueille.

4.6 NIMISTÖ

Nimistöryhmä 10.05.2022 on hyväksynyt alla olevat nimet.

Alueen nimistö perustuu korukivien nimiin.

Olemassa olevat
23 KIVISTÖ

Korukivistä johdetut nimet:
Aventuriinikuja / Aventuringränden, katu
Aventuriinipiha / Aventuringården, katu
Kalsedonikuja / Kalcedongränden, katu
Onnenkivenkatu / Lyckostensgatan, katu
Onnenkivenrinne / Lyckostensbrinken, katu
Onnenkuja / Lyckogränden, katu
Onnenoja / Lyckobäcken, oja
Onnenojanpuisto / Lyckobäcksparken, puisto
Onnenpiha / Lyckogården, katu

Kuvassa Kivistön onnenkiven nimistö.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Tavoitteena on aloittaa tarkempi suunnittelu ja rakentaminen välittömästi, kun kaupunginvaltuusto on hyväksynyt asemakaavan.

Hulevesisuunnitelman laatimisessa tulee ottaa huomioon Vantaan kaupungin hulevesiohjelma. Suunnitelma hyväksytetään rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Rakentamisenaikaiset hulevedet tulee hallita haittavaikutukset minimoiden. Etenkin kiintoaineen kulkeutuminen minimoitava kaava-alueen ulkopuolelle.

Pysäköintiä voi Kivistön keskustan kaavarungon tavoitteiden mukaisesti järjestää vaiheittain alueen ympärillä ja rakentumattomilla tonteilla, kunnes C-kortteli on valmistunut ja pysäköintitarve luonnostaan vähenee alueen palveluiden kehittyessä.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Anna-Riitta Kujala	aluearkkitehti (13.8.2023 asti ja 1.1.2024 - 4.8.2024)
	Annakaisa Haanpää	aluearkkitehti (14.8.-31.10.2023)
	Noora Laak	asemakaava-arkkitehti (1.11.2021 alkaen)
		aluearkkitehti (5.8.2024 alkaen)
	Niina Rinne	asemakaava-arkkitehti (15.8.2022 saakka)
	Riikka Mattila	kaavatekninen koordinaattori
	Saara Toivoniemi	kaavatekninen koordinaattori
	Ville Leppänen	asemakaavasuunnittelija
	Veli-Pekka Ristimäki	asemakaava-arkkitehti
	Hertta Ahvenainen	asemakaava-arkkitehti (9.5.2023 saakka)
	Panu-Petteri Kujala	asemakaava-arkkitehti (14.11.2022 alkaen)
	Oona Länsisalmi	asemakaava-arkkitehti (24.10.2022 alkaen)
	Kai Zukale	asemakaavainsinööri
	Mikko Järvi	kaavatalous / kaavoitusinsinööri
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
Kadut ja puistot:	Henri Hyttinen	vesihuollon yleissuunnittelu (31.12.2021 saakka)
	Elina Kettunen	vesihuollon yleissuunnittelu (1.1.2022-31.1.2023)
	Harri Keinänen	vesihuollon yleissuunnittelu (31.1.2023 alkaen)
	Marja Kivelä	vesihuollon yleissuunnittelu (31.1.2023 alkaen)
	Pirjo Salo	liikenneinsinööri
	Santtu Bussian	liikenneinsinööri
	Teemu Vihervaara	liikenteen alueinsinööri
	Satu Onnela	maisema-arkkitehti, kadut
	Sirpa Mäkilä	maisema-arkkitehti, puistot
	Mikko Kettunen	alueinsinööri (5.5.2023 saakka)
Rakennusvalvonta:	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
	Petri Isokoski	lupakäsittelijä
Ympäristöpalvelut:	Jarmo Honkanen	ympäristösuunnittelija
	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija (31.5.2023 saakka)
	Tina Kristiansson	ympäristösuunnittelija
	Ahtiainen Jouni	ympäristösuunnittelija

Kiinteistöt ja tilat:	Tomi Henriksson	kiinteistökehityspäällikkö
	Gilbert Koskela	projektinjohtaja
	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Juho Lumme	maankäyttöinsinööri (12.12.2023 saakka)
	Marja Hannikainen	maankäyttöinsinööri (21.4.2022 saakka)
	Elisa Ranta	asumisasioiden päällikkö
	Hannes Oksanen	lakimies
	Heikki Kangas	geotekniikkapäällikkö
	Janne Karppinen	geotekniikka

Muut tahot ja suunnittelukonsultit edustamistaan yhtiöistä:

Matti Lehtoniemi	HSY
Antti Hartikainen	Vantaan Energia
Ville Vuokko	Väylävirasto
Satu Routama	Finavia
Ari Pietilä	Finavia
Mika Koivisto	Marimatic Oy
Jarmo Stenvik	A-Insinöörit
Henri Hunnakko	A-Insinöörit
Juuso Jyrinki	A-Insinöörit
Mikko Romu	A-Insinöörit
Mira Setälä	A-Insinöörit
Mika Rantala	A-Insinöörit
Krista Muurinen	Maanlumo
Reeta Pellinen	Maanlumo

VANTAAN KAUPUNKI Asemakaavoitus

Vantaalla, 17. päivänä syyskuuta 2024

Noora Laak
aluearkkitehti

7. ASEMAKAAVAN SEURANTALOMAKE

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	3.9.2024
Kaavan nimi	Kivistön Onnenkivi		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	18.9.2023
Hyväksyjä	H - kunnanhallitus	**Vireilletulosta ilm. pvm**	1.3.2021
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	232600
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	3,1101	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	2,8764
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,2337

Ranta-asemakaava	**Rantaviivan pituus [km]**	
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

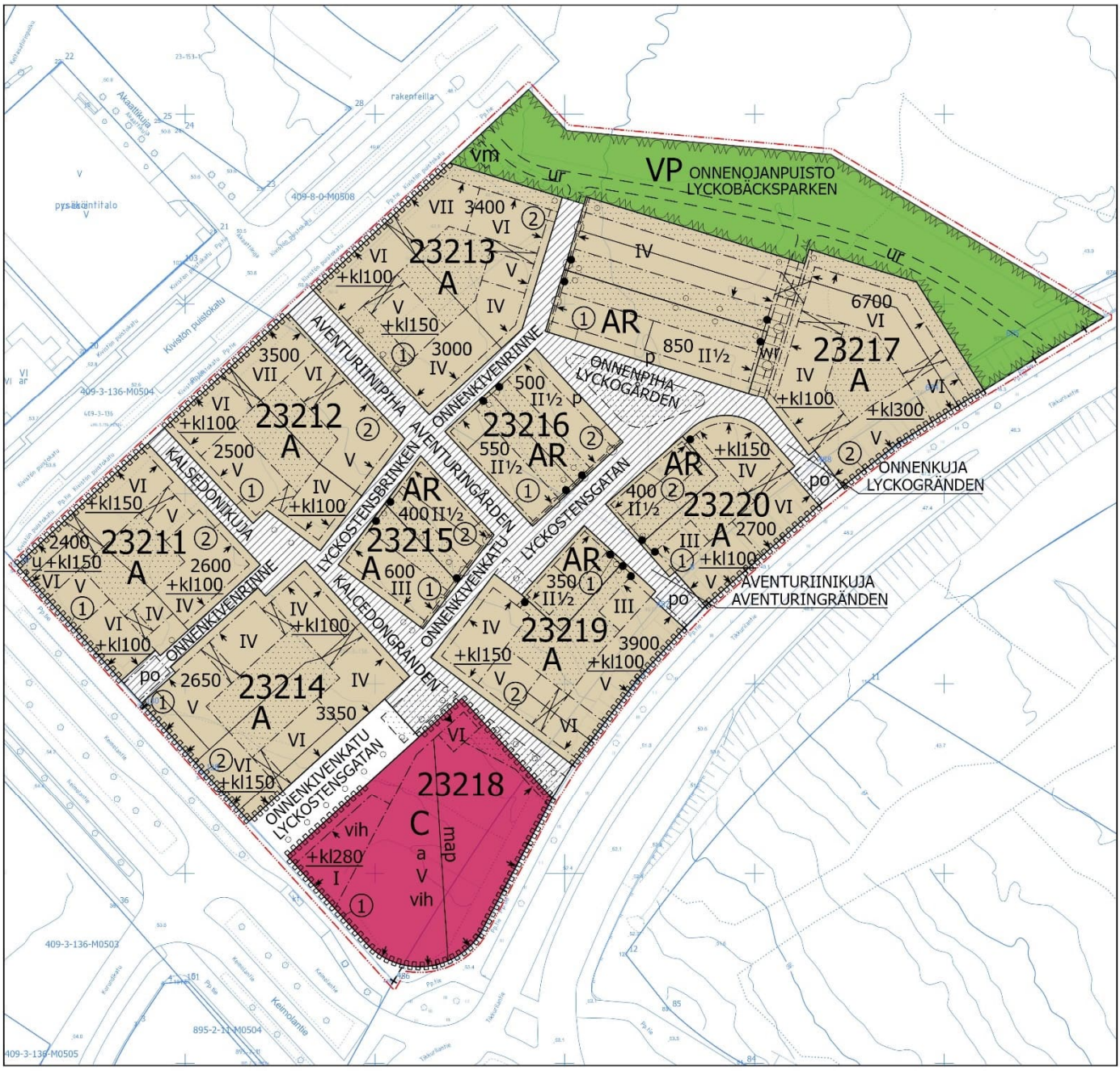
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,1100**	**100,00**	**42730**	**1,37**	**2,8763**	**42730**
A yhteensä	1,9044	61,2	42450	2,23	1,9044	42450
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	0,2732	8,8	280	0,10	0,2732	280
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,3733	12,0			0,3733	
R yhteensä						
L yhteensä	0,5591	18,0			0,3254	
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	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

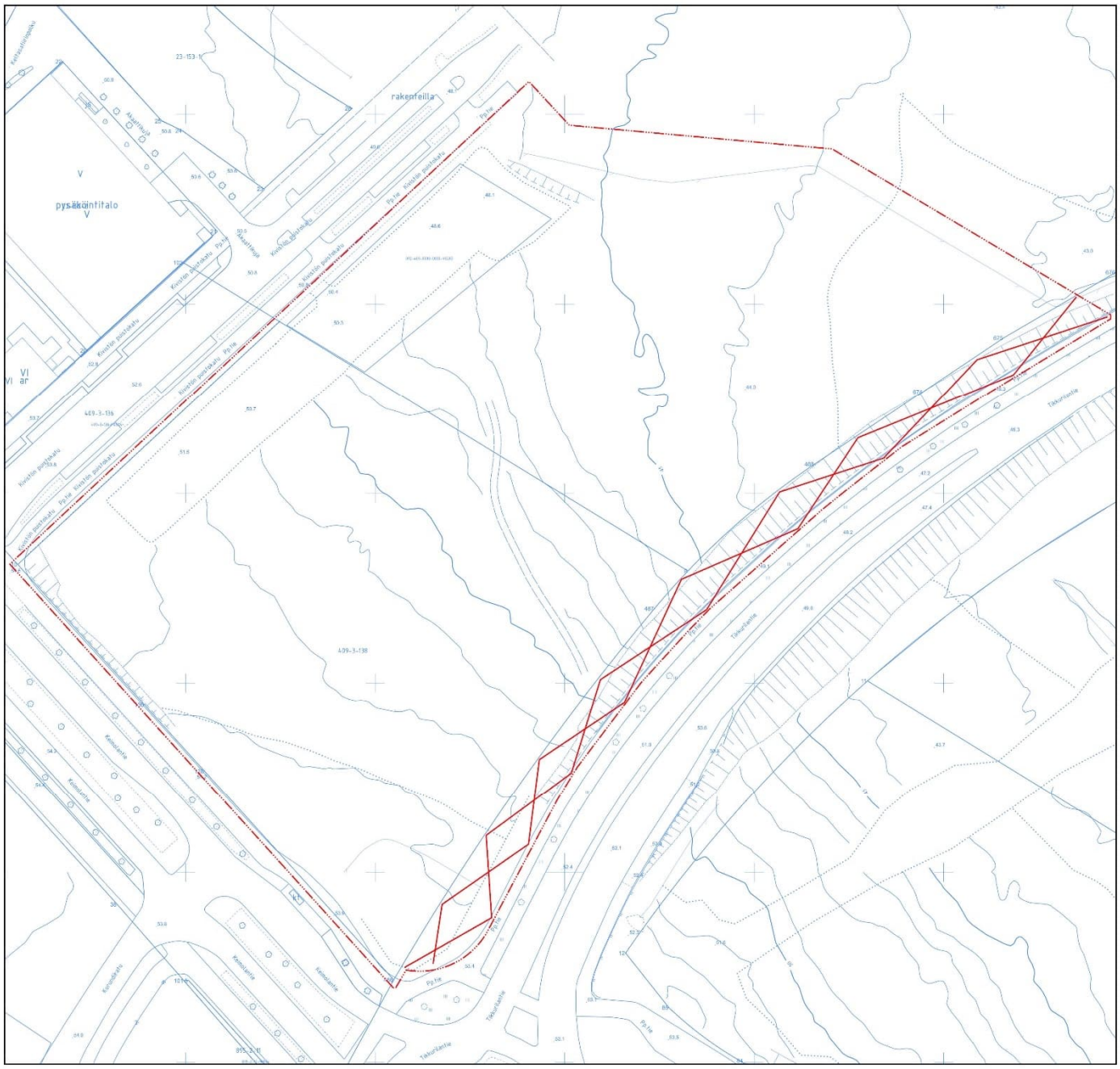
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**3,1100**	**100,00**	**42730**	**1,37**	**2,8763**	**42730**
A yhteensä	1,9044	61,2	42450	2,23	1,9044	42450
A	1,5824	83,1	39400	2,49	1,5824	39400
AR	0,3220	16,9	3050	0,95	0,3220	3050
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä	0,2732	8,8	280	0,10	0,2732	280
C	0,2732	100,0	280	0,10	0,2732	280
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,3733	12,0			0,3733	
VP	0,3733	100,0			0,3733	
R yhteensä						
L yhteensä	0,5591	18,0			0,3254	
Kadut	0,0722	12,9			-0,1615	
Pihakadut	0,4869	87,1			0,4869	
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
1:1000

0 25 50 100 m


rakenteilla
pysäkintitalo
Kivistön pientaloalue
Kivistön pientaloalue
Pyörä
Takuutie
Kenttätie
Kenttätie
Kenttät

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
232600	17.9.2024

Vantaan kaupunki

KIVISTÖN ONNENKIVI

Kaupunginosa 23, Kivistö
Korttelit 23211–23220 sekä katu- ja virkistysalueet.

Asemakaava
Korttelit 23211–23220 sekä katu- ja virkistysalueet.

Tonttijako
23211–23220

1:1000

Vanda stad

KIVISTÖS LYCKOSTEN

Stadsdel 23, Kivistö
Kvarteren 23211–23220 samt gatu- och rekreationsområden.

Detaljplan
Kvarteren 23211–23220 samt gatu- och rekreationsområden.

Tomtindelning
23211–23220

1:1000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

A

Asuinrakennusten korttelialue.

Kerroskorkeudet ja kerrosluvut

Asuinkerrostalojen katutilan puoleisen maantasokerroksen kerroskorkeuden on oltava vähintään 4 metriä. Asemakaavan osoittaman kerrosluvun lisäksi voi sisäpihan puolen maantasokerroksen toteuttaa kaksikerroksisena.

Asuinkerrostalojen asuintiloissa vapaan huonekorkeuden on oltava vähintään 3 metriä.

Kortteleissa 23217 ja 23220 Tikkurilantiehen rajautuvaan rakennusalaan saa sijoittaa sisäpihan puolelle avautuvan puolikerroksen johon saa sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaisia tiloja kerrosluvusta ja rakennusoikeudesta huolimatta.

Julkisivut

Asuinkerrostalojen julkisivujen värin ja/tai materiaalin, aukotuksen sommittelun ja yksityiskohtien on poikettava toisistaan kerroskorkeuden vaihtuessa tai vähintään 20 metrin välein.

Julkisivuissa ei sallita näkyviä vaakasuuntaisia elementtisaumoja. Mahdollisten pystysuuntaisten elementtisaumojen on oltava oleellinen osa rakennuksen arkkitehtuuria.

Kuudes ja seitsemäs kerros on oltava sisäänvedetty alempien kerroksien julkisivun pinnasta vähintään 1 metri.

Rakennusten suunnittelussa on huomioitava mahdollisten katuvalaisimien ja liikenneopasteiden kiinnittäminen rakennusten julkisivuihin.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för bostadshus.

Våningshöjder och våningstal

Bostadshöghusens markplansvåningen mot gatan ska vara minst 4 meter. I markplansvåningen får det utöver våningstalet som anges i detaljplan förses som två våningar mot innergården.

I bostadshöghusens bostadsutrymmen ska den fria rumshöjden vara minst 3 meter.

I kvarteren 23217 och 23220 på byggnadsytan som gränsar till Dickursbyvägen får en halvvåning placeras på sidan mot innergården. Halvvåningen får innehålla lokaler i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet oberoende av våningsantal och byggrätt.

Fasader

Färgen och/eller materialet, öppningarnas utformning och detaljerna i bostadshöghusens fasader ska skilja sig åt när våningshöjden förändras eller med minst 20 meters avstånd.

I fasaderna tillåts inga synliga vågräta elementfogar. Eventuella lodräta elementfogar ska utgöra en väsentlig del av byggnadens arkitektur.

Sjätte och sjunde våningen ska dras in från ytan av fasaden på de nedre våningarna med minst 1 meter.

Vid planering av byggnader ska ta hänsyn infästningen av möjliga gatubelysningar och trafiksignaler till fasaderna av byggnader.

Katot

Rakennuksissa on oltava harja- tai satulakatto, niiden muunnos tai kasvikatto, kattopuutarha tai kattoterassi, tai edellä mainittujen yhdistelmä.

Harja- tai satulakaton alle muodostuvaan tilaan tulee sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaista tilaa.

Räystäslinja tulee olla rakennuksen ylimmän asuinkerroksen lattiapinnan tasolla tai sen alapuolella, ellei ylimmän kerroksen tasolla julkisivussa ole kattoterassia.

Harja- tai satulakattopintoja tulee rytmittää kattoikkunoilla ja/tai -lyhdyillä.

Tak

Byggnaderna ska ha ås- eller sadeltak, en variant av dessa eller ett gröntak, en takträdgård eller en takterrass, eller en kombination av ovanstående.

I det utrymme som bildas under ås- eller sadeltaket ska utrymme placeras i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet.

Takfotslinjen ska ligga på samma nivå som golvnivån i byggnadens översta bostadsvåning eller nedanför den om det inte finns en takterrass i fasaden i nivå med den översta våningen.

Ås- eller sadeltakens ytor ska varieras med takfönster och/eller takkupor.

Parvekkeet ja erkkerit

Parvekkeiden on oltava erillisiä. Parvekkeet eivät saa muodostaa yhtenäisiä vyöhykkeitä.

Ulokeparvekkeet tulee sijoittaa vapaasti siten, että julkisivusta syntyy eloisa kokonaisuus.

Parvekkeita ei saa kannattaa maasta.

Parvekkeet ja erkkerit saa rakentaa rakennusalan rajan yli, mutta ne eivät saa ylittää korttelialueen rajaa enempää kuin 1 metrin.

Ulokeparvekkeiden ja erkkerien alapinnan tulee olla vähintään 6 m etäisyydellä katutasosta.

Parvekkeiden, kulkuaukkojen ja ulokkeiden näkyvät pinnat tulee käsitellä julkisivujen laatutasoa vastaavasti.

Kaikilla julkisivuilla tulee olla tuuletusparvekkeita ja ranskalaisia parvekkeita.

Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 1,0 m ulkonevia ja 2,0 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita.

Balkonger och burspråk

Balkongerna ska vara separata. Balkongerna får inte bilda enhetliga zoner.

De utskjutande balkongerna ska placeras fritt, så att fasaden blir en levande helhet.

Balkongerna får inte stöttas upp från marken.

Balkonger och burspråk får byggas så att de skjuter ut över byggnadsytans gräns, men de får inte överskrida kvartersområdets gräns med mer än 1 meter.

De utskjutande balkongernas och burspråkens undersida ska vara på minst 6 m avstånd från gatunivån.

Balkongernas, passagernas och utsprångens synliga ytor ska behandlas så att de motsvarar fasadernas kvalitetsnivå.

Varje fasad ska ha balkonger för vistelse och franska balkonger.

På de fasader som vätter mot gaten får endast placeras högst 1,0 m djupa och 2,0 m breda balkonger med spjälförsedda räcken.

Kivijalkakerrokset ja asuntokohtaiset pihat

Maantasokerroksen on oltava avoin, toiminnallinen ja kävelijälle virikkeellinen.

Maantasokerroksessa on oltava asuntoja, työtiloja, liiketiloja ja yhteistiloja.

Maantasokerroksen tiloihin tulee olla pääsisäänkäynti suoraan ulkotilasta.

Rakennusten ja katualueen väliset tilat on toteutettava asuntokohtaisina pääsisäänkäyntipihoina, liike- ja yhteistiloihin liittyvinä ulkotiloina tai käsitellä muuten osana kaupunkimaista katutilaa.

Tonteilta ja asuntokohtaisilta pihoilta saa taloyhtiön hoitovastuulla rakentaa yhteyden puistoon.

Asuntokohtaiset pihat saa aidata kasviaidalla.

Stenfotsvåningen och bostadsvisa gårdar

Markplansvåningen ska vara öppen, funktionell och stimulerande för gående.

Markplansvåningen ska huvudsakligen inrymma bostäder, arbetsutrymmen, affärslokaler och gemensamma utrymmen.

Markplansvåningens utrymmen ska ha en huvudentré från uterummet.

Utrymmena mellan byggnaderna och gatuområdet ska byggas som bostadsvisa entrégårdsplan, uterum som hör till affärs- och de gemensamma utrymmena eller i övrigt behandlas som en del av det urbana gaturummet.

Från tomterna och bostadsvisa gårdarna får på husbolagets skötselansvar byggas en förbindelse till parken.

Gårdarna för respektive bostad får inhägnas med häck.

Sisäänkäynnit ja porrashuoneet

Sisäänkäyntejä on oltava vähintään 10 metrin välein ja niiden on oltava sääsuojattuja. Pääsisäänkäyntien on erotuttava selkeästi toissijaisista sisäänkäynneistä.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia.

Porrashuoneiden on oltava läpikuljettavia. Porrashuoneisiin tulee olla kulku sekä pihalta että kadulta/puistosta.

Porrashuoneiden edustat on kivettävä.

Entréer och trapphus

Det ska finnas entréer med minst 10 meters mellanrum och de ska vara väderskyddade. Huvudentréer ska tydligt gå att urskilja från sekundära entréer.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp.

Det ska gå att passera genom trapphusen. Trapphusen ska ha entréer både från gården och gatan/parken.

Områdena framför trapphusen ska stenläggas.

Varastot ja kellarit

Asuntokohtaisia irtaimistovarastoja ei saa sijoittaa maantasokerrokseen, lukuun ottamatta maantasokerroksen asunnoille kuuluvia varastoja.

Polkupyörä-, ulkoväline- ja lastenvaunuvarastot on sijoitettava maantasoon tai asuntojen välittömään läheisyyteen.

Förråd och källare

Bostadsvisa förråd för lös egendom får inte placeras på markplansvåningen, med undantag för förråd som hör till markplansvåningens bostäder.

Cykelförråd, förråd för friluftsutrustning och barnvagnar ska placeras i markplanet eller i bostädernas omedelbara närhet.

Kortteleiden yhteiset sisäpiha-alueet

Jokaisen asuinkorttelin sisäpihasta on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Kvarterets gemensamma innergårdsområden

Varje bostadskvarters innergård ska bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård som har ett gemensamt område för lek och vistelse. För gemensamma gård ska en enhetlig plan över gården utarbetas. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

Ulko-oleskelutiloista vähintään 5 % on katettava.

Minst 5 % av utrymmena för utomhusvistelse ska förses med tak.

Pihan kulkuyhteyksien tulee olla vettä läpäisevää pintaa.

Gårdens förbindelsen ska ha genomsläppliga ytbeläägningar.

Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on säilytettävä luonnonmukaisena ja tarvittaessa täydennysistutettava kasvillisuudeltaan monimuotoisesti. Pihoille on istutettava hyötykasveja ja suureksi kasvavia puita sekä pensaita.

De delar av innergården som inte används för nödvändiga gångvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska bevaras naturligt och vid behov planteras med varierande växtlighet. På gårdarna ska det planteras nyttoväxter och storvuxna träd samt buskar.

Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata lukuun ottamatta huoneistokohtaisia pihoja.

Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas med undantag av bostadsvisa gårdarna.

Pihoille ei saa sijoittaa pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja.

På gårdarna är det inte tillåtet att placera lyftplatser som behövs för räddning.

Poikkeukset rakennusoikeudesta

Avvikelser från byggrätten

Maantasokerrokseen saa kl-merkinnän edellyttämän rakennusalan lisäksi rakentaa pienliiketiloja, joissa myös asuminen on mahdollista.

I markplansvåningen får det utöver den byggnadsyta som krävs i kl-beteckningen byggas mindre affärslokaler, där också boende är möjligt.

Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.

Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m² / kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten.

Omatoimista pelastautumista palvelevan toisen portaan/ porrashuoneen saa kaikissa kerroksissa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.

På varje våning får ytterligare en trappa/ett trapphus som betjänar räddning på egen hand byggas utöver byggrätten.

Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Asukkaiden yhteistilat kuten talopesulat, kuivaustilat, talosaunat, harrastetilat, säilytystilat, varastot, viherhuoneet, kierrätyshuoneet, kasvihuoneet ja talousrakennukset saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi ja kerrosluvusta huolimatta.

Gemensamma utrymmen för de boende som tvättstugor, torkrum, gemensamma bastur, hobbyrum, förvaringsutrymmen, förråd, grönrum, återvinningsrum, växthus och ekonomibyggnader får byggas utöver den byggrätt och våningstalet som anvisats i planen.

Asumista palvelevien yhteistilojen rakennusoikeudet ja sallitut muut asumisen lisärakennusoikeudet eivät mitoita auto- tai polkupyöräpaikkoja.

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

Sosiaalinen ja ekologinen kestävyys

Social och ekologisk hållbarhet

Asukkaiden käyttöön on rakennettava vähintään seuraavat yhteistilat:
- Talosauna, jossa on parveke tai vilvoitteluterassi.
- Jokaisessa korttelissa on rakennettava kaikkia korttelin asukkaita palvelevaa yhteistä oleskelutilaa vähintään 1 % korttelin asumisen rakennusoikeudesta. Yhteisen oleskelutilan saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Oleskelutilaan on liityttävä ulko-oleskelutila ja/tai viherhuone.

Dessutom ska minst följande gemensamma utrymmen byggas för de boendes bruk:
- En gemensam bastu som har en balkong eller en avsvalkningsterrass.
- I kvarter ska minst 1 % av kvarterets byggrätt för boende användas för byggande av ett gemensamt vistelseutrymme för alla boende i kvartet. Det gemensamma vistelseutrymmet får byggas utöver byggrätten. I anslutning till vistelseutrymmet ska det finnas en uteplats och/eller ett grönrum.

Lisäksi on toteutettava jokaisessa korttelissa vähintään kolme (3) seuraavista ratkaisuista paitsi korttelissa 23215 vähintään yksi (1) seuraavista ratkaisuista:
- yhteispihalle tai kattoterassille asukkaiden yhteinen kasvihuone, jonka koko on vähintään 10 m²
- yhteiskäyttöinen kattopuutarha oleskelutiloineen
- monimuotoinen sadepuutarha
- puurakentaminen tai muiden hiiltä sitovien rakennusmateriaalien tai -tekniikoiden käyttö
- uusiutuvan energian tuotanto ja/tai hyödyntäminen
- muu perusteltu innovatiivinen, hiilineutraaliuutta kehittävä ratkaisu

Utöver detta ska minst tre (3) av följande lösningar förverkligas byggnadsskedet i varje kvarter bortsett minst två (2) av följande lösningar i kvarten 23215:
- på den gemensamma gården eller takterrassen ett gemensamt växthus med en storlek av minst 10 m² för de boende
- en takträdgård med vistelseutrymmen för gemensamt bruk
- en till sin biodiversitet mångsidig regnträdgård
- byggande i trä eller utnyttjande av andra byggnadsmaterial eller -tekniker som binder kol
- produktion och utnyttjande av förnybar energi
- en annan grundad, innovativ lösning som utvecklar kolneutralitet

Yhteiskäyttötilat tulee sijoittaa pääsääntöisesti kadun/ puiston puolelle, mikäli rakennusalan kl-rakennusoikeus sen mahdollistaa.

Lokalerna för gemensamt bruk ska huvudsakligen placeras mot gaten/parken, om byggnadsytans kl-byggrätt möjliggör detta.

Hulevesien hallinta

Hanteringen av dagvatten

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

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

Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Cykeltrafik och -parkering

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
- asuminen 2 pp / asunto
- palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Minimiantalet cykelplatser som ska byggas::
- boende 2 cp / bostad
- service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

Asumisen polkupyörätiloista vähintään 50 % on oltava lukittavia ja säältä suojattuja tiloja, 30 % saa olla katoksia ja 20 % avopaikkoja.

Minst 50 % av cykelplatserna för boende ska vara låsbara och väderskyddade utrymmen, 30 % får förses med tak och 20 % utan tak.

Autoliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
- asuminen vähintään 1 ap / 130 k-m², kuitenkin vähintään 1 ap kolmea asuntoa kohden
- vieraspysäköinti 1 ap / 1 500 k-m²
- palvelu- ja liiketilat 1 ap / 60 k-m²
- lyhytaikainen huoltopysäköinti ja kotipalvelut 1 ap / 5 000 k-m²

Yllä mainitut pysäköintipaikat on sijoitettava korttelissa 23218 sijaitsevaan pysäköintilaitokseen huomioiden seuraavat poikkeukset:
Liikuntaesteisteisille varattua pysäköintiä varten tulee toteuttaa korttelissa 23215 yksi (1) pysäköintipaikka ja kortteleissa 23211-23214, 23217, 23219 ja 23220 kaksi (2) pysäköintipaikkaa.
Liikuntaesteisten pysäköintipaikat on sijoitettava korttelin rakennusalan sisään.

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärän lisäksi on rakennettava seuraavat lyhytaikaista huoltopysäköintiä ja kotipalvelujen pysäköintiä palvelevat pysäköintipaikat:
- kortteleissa 23211, 23215, 23219 ja 23220 yksi (1) pysäköintipaikka
- kortteleissa 23212, 23213, 23214, 23217 kaksi (2) pysäköintipaikkaa

Lyhytaikaisen pysäköinnin paikat on sijoitettava korttelialueelle rakennusalan rajojen sisään ja/tai rakennusalan ja katualueen väliselle tontin osalle.

Pysäköinnin toteutuessa nimeämättömänä pysäköintilaitoksessa sallitaan 15 % poikkeama vähimmäismäärästä. Myös vuorottaispysäköinnin toteuttaminen mahdollistaa poikkeaman erillisen selvityksen perusteella.

Kortteleihin sijoitettavat autopaikat saa sijoittaa tonttijaosta riippumatta.

Biltrafik och -parkering

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
- boende minst 1 bp / 130 m²-vy dock minst 1 bp per tre bostäder
- gästparkering 1 bp / 1 500 m²-vy
- service- och äffarslokaler 1 bp / 60 m²-vy
- kortvarig serviceparkering och hemvård 1 bp / 5 000 m²-vy

Ovan nämnda parkeringsplatser ska placeras i den parkeringsanläggning som finns i kvarteret 23218 med beaktande av följande avvikelser:
I kvarteren 23215 ska ett (1) parkeringsplats och i kvarteren 23211-23214, 23217, 23219 och 23220 ska två (2) parkeringsplatser för rörelsehindrade ska placeras inom kvarterets byggnadsyta.

Utöver minimiantalet bilplatser som ska byggas ska följande parkeringsplatser byggas för kortvarig serviceparkering och hemtjänstens parkering:nimiantalet cykelplatser som ska byggas:
- i kvarteren 23211, 23215, 23219 ja 23220 ett (1) parkeringsplats
- i kvarteren 23212, 23213, 23214, 23217 två (2) parkeringsplatser

Parkeringsplatser för kortvarig parkering ska placeras på kvartersområde inom kvarterets byggnadsyta och/eller på tomtdelen mellan byggnadsyta och gatuområde.

När parkeringen förverkligas som omarkerade platser i en parkeringsanläggning tillåts en avvikelse på 15 % från minimiantalet. Också förverkligande av växelvis parkering möjliggör en avvikelse på grundval av en separat utredning.

De bilplatser som placeras i kvarteren får placeras oberoende av tomtindelningen.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Yhteiskäyttöön tarkoitetuilla ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan.

Rakennusmateriaalien ja kattomuotojen valinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Asemakaava-alueen asuinkortteleiden kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään. Liittyminen putkikeräysjärjestelmään tulee toteuttaa korttelikohtaisesti tonttijaosta riippumatta.

Jokaiselle korttelille saa osoittaa ainoastaan yhden kaukolämmön liityntäpisteen. Liityntäpisteen kautta tulee varmistaa korttelin kaikkien tonttien liityntämahdollisuus kaukolämpöverkkoon tonttijaosta riippumatta.

Keimolantien ja Tikkurilantien puolelle ei saa sijoittaa asuinhuoneistojen korvausilmanottoaukkoja.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ljudisoleringen ΔL mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 35 dB.

I områden för utomhusvistelse avsedda för gemensamt bruk och på balkonger som är avsedda för vistelse ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för buller i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

Bostäderna ska planeras antingen så att de inte öppnar upp endast mot en fasad där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid. Om detta inte kan genomföras med rimliga åtgärder för alla bostäder kan en liten del av bostäderna öppna sig enbart i riktningen över 65 dB.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av byggnadsmaterial ock takformar.

Fastigheterna i detaljplaneområdets bostadskvarter ska anslutas till det centraliserade regionala rörsystemet för insamling av avfall i Kivistö centrum. Anslutning till rörsystemet ska genomföras kvartersvis oberoende av tomtindelningen.

Till varje kvarter får endast en anslutningspunkt för fjärrvärme anvisas. Genom anslutningspunkten ska anslutningsmöjlighet till fjärrvärmenätet för alla kvarterets tomter säkerställas oberoende av tomtindelningen.

Mot Käinbyvägen och Dickursbyvägen får inga öppningar för tagning av ersättningsluft till bostadslägenheter placeras.

AR

Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue.

Julkisivut

Rivitalojen ja kaupunkipientalojen julkisivut tulee jäsentää vertikaalisesti yhden asunnon mittaisiin osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin, materiaalin, aukotuksen sommittelun ja/tai yksityiskohtien suhteen.

Kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus.

Fasader

Radhusens och de sammanbyggda stadsvillornas fasader ska vertikalt struktureras in i en bostad långa delar som avviker från varandra beträffande färg, material, öppningarnas utformning och/eller detaljer.

Julkisivuissa ei sallita näkyviä vaakasuuntaisia elementtisaumoja. Mahdollisten pystysuuntaisten elementtisaumojen on oltava oleellinen osa rakennuksen arkkitehtuuria.

I fasaderna tillåts inga synliga vågräta elementfogar. Eventuella lodräta elementfogar ska utgöra en väsentlig del av byggnadens arkitektur.

Rakennusten suunnittelussa on huomioitava mahdollisten katuvalaisimien ja liikenneopasteiden kiinnittäminen rakennusten julkisivuihin.

Vid planering av byggnader ska ta hänsyn infästningen av möjliga gatubelysningar och trafiksignaler till fasaderna av byggnader.

Katot

Rakennuksissa tulee olla harjakatto.

Kattokaltevuuden tulee olla vähintään 30°.

Harjakaton alle muodostuvaan tilaan tulee sijoittaa pääkäyttötarkoituksen mukaista tilaa.

Harjakattopintoja tulee rytmittää kattoikkunoilla ja/tai -lyhdyillä.

Katoille saa kattomuodosta huolimatta rakentaa kattoterasseja ja kattopuutarhoja.

Tak

Byggnaderna ska ha åstak.

Taklutningen ska vara på minst 30°.

I det utrymme som bildas under åstaket ska utrymme placeras i enlighet med det huvudsakliga användningsändamålet.

Åstakens ytor ska varieras med takfönster och/eller takkupor.

Takterasser och takträdgårdar får byggas på taken oberoende av takformen.

Parvekkeet ja erkkerit

Ulokeparvekkeiden ja erkkerien alapinnan tulee olla vähintään 3 m etäisyydellä maantasosta.

Parvekkeiden, kulkuaukkojen ja ulokkeiden näkyvät pinnat tulee käsitellä julkisivujen laatutasoa vastaavasti.

Kadun puoleisiin julkisivuihin saa sijoittaa vain enintään 1,0 m ulkonevia ja 2,0 m leveitä pinnakaiteellisia parvekkeita.

Balkonger och burspråk

De utskjutande balkongernas och burspråkens undersida ska vara på minst 3 m avstånd från marknivån.

Balkongernas, passagernas och utsprångens synliga ytor ska behandlas så att de motsvarar fasadernas kvalitetsnivå.

På de fasader som vätter mot gaten får endast placeras högst 1,0 m djupa och 2,0 m breda balkonger med spjälförsedda räcken.

Kivijalkakerrokset ja pihat

Maantasokerroksen on oltava avoin, toiminnallinen ja kävelijälle virikkeellinen.

Maantasokerroksessa on oltava pääsääntöisesti asuntoja, työtiloja ja yhteistiloja.

Asuntokohtaiset pihat saa aidata kasviaidalla.

Lukuun ottamatta korttelia 23216 sisäpihan on muodostettava vehreä, suojaisa ja viihtyisä yhteispiha, jossa on yhteinen leikki- ja oleskelualue. Yhteispihalle on laadittava yhtenäinen pihasuunnitelma. Pihasuunnitelma on liitettävä rakennuslupa-asiakirjoihin.

Ulko-oleskelutiloista vähintään 5 % on katettava.

Pihan kulkuyhteyksien tulee olla vettä läpäisevää pintaa.

Sisäpihan osat, joita ei käytetä välttämättöminä kulkuteinä, leikki- tai oleskelualueina tai hyödynnetä kaupunkiviljelyyn, on säilytettävä luonnonmukaisena ja tarvittaessa täydennysistutettava kasvillisuudeltaan monimuotoisesti. Pihoille on istutettava hyötykasveja ja suureksi kasvavia puita sekä pensaita.

Tonttien välisiä rajoja ei saa aidata.

Stenfotsvåningar och gårdar

Markplansvåningen ska vara öppen, funktionell och stimulerande för gående.

Markplansvåningen ska huvudsakligen inrymma bostäder, arbetsutrymmen och gemensamma utrymmen.

Gårdarna för respektive bostad får inhägnas med häck.

Med undantag av kvarteret 23216 ska kvarters innergård bilda en lummig, skyddad och trivsam gemensam gård som har ett gemensamt område för lek och vistelse. För gemensamma gård ska en enhetlig plan över gården utarbetas. Planen för gården ska bifogas till bygglovshandlingarna.

Minst 5 % av utrymmena för utomhusvistelse ska förses med tak.

Gårdens förbindelsen ska ha genomsläppliga ytbeläägningar.

De delar av innergården som inte används för nödvändiga gångvägar, områden för lek eller utevistelse eller utnyttjas för stadsodling, ska bevaras naturligt och vid behov planteras med varierande växtlighet. På gårdarna ska det planteras nyttoväxter och storvuxna träd samt buskar.

Gränserna mellan tomterna får inte inhägnas.

Sisäänkäynnit

Asuntoihin tulee olla kulku sekä pihalta että kadulta. Kadunpuoleisen sisäänkäynnin tulee olla pääsisäänkäynti.

Katualueen puolella sijaitseviin yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla pääsisäänkäynti kadulta ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin.

Entréer

Bostäderna ska ha entréer både från gården och gatan. En entré mot gaten ska vara en huvudentré.

Utrymmena för gemensamt bruk på gatuområdets sida ska ha en huvudentré från gatan och de ska anslutas till uterummen med stora fönster och dörrar.

Poikkeukset rakennusoikeudesta

Asukkaiden yhteistilat kuten talopesulat, kuivaustilat, talosaunat, harrastetilat, säilytystilat, varastot, viherhuoneet, kierrätyshuoneet, kasvihuoneet ja talousrakennukset saa rakentaa kaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi.

Asumista palvelevien yhteistilojen rakennusoikeudet ja sallitut muut asumisen lisärakennusoikeudet eivät mitoita auto- tai polkupyöräpaikkoja.

Avvikelser från byggrätten

Gemensamma utrymmen för de boende som tvättstugor, torkrum, gemensamma bastur, hobbyrum, förvaringsutrymmen, förråd, grönrum, återvinningsrum, växthus och ekonomibyggnader får byggas utöver den byggrätt som anvisats i planen.

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

Sosiaalinen ja ekologinen kestävyys

Rakennusvaiheessa on toteutettava vähintään yksi (1) seuraavista ratkaisuista:
- puurakentaminen tai muiden hiiltä sitovien rakennusmateriaalien tai -tekniikoiden käyttö
- uusiutuvan energian tuotanto ja hyödyntäminen
- muu perusteltu innovatiivinen, hiilineutraaliutta edistävä ratkaisu

Social och ekologisk hållbarhet

I byggnadsskedet ska minst en (1) av följande lösningar genomanföras:
- byggande i trä eller utnyttjande av andra byggnadsmaterial eller -tekniker som binder kol
- produktion och/eller utnyttjande av förnybar energiboende
- en annan grundad, innovativ lösning som främjar klimatneutralitet

Hulevesien hallinta

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

Dagvattenhanteringen

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

Pyöräliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
- asuminen 2 pp / asunto

Asumisen polkupyörätiloista vähintään 50 % on oltava lukittavia ja säältä suojattuja tiloja, 30 % saa olla katoksia ja 20 % avopaikkoja.

Cykeltrafik och -parkering

Minimiantalet cykelplatser som ska byggas:
- boende 1 cp / bostad

Minst 50 % av cykelplatserna för boende ska vara låsbara och väderskyddade utrymmen, 30 % får förses med tak och 20 % utan tak.

Autoliikenne ja -pysäköinti

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
- asuminen 1 ap / asunto
- vieraspysäköinti 1 ap / 1500 k-m²

Vieraspaikat tulee sijoittaa kortteliin 23218.

Asuntokohtaisen autopaikan saa sijoittaa tontille.

Pysäköintiä ei saa sijoittaa kortteleiden sisäpihoille.

Biltrafik och -parkering

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
- boende 1 bp / bostad
- gästparkering 1 bp / 1 500 m²-vy

Gästparkering ska placeras i kvarteret 23218.

Den bostadsvisa parkeringsplatsen får placeras på tomten.

Parkering får inte placeras på kvarterens innergårdar.

Ympäristöhäiriöt ja energiahuolto

Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on oltava vähintään 35 dB.

Rakennusmateriaalien ja kattomuotojen valinnoin ei saa edistää melun heijastusvaikutuksia.

Ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Asemakaava-alueen asuinkortteleiden kiinteistöjen on liityttävä Kivistön keskustan keskitettyyn alueelliseen jätteiden putkikeräysjärjestelmään. Liittyminen putkikeräysjärjestelmään tulee toteuttaa korttelikohtaisesti tonttijaosta riippumatta.

Miljöstörningar och energiförsörjning

Ljudisoleringen ΔL mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller i bostadsrummens ytterhölje ska vara minst 35 dB.

Bullrets ekoeffekt får inte förstärkas genom valet av byggnadsmaterial ock takformar.

I områden för utomhusvistelse och på balkonger som är avsedda för vistelse ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för buller i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

Fastigheterna i detaljplaneområdets bostadskvarter ska anslutas till det centraliserade regionala rörsystemet för insamling av avfall i Kivistö centrum. Anslutning till rörsystemet ska genomföras kvartersvis oberoende av tomtindelningen.

C

Keskustatoimintojen korttelialue.

Rakennuksen on muodostetteva kaupunkikuvallinen maamerkki. Keimolantien ja Tikkurilantien risteystä on korostettava arkkitehtonisesti.

Maantasokerroksen liike- ja palvelutiloihin tulee olla pääsisäänkäynti kadulta ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin. Maantasokerroksen julkisivun on oltava kävelijälle virikkeellinen.

Rakennuksen julkisivut on jäsenneltävä vertikaalisesti vähintään 20 metrin välein eri osiin, jotka poikkeavat toisistaan värin ja/tai materiaalin, aukotuksen sommittelun ja yksityiskohtien suhteen.

Rakennuksen julkisivut tulee käsitellä taiteen keinoin ja/tai julkisivut tulee toteuttaa viherseininä.

Rakennusoikeuden estämättä a-merkitylle rakennusalalle saa sijoittaa pysäköintilaitoksen.

Pysäköintiin osoitettujen tilojen seinät tulee rakentaa tiivisrakenteisina vähintään 3 metrin korkeuteen saakka.

Ajovalojen suuntautumiseen tulee kiinnittää huomiota siten, että valo ei häiritse asuinhuoneistoja.

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

Kvartersområde för centrumfunktioner.

Byggnaden ska bilda ett landmärke med stadsbild. Käinbyvägens och Dickursbyvägens korsning ska arkitektoniskt framhävas.

Affärs- och servicelokalerna i markplansvåningen ska ha en huvudentré från gatan och de ska anslutas till uterummen med stora fönster och dörrar. Markplansvåningen ska vara stimulerande för gående.

Byggnadens fasader ska vertikalt struktureras in i 20 meter långa delar som avviker från varandra beträffande färg, material, öppningarnas utformning och/eller detaljer.

Fasaderna ska behandlas med konstnärliga metoder och/ eller så ska fasaderna förses med fasadvegetation.

Utan hinder av byggrätten får en parkeringsanläggning placeras på den byggnadsyta som betecknats med a.

Väggarna i utrymmen som anvisats för parkering ska byggas så att de är kompakta upp till minst 3 meters höjd.

Strålkastarnas riktning ska beaktas så att ljuset inte stör bostadsrummen.

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

Pysäköintipaikoista vähintään 50 % tulee varustaa sähköauton latausmahdollisuudella. Sähköauton latausmahdollisuutta vailla olevat autopaikat tulee olla helposti muutettavissa lataukseen soveltuviksi.

Minst 50 % av de parkeringsplatser som placeras i parkeringsanläggningen ska utrustas med möjlighet att ladda elbilar. Bilplatser som saknar möjlighet att ladda elbilar ska enkelt kunna ändras så att de lämpar sig för laddning.

Maantasokerrokseen saa sijoittaa helposti huollettavissa olevan muuntamon.

En transformator som är lätt att underhålla får placeras i markplansvåning.

Rakennuslupaa varten on laadittava korttelikohtainen hulevesisuunnitelma voimassa olevien hulevesien käsittelyvaatimusten mukaan.

För bygglovet ska en kvartersvis dagvattenplan utarbetas i enlighet med de gällande kraven för hantering av dagvatten.

Rakennettavien polkupyöräpaikkojen vähimmäismäärät:
- palvelu- ja liiketilat 1 pp / 40 k-m²

Minimiantalet cykelplatser som ska byggas:
- service- och affärslokaler 1 cp / 40 m²-vy

Rakennettavien autopaikkojen vähimmäismäärät:
- palvelu- ja liiketilat 1ap / 60 k-m²

Minimiantalet bilplatser som ska byggas:
- service- och affärslokaler 1 bp / 60 m²-vy

Pysäköintilaitoksen katolle tulee järjestää yleinen kulkuyhteys suoraan kadulta kuntoportain.

Till parkeringsanläggningens tak ska det ordnas en allmän förbindelse direkt från gatan via motionstrappor.

Pysäköintilaitokseen saa sijoittaa väestönsuojan.

Ett skyddsrum får placeras i parkeringsanläggningen.

Kattotasolle ei saa sijoittaa autopysäköintiä.

Till parkeringsanläggningens tak får inte placeras bilparkering.

Pysäköintilaitos on katettava. Pysäköintilaitoksen katolle on toteutettava hulevesien viivyttämiseksi luonnon monimuotoisuutta tukeva kasvikatto tai sitä tulee käyttää yhteisoleskelutilana ja -liikuntatilana.

Parkeringsanläggningen ska övertäckas. På parkeringsanläggningens tak ska ett grönt tak som stödjer naturens mångfald anläggas för fördröjning av dagvatten eller så ska det användas som utrymme för samvaro och motion.

Oleskelualueilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

I områden för vistelse ska man som ett minimum uppnå riktvärdena för buller i enlighet med statsrådets beslut 993/1992 eller det riktvärde som gäller vid respektive tidpunkt.

VP

Puisto.

Park.

Puistoreittejä suunniteltaessa tulee ottaa huomioon olemassa oleva puusto ja pyrkiä mahdollisimman vähäisiin puiden kaatoihin.

Vid planeringen av parkleder ska man beakta det befintliga trädbeståndet och sträva efter att fälla så få träd som möjligt.

Onnenojanpuistossa on viivytettävä hulevesiä.

Dagvatten måste fördröjas i Lyckobäcksparken.

Koko kaava-aluetta koskevat määräykset

Bestämmelser som gäller hela planområdet

Arkkitehtuurin on oltava korkeatasoista, kaupunkimaista, värikästä ja kaupunkikuvaa rikastuttavaa.

Arkitekturen ska vara av hög kvalitet, urban, färggrann och den ska berika stadsbilden.

Kaupunkitilan tulee olla pienimittakaavaista kävelymiljöötä. Rakennusten ja kortteleiden on muodostettava inhimillistä ja monimuotoista kaupunkia.

Stadsrummet ska bilda en småskalig gångmiljö. Byggnaderna och kvarteren ska bilda en människovänlig och mångsidig stad.

Jokaisessa korttelissa on oltava rakennuskohtaista vaihtelua rakennusten massoitteluissa, kattomuodoissa, väreissä, materiaaleissa, julkisivun sommittelussa ja yksityiskohdissa monimuotoisen kaupunkitilan saavuttamiseksi.

I varje kvarter ska det finnas byggnadsvis variation i byggnadernas volymgestaltning, takformer, färger, material, fasadutformning och detaljer för att uppnå ett mångsidigt stadsrum.

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

I detaljplaneområdet ska det till detaljplanen bifogade konstkonceptet iakttas. Konst ska redan i initialskedet tas med i all arkitektonisk planering och miljöplanering. Principerna i detaljplanens färgplan ska följas. I samband med planeringen av det offentliga uterummet ska en park- och gatuplan utarbetas, där konstkonceptet iakttas. I planeringen av bostadskvarteren ska ett arbetspar bestående av en arkitekt och en konstnär delta och de ska utveckla och förverkliga ett konstkoncept i byggprojekten.

Korttelin vihertehokkuuden on täytettävä tavoiteluku 1,0 tai rakennuslupaa haettaessa kulloinkin voimassa oleva tavoiteluku. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kvarterets gröneffektivitet ska uppfylla målsättningstalet 1,0 eller det målsättningstal som gäller vid respektive tidpunkt för ansökan om bygglov. Att gröneffektiviteten uppnås ska i samband med bygglovet styrkas med en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Rakennusten julkisivuissa tulee olla vaihtelua eri kerrosten välillä; alimmaisen ja ylimmän kerroksen on poikettava muista kerroksista.

Byggnadernasm fasader ska ha variation mellan olika våningar; den nedersta och översta våningen ska skilja sig från de övriga våningarna.

Kulkuaukkoja ja sisäänkäyntejä sekä niiden ympäristöä on korostettava valaistuksen, arkkitehtuurin ja taiteen keinoin.

Passager och entréer och omgivningen kring dem ska framhävas med hjälp av belysning, arkitektur och konst.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras så att de bildar en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

Painovoimaisen ilmanvaihdon vaatimat tekniset ratkaisut saa rakentaa kerrosluvusta huolimatta.

De teknsika lösningar som gravitationsventilation kräver får byggas utöver våningstalet.

Toisiinsa kiinni sijoitetuilla rakennusaloilla rakennukset on rakennettava toisiinsa kiinni tonttijaosta huolimatta.

På byggnadsytor som placerats fast i varandra ska byggnaderna byggas fast i varandra.

	Yksikerroksisiin rakennusalan ulkopuolisiin rakenteisiin on rakennettava kasvikatto.	I konstruktioner med en våning som ligger utanför byggnadsytan ska det byggas gröntak.
	Rakentaminen maanalaisten johtojen läheisyydessä ei saa aiheuttaa haittaa tai vahinkoa maanalaisille verkostoille.	Byggande i närheten av underjordiska ledningar får inte äventyra eller skada de underjordiska nätverken.
	Johtoja ja kaapeleita saa sijoittaa tonttijaosta huolimatta.	Ledningar och kablar får placeras oberoende av tomtindelningen.
	Putkikeräysjärjestelmään soveltumattomien kierrätysjakeiden (esim. suurikokoisen pahvin ja sekajätteen sekä pienmetallin ja keräyslasin) keräämiseksi kortteleihin 23218, 21211 ja 23213 on sijoitettava naapurikortteleiden kanssa yhteiskäyttöinen ja riittävän kokoinen kierrätyshuone, kuitenkin vähintään 15 m². Kierrätyshuoneiden on oltava helposti huollettavissa.	Ett återvinningsrum som används gemensamt med grann-kvarteren och som är tillräckligt stort, dock minst 15 m², för insamling av återvinningsfraktioner som inte lämpar sig för systemet för insamling via rörsystem (t.ex. kartong av större storlekar och blandavfall samt mindre metallskrot och insamlingsglas) ska placeras i kvartersområdena 23218, 21211 och 23213. Återvinningsrummen ska vara lätta att utföra service i.
	Rakennuspaikalla tulee rakennusluvan yhteydessä tehdä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.	På byggplatsen ska en byggplatsspecifik grundundersökning genomföras i samband med bygglovet. Bygglösningarna ska baseras på byggplatsspecifika grundundersökningar och planer.
	Rakennusten suunnittelussa on pyrittävä koko elinkaaren aikaiseen hiilineutraalisuuteen. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.	Vid planering av byggnader ska strävas efter koldioxidneutralitet under hela livscykeln. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.
	Asemakaavan alueella tulee tuottaa ja hyödyntää uusiutuvaa energiaa.	I detaljplanområdet ska förnybar energi produceras och utnyttjas.
	Pihoille ei saa sijoittaa pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja.	På gårdarna är det inte tillåtet att placera lyftplatser som behövs för räddning.
	Kattopintoja on hyödynnettävä aurinkoenergian keräämiseen, ellei kattoa käytetä muuhun toimintaan.	Takytorna ska utnyttjas för insamling av solenergi om inte taket används för annan verksamhet.
-+-+-	**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.**
23	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KIVISTÖ	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
23211	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
ONNENKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
3900	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
III	**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.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
kl	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liiketiloja.**	**Byggnadsyta där affärslokaler får placeras.**
vih	**Viher- tai kasvikatto.**	**Grön- eller växttak.**
	Alueelle on rakennettava viherkatto. Viherkaton kasvualustan on oltava vähintään 20 cm paksu. Viherkaton on oltava tyypiltään niitty-/ketokatto tai kattopuutarha.	I området ska ett gröntak anläggas. Gröntakets växtunderlag ska ha en tjocklek av minst 20 cm. Gröntaket ska till typen vara ett ängs-/fälttak eller en takträdgård.
a	**Auton säilytyspaikan rakennusala**	**Byggnadsyta för förvaringsplats för bil**

p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
u	**Uloke**	**Utsprång**
po	**Portaille varattu alueen osa.**	**Del av område reserverad för trappor.**
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
map	**Maanalainen pysäköintitila**	**Underjordiskt parkeringsutrymme**
	Nuoli osoittaa rakennusalan sivun, johon rakennus on rakennettava kiinni. Rakennuksen kadunpuoleisesta julkisivusta vähintään 80 % on rakennettava nuolen osoittamaan rakennusalan rajaan kiinni.	**Pilen anger den sida av byggnadsytan som byggnaden skall tangera.** Av byggnadens fasad mot gaten ska minst 80 % byggas fast i den gräns till byggnadsytan som anges av pilen
	Merkintä osoittaa rakennuksen sivun, jolla tulee olla suora uloskäynti porrashuoneista.	**Beteckningen anger att denna sida av byggnaden skall ha direkt utgång från trapphusen.**
	Ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	**Riktgivande genomfartsöppning i byggnad.**
	Rakennukseen jätettävä kulkuaukko Kulkuaukot tulee toteuttaa vähintään 4 metrin ja enintään kahden kerroksen korkuisina ja niiden päälle tulee sijoittaa kerroksia tai vastaavia rakenteita. Rakennukseen jätettävään kulkuaukkoon tulee sijoittaa yksilöllinen valurautaportti, jolla sisäpiha on suljettavissa.	**Genomfartsöppning i byggnad** Passager ska förverkligas så att de är minst 4 meter och högst två våningar höga och ovanpå dem ska våningar eller motsvarande konstruktioner placeras. En unik gjutjärnsgrind måste placeras i passagen så att innergården kan stängas.
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. Alueelle ei saa sijoittaa raskaita rakenteita. Alueelle kaavassa määrättyjen istutusten juuristot eivät saa vaurioittaa maanalaisia johtoverkostoja.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.** Tunga konstruktioner får inte placeras i området. Rotsystemen hos planteringarna som fastställts för området får inte skada de underjordiska ledningsnätverken.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	Katu.	**Gata.**
	Pihakatu.	**Gårdsgata.**
	Yleiselle jalankululle varattu alueen osa	**För allmän gångtrafik reserverad del av område**
wr	**Hulevesireitti.**	**Dagvattenled.**
	Istutettava alueen osa. Istutettava alue tulee säilyttää luonnomukaisena ja tarvittaessa täydennysistuttaa monimuotoisesti puilla ja pensailla. Maanalaista johtoa varten varatulle alueelle sijoittuvissa pensasistutuksissa tulee käyttää juurimattoa. Alueelle ei saa istuttaa puita.	**Del av område som skall planteras.** Planteringsområdet skall bevaras naturligt och vid behov planteras med varierande träd och buskar. Vid plantering av buskar i området som reserverats för en underjordisk ledning ska rotmatta användas. Träd får inte planteras i området.
	Ohjeellinen istutettava alueen osa.	**Riktgivande del av område som skall planteras.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
	Istutettava puu.	**Träd som ska planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.	**Linje som anger takåsens riktning.**

Rakennettava aita.

Aitojen, muurien ja muiden ulkorakenteiden on liityttävä rakennusten kokonaisarkkitehtuuriin ja ne on toteutettava laadukkailla ja kestävillä materiaaleilla.

Aidan tulee olla 1,6 - 1,9 m korkea.

Ett staket som ska byggas.

Staket, murar och övriga utomhuskonstruktioner ska anknyta till byggnadernas övergripande arkitektur och de ska byggas av högklassiga och hållbara material.

Staket ska vara 1,6 - 1,9 m högt.

α = 35°-45°

Kattokaltevuus.

Taklutning.

+kl100

Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.

Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

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.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO

LIITE 1 Pysäköinnin konsepti 25.1.2024

Pysäköintilaitokseen sijoitettavat autopaikat:

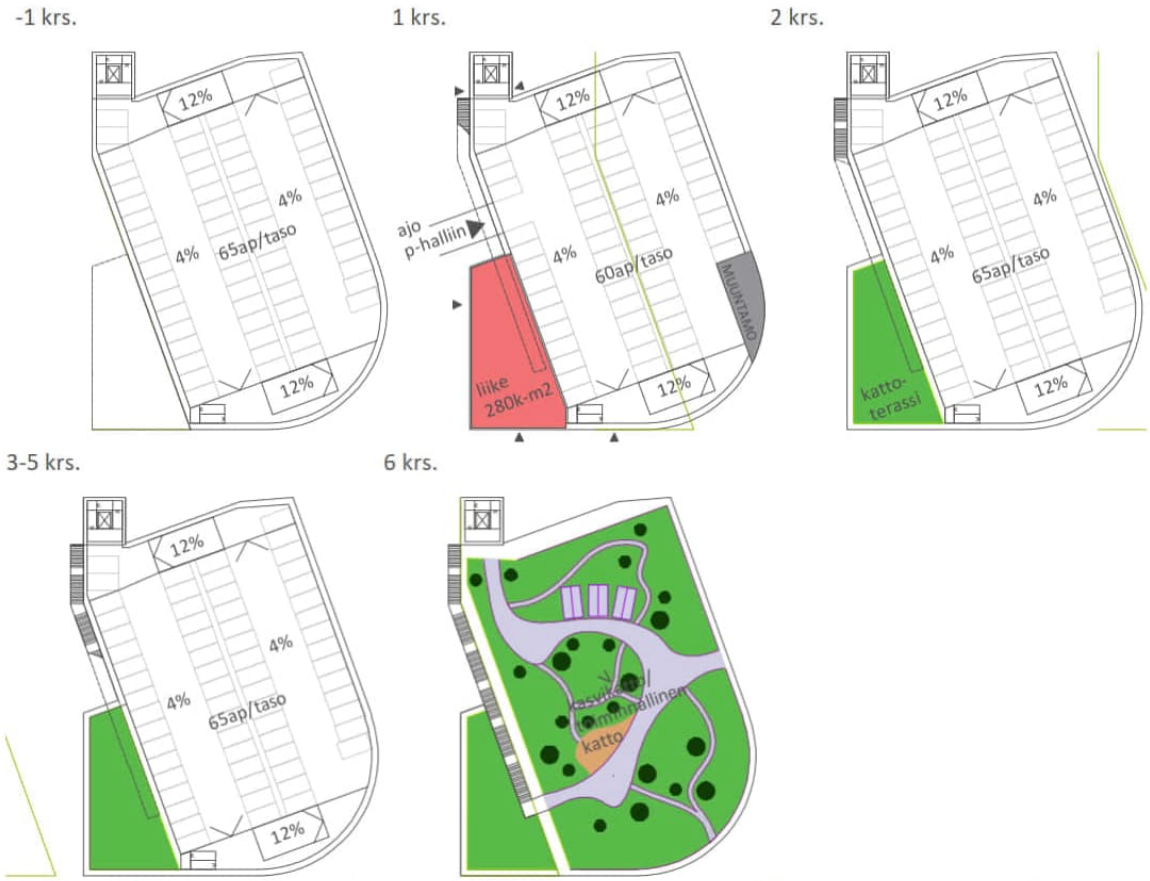
A-korttelialueet:
Asuminen 1ap/130kem2
Vieraspysäköinti: 1ap/1500kem2
Liike- ja palvelutilat: 1ap/60kem2
Pysäköinnin toteutuessa nimeämättömänä pysäköintilaitoksessa sallitaan 15 % poikkeama vähimmäismäärästä. Myös vuorottaispysäköinnin toteuttaminen mahdollistaa poikkeaman erillisen selvityksen perusteella.

AR-korttelialueet:
1ap/asunto
Vieraspysäköinti: 1ap/1500kem2

kortteli 23211: 52ap
kortteli 23212: 55ap
kortteli 23213: 60ap
kortteli 23214: 56ap
kortteli 23215: 9ap (AR-alueen asuntojen autopaikat tontilla)
kortteli 23216: 2ap (AR-alueen asuntojen autopaikat tontilla)
kortteli 23217: 65ap (AR-alueen asuntojen autopaikat tontilla)
kortteli 23219: 39ap (AR-alueen asuntojen autopaikat tontilla)
kortteli 23220: 29ap (AR-alueen asuntojen autopaikat tontilla)

Yhteensä: 367ap (vähennyksiä ei huomioitu)

Pysäköintihalliin mahtuu mitoituksellisesti noin 385ap viiteen maanpäälliseen kerrokseen ja ja yhteen maanalaiseen kerrokseen.



Kivistön Onnenkivi - asemakaava ja asemakaavan muutos 232600 - pysäköinnin periaatteet - 25.1.2023

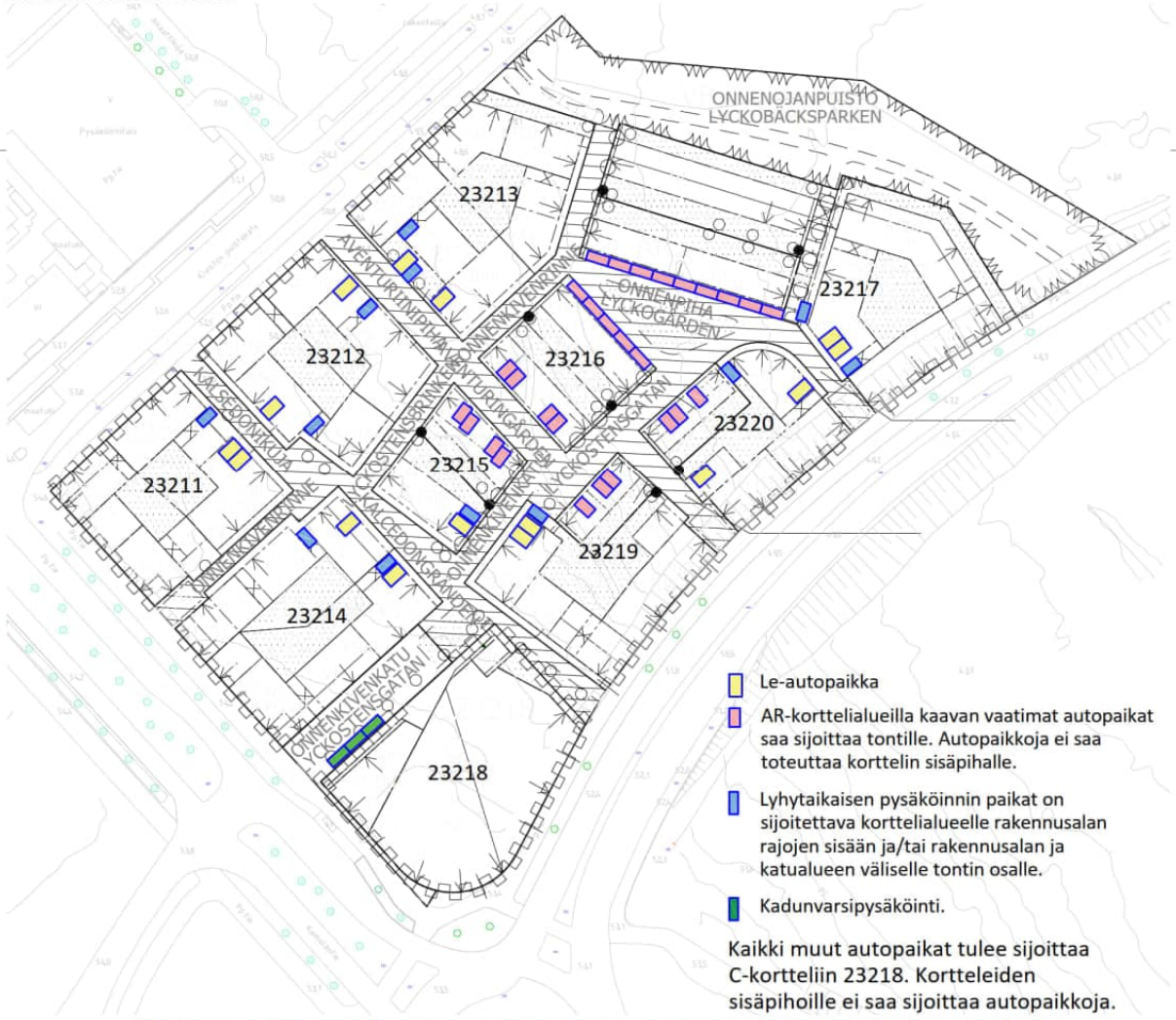
LIITE 1 Pysäköinnin konsepti 25.1.2024

Kivistön Onnenkiven pysäköintikonsepti

Kivistön Onnenkiven pysäköintipaikat sijoittuvat lähtökohtaisesti korttelissa 23218 sijaitsevaan yleiseen pysäköintilaitokseen. AR-korttelialueiden pysäköintipaikat sijoittuvat asunnon yhteyteen. Kortteleiden sisäpihoille ei saa sijoittaa pysäköintipaikkoja.

Liikuntaesteisten pysäköintipaikat sijoittuvat korttelialueelle rakennusalan sisään. Liikuntaesteisten pysäköintipaikat saa sijoittaa tonttijaosta riippumatta.

Lyhytaikaiseen huolto- ja kotipalvelupysäköintiin tarkoitetut pysäköintipaikat on sijoitettava korttelialueelle tonttijaosta riippumatta. Lyhytaikaiset pysäköintipaikat tulee sijoittaa korttelialueelle rakennusalueen rajan sisään ja/tai rakennusalueen ja katualueen väliselle tontin osalle.



Kivistön Onnenkivi - asemakaava ja asemakaavan muutos 232600 - pysäköinnin periaatteet - 25.1.2023

LIITE 2 Vihertehokkuus, viittelliset pihasuunnitelmat

LIITE 3 Vihertehokkuus, tuloskortit korttelit 23211-23215

Tuloskortti

Päivämäärä 2.8.2023

Osoite ja kaupunginosa: Kalsedoninkuja x Onnenkivenrinne, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli: 232600/23211/A

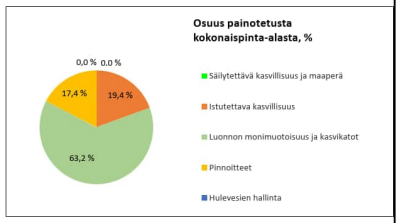
Vihertehokkuuslaskelma

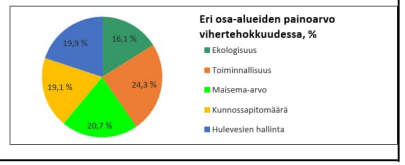
Viher-tehokkuus	1,0
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**7**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
8,6	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
8,6	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	9,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
11 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 2.8.2023

Osoite ja kaupunginosa: Kalsedoninkuja x Aventuriinipiha, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli: 232600/23212/A

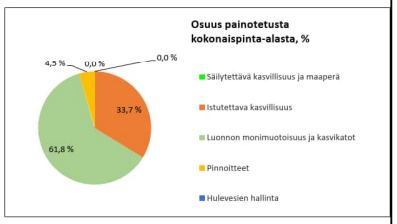
Vihertehokkuuslaskelma

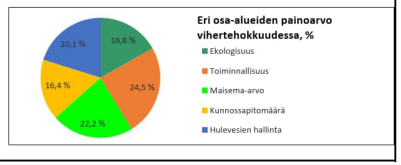
Viher-tehokkuus	1,0
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**6**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
9,4	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
9,4	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	10,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
0 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 2.8.2023

Osoite ja kaupunginosa: Aventuriinipiha x Onnenkivenrinne, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli: 232600/23213/A

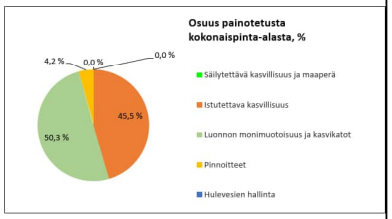
Vihertehokkuuslaskelma

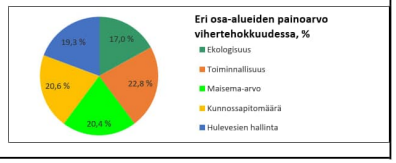
Viher-tehokkuus	1,1
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
10,0	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
10,0	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
10,0	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
7 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 2.8.2023

Osoite ja kaupunginosa: Kalsedoninkuja x Onnenkivenkatu, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli: 232600/23214/A

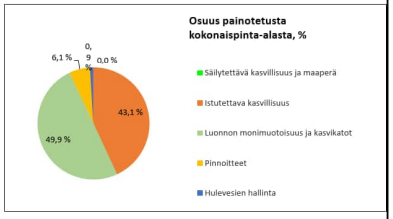
Vihertehokkuuslaskelma

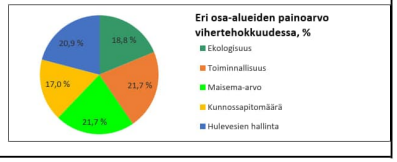
Viher-tehokkuus	1,1
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**8**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
8,7	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m^3	
8,7	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	11,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
0 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 2.8.2023

Osoite ja kaupunginosa: Kalsedoninkuja x Onnenkivenkatu, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli: 232600/23215/A ja AR

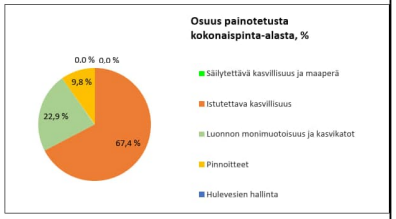
Vihertehokkuuslaskelma

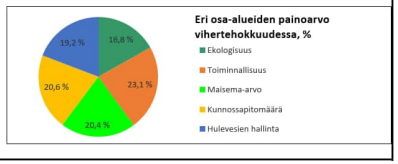
Viher-tehokkuus	1,5
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**8**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
3,9	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
3,9	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	4,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
9 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

LIITE 3 Vihertehokkuus, tuloskortit korttelit 23216 - 23220

Tuloskortti

Päivämäärä 11.8.2023

Osoite ja kaupunginosa Kalsedoninkuja x Onnenkivenkatu, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli 232600/23216/AR

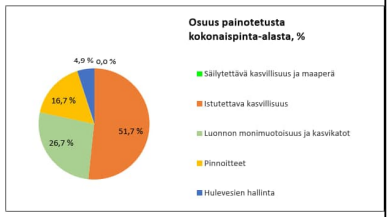
Vihertehokkuuslaskelma

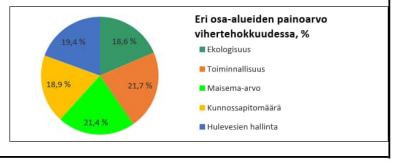
Viher-tehokkuus	1,4
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	4	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**10**	**36**

Hulevesimäärä m³	
4,4	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m³	
4,4	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	4,6
Läpäisemättömän pinnan osuus	
0 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 15.8.2023

Osoite ja kaupunginosa Kalsedoninkuja x Onnenkivenkatu, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli 232600/23217/A ja AR

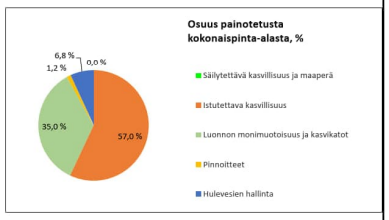
Vihertehokkuuslaskelma

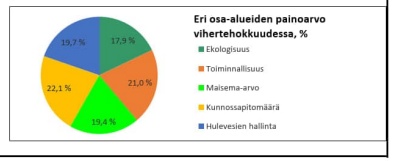
Viher-tehokkuus	1,0
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	4	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**11**	**36**

Hulevesimäärä m³	
19,7	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m³	
19,7	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	20,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
10 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 2.8.2023

Osoite ja kaupunginosa Onnenkivenkatu x Kalsedoninkuja , Kivistö
Kaavan numero ja kortteli 232600/23218/C

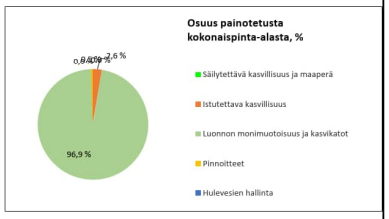
Vihertehokkuuslaskelma

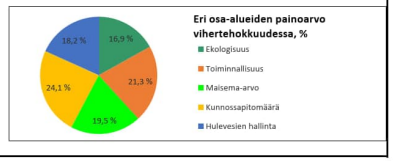
Viher-tehokkuus	2,3
Tavoitetaso	0,8

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	2	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**5**	**36**

Hulevesimäärä m³	
0,0	
Valuma kerroin C	
0,2	
Viivytystilavuustarve m³	
0,0	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	0,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
11 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 2.8.2023

Osoite ja kaupunginosa Onnenkivenkatu, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli 232600/23219/A ja AR

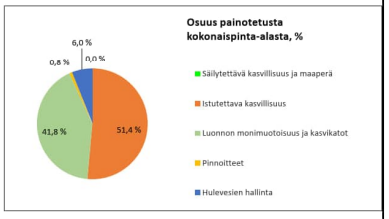
Vihertehokkuuslaskelma

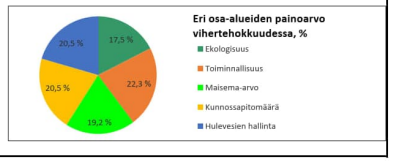
Viher-tehokkuus	1,0
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	3	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**10**	**36**

Hulevesimäärä m³	
9,6	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m³	
9,6	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	10,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
8 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Tuloskortti

Päivämäärä 2.8.2023

Osoite ja kaupunginosa Onnenkivenkatu x Onnenpiha, Kivistö
Kaavan numero ja kortteli 232600/23220/ A ja AR

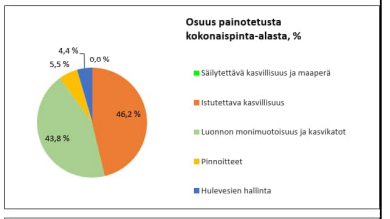
Vihertehokkuuslaskelma

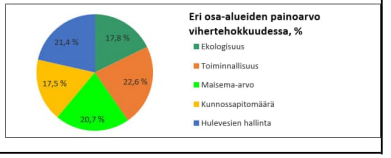
Viher-tehokkuus	1,2
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**8**	**36**

Hulevesimäärä m³	
6,0	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m³	
6,0	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	6,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
7 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

◉ KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Kivistön Onnenkiven asemakaava 232600 Taiteen konsepti

TAIDE KIVISTÖN VISIOSSA
Koko Kivistön suuralueen visioksi 2042 on määritelty Onnellinen Kivistö – vehreä ja aktiivinen kotikaupunki. Kivistössä onnellisuus on kokonaisvaltaista hyvinvointia vehreässä, aktiivisessa ja elävässä ympäristössä. Kivistön keskustassa sekä ulkotilojen taide että yhdessä tehtävä taide kaikissa muodoissaan luovat alueelle kulttuurista identiteettiä ja edistävät asukkaiden kokonaisvaltaista hyvinvointia.

TAITEEN TEEMA ONNENKIVEN ALUEELLA
Onnenkiven asemakaava-alueen taiteen teemana on korukivien (Aventuriini, Kalsedoni ja Onnenkivi) väritys ja kimallus. Korukivien taideteema näkyy Onnenkiven naapurustossa katutilassa mm. katukalustuksen, katukiveysten, valaistuksen ja kasvillisuuden sekä rakennusten värityksenä. Puistoalueilla taide ilmentyy monimuotoisena ympäristötaiteena ja taidevalaistuksena. Asuinkortteleissa taide näkyy kotiin saapumisen reiteillä esimerkiksi sisäpihoilla, sisäänkäynneissä, porrashuoneissa tai portikongeissa. Julkisissa rakennuksissa taide vahvistaa rakennuksen merkitystä kohtaamisen paikkana. Taide ja alueen iloinen väritys tekevät naapurustosta ainutlaatuisen paikan, asukkaiden omat tunnistettavat ja mielenpainuvat kotikulmat. Näin taide vahvistaa naapuruston paikallisidentiteettiä. Onnenkiven kortteleihin toteutetaan julkista taidetta ja ympäristösuunnittelua Vantaan kaupungin toteuttamana ja hankesidonnaista taidetta alueen rakennuttajien toimesta.

TAIDE ASEMAKAAVASSA
Onnenkiven asemakaavan asemakaavamääräyksissä on edellytetty, että alueen suunnittelussa tulee noudattaa taiteen konseptia. Asemakaavamääräyksiin on kirjattu: *Asemakaavan alueella tulee noudattaa taiteen konseptia, joka on asemakaavan liitteenä. Taide tulee liittää jo alkuvaiheessa kaikkeen arkkitehtuuri- ja ympäristösuunnitteluun. Värisuunnitelman periaatteita on noudatettava. Julkisten ulkotilojen suunnittelun yhteydessä tulee laatia puisto- ja katusuunnitelma, jossa noudatetaan taiteen konseptia. Asuinkortteleiden suunnittelussa tulee olla mukana arkkitehti–taiteilijatyöpari, joka kehittää ja toteuttaa taiteen konseptia rakennushankkeissa.*

AVENTURIINI

ONNENKIVI

Naapuruston taiteen teemana korukivet!

Naapuruston katutilat loistaa korukivien väreissä!

KALSEDONI

VANHA NURMIJÄRVENTIE

Alueen länsireunaa pitkin kulkee historiallinen tielinjaus, joka on osa Vanhan Nurmijäventien linjausta. Tie on ollut Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varhaisempia reittejä. Tien arvioitu valmistumisaika on 1600–1700-luku. Tielinjaus tulee merkityillä alueilla huomioida katujen ja kortteleiden taiteessa.

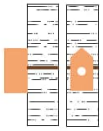
Kivistön Onnenkiven asemakaava 232600
Taiteen konsepti
Taiteen paikat

ONNENOJANPUISTON YMPÄRISTÖTAIDE

JULKINEN ULKOTILA: YMPÄRISTÖTAIDE PUISTOSSA
Onnenojanpuisto jakautuu rakennettuun reunaan ja luonnonmukaiseen puiston osaan. Puisto on ympäristötaiteen paikka, jossa taide ilmentyy esimerkiksi taidevaloina, luonnonmonimuotoisuutta edistävänä taiteena ja taidesiltana.

VÄRIKÄS KATUTILA

JULKINEN ULKOTILA: KATUKIVEYKSET, KATUKALUSTUS, KASVILLISUUS JA VALAISTUS
Onnenkiven katutilan väritys saa inspiraationsa korukivistä, jotka toistuvat katujen nimistössä. Värejä toistetaan katukiveyksissä, kalustuksessa, kasvillisuudessa ja taidevaloissa. Katutila suunnitellaan katusuunnittelun yhteydessä.



KATUGALLERIA JA TAIDEMUUNTAMOT

JULKINEN TAIDE: JAKOKAAPIT JA MUUNTAMOT
Kivistön keskustassa toteutetaan katugalleria sähkönjakeluverkon jakokaappeihin Vantaan Energian ja kaupungin yhteistyönä. Alueen jakokaappeihin sijoitetaan taideteoksia tai kuvia taideteoksista, paikallisesta historiasta ja luonnosta. Jakokaapit ovat teemoitettu sijaintinsa perusteella siten, että osassa kaappeja teemana on alueen nimistö, osassa alueen historia ja uusi toiminta. Lisäksi alueen sähkömuuntamot tullaan käsittelemään taiteen keinoin teeman mukaisesti.

PYSÄKÖINTILAITOS

HANKESIDONNAINEN TAIDE: PYSÄKÖINTILAITOS
Pysäköintilaitoksen julkisivut ovat näkyvä elementti kaupunkiympäristössä. Julkisivujen tulee muodostaa mielenkiintoinen ja ympäristöön sopiva kokonaisuus, joka rikastuttaa kaupunkiympäristöä värityksellään ja yllätyksellisyydellään.

ASUINKORTTELEIDEN TAIDE

Asuinkortteleiden taide vahvistaa asukkaiden paikallisidentiteettiä. Onnenkiven jokaisessa asuinkorttelissa tulee toteuttaa hankesidonnaista taidetta. Hankesidonnainen taide suunnittellaan rakennus- ja pihasuunnittelun yhteydessä.

Kivistön Onnenkiven asemakaava 232600 Taiteen konsepti Värityssuunnitelma

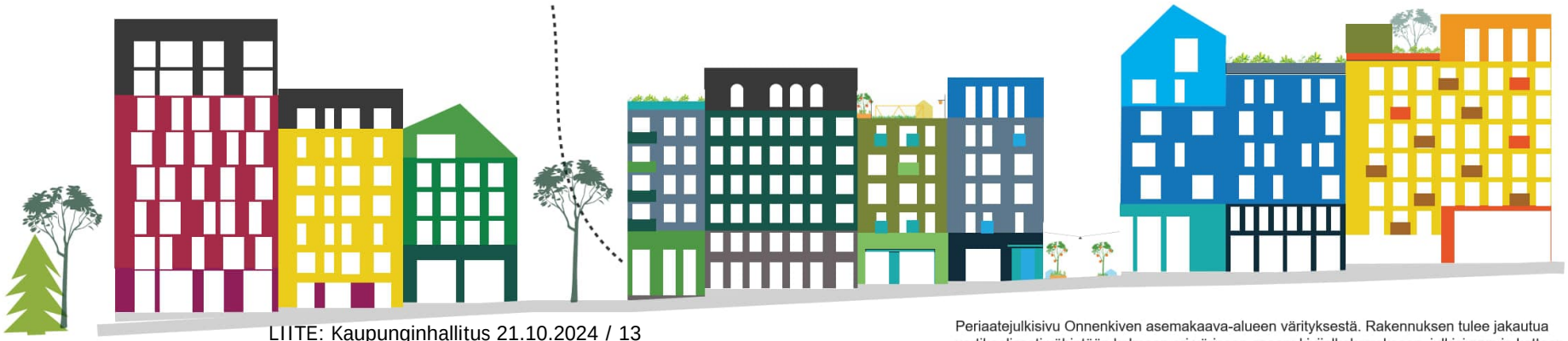
VÄRIEN KÄYTTÖ ONNENKIVESSÄ
Onnenkiven naapurustossa tavoitellaan värikylläistä, leikkisää, pienimittakaavaista ja monimuotoista kaupunkia. Julkisivujen tulee olla värikkäitä ja vierekkäisten rakennusten tulee olla erivärisiä. Katujulkisivussa värin tulee vaihdella usein. Kaava-alueella tulee noudattaa tämän värityssuunnitelman periaatteita.

RAKENNUKSEN VÄRITYKSEN PERIAATTEET
Rakennuksen värityksen periaatteena on, että jokaisella rakennuksella tai rakennuksen osalla on oma tunnusomainen pääväri, joka näkyy rakennuksen julkisivussa sekä kadun että sisäpihan puolella. Asukas voi siis sanoa, että hänen kotinsa on esim. korttelin punaisessa osassa tai rakennuksessa. Rakennuksen maantasokerroksen julkisivun osan tulee erota väritykseltään rakennuksen pääväristä, kuitenkin siten, että rakennuksen kaikki värisävyt sopivat yhteen. Julkisivun yksityiskohtien, kuten ikkunoiden puitteiden tai parvekkeiden tulee olla väritykseltään tummia. Rakennuksen katon tulee olla tumma, värisävy voi vaihdella.

Onnenkiven rakennusten väripaletti. Rakennusten värityksen suunnittelussa tulee käyttää tätä väripalettia inspiraation lähteenä.

Periaatejulkisivu asemakaava-alueen värityksestä. Vierekkäiten rakennusten tulee olla erivärisiä.

Korttelin maantasokerroksen värityksen tulee vaihtua usein, jotta kävely-ympäristöstä muodostuu monimuotoista ja mielenkiintoista.



Periaatejulkisivu Onnenkiven asemakaava-alueen värityksestä. Rakennuksen tulee jakautua vertikaalisesti vähintään kolmeen eri väriseen osaan: kivijalkakerrokseen, julkisivuun ja kattoon.

LIITE 5 Viherkonsepti

KAUPUNKIPIENTALOT

Aventuriinipihan, Onnenkivenkadun ja Onnenpihan reunoilla on kaupunkipientalo- ja, jolla on vehreät pihat sisäpihan suunta- an. Pihoilla suositaan hedelmäpuita ja kaupunkiviljelyä

VEHREÄ ONNENKIVI ILMENTÄÄ METSÄISTÄ KIVISTÖÄ!

VIHERALUE VP
ONNENOJANPUISTO

Onnenojanpuisto jakautuu rakennettuun reunaan ja luonnonmukaiseen puiston osaan.

Kivistön keskustassa koetaan urbaaneja luontoelämyksiä metsäisillä viheralueilla

VEHREÄ KATUTILA

Metsäisen Kivistön identiteettimaisema tuodaan Kivistön keskustan kaupuntiloihin koettavaksi

VEHREÄT SISÄPIHAT

Olemassa olevan maapohjan ja puuston säilyttäminen, hyötykasvit sekä Metsäisen Kivistön ilmentäminen

Jokaisen korttelin sisäpihalla säilytetään vähintään kolme olemassa olevaa puuta.

Metsäisen Kivistön identiteettimaisema luodaan Kivistön keskustan kaupuntiloihin koettavaksi

ETUPUUTARHAT

Kortteleiden rajapinnassa on etupuutarhat, jotka tuovat vehreyttä katutilaan ja oman puolijulkisen tilan ensimmäisen kerroksen asuinnoille ja sisäänkäynneille

VEHREÄT KASVIKATOT

Kasvikatot ovat osa alueen luonnonmukaista hulevesienhallintajärjestelmää. Samalla ne lisäävät luonnon monimuotoisuutta, sekä tarjoavat lisätilaa oleskelulle.

Vantaa

Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus / Kivistö / NLA, RMA, P-PK, V-PR

Kaupunginhallitus 18.9.2023 oikeutti kaupunkisuunnittelun pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta **nro 232600** / **Kivistön Onnenkivi**. Lausuntoja pyydettiin 15 ja saatiin 7 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1 11.10.2023 Fingrid Oy	Ei lausuttavaa.	Ei tarkistuksia.
NRO 2 20.10.2023 Helsingin seudun liikenne - kuntayhtymä (HSL)	Esitetty kaavaratkaisu luo miellyttävää liikenneympäristöä ja edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä alueella. Onnenkivenkadun ja Keimolantien uuden liittymän suunnittelussa tulee varmistaa, että Onnenkivenkadulle kääntyvä liikenne ei häiritse pysäkin V2122 toimintaa.	Ei tarkistuksia.
NRO 3 31.10.2023 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)	Alueelle rakennettava väliaikainen jäteveden pumppaamo voidaan korvata viettoviemärilinjalla, kun kaavoitustilanne asemakaava-alueen pohjoispuolella olevalla vielä kaavoittamattomalla alueella mahdollistaa jätevesien johtamisen. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset yleisen vesihuollon putkille ja laitteille. Mikäli rakentamisjärjestyksen vuoksi joudutaan rakentamaan väliaikaisia järjestelyitä ennen varsinaista vesihuollon rakentamista, tulee ko. väliaikaiset järjestelyt toteuttaa vesilaitostoiminnan ulkopuolisella rahoituksella.	Ei tarkistuksia.
NRO 4 2.11.2023 Uudenmaan Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)	Meluun liittyvät määräykset ovat melutasoihin nähden riittämättömät. A- ja C-korttelialueiden osalta tulee lisätä määräys siitä, että yhteiskäyttöön tarkoitetuilla ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston	A- ja C- korttelialueita koskeviin määräyksiin on lisätty määräykset, jotka edellyttävät melun ohjearvojen täyttymistä yhteiskäyttöön tarkoitetuilla ulko-oleskeluun alueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla.

	päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo. Kaavaan tulee lisätä määräykset ns. läpitalon huoneistoista ja parvekekiellosta esimerkiksi seuraavasti: - Oleskeluparvekkeita ei tule sijoittaa, niille julkisivuille, joilla keskiäänitaso ylittää 65 dB. - Jos rakennuksen julkisivuun kohdistuva päiväaikainen keskiäänitaso ylittää 65 dB, tulee asuntojen aueta myös suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät. - Korvausilman ottoa ei tule sijoittaa Keimolantien ja Tikkurilantien puoleisille julkisivuille. Asia on syytä varmistaa määräyksellä.	Läpitalon huoneistoja koskien kaavamääräyksiin on lisätty seuraava määräys: *Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 db:n suuntaan.* Kaavamääräyksiin on lisätty määräys, joka kieltää asuntojen korvausilman ottoaukkojen sijoittamisen Keimolantien ja Tikkurilantien puoleisille julkisivuille.
NRO 5 2.11.2023 (korjattu 3.11.2023) Finavia Oyj	Kaupunki sijoittaa uutta asuntorakentamista lentomelualueelle vastoin maakuntakaavaa. Finavia toistaa Kivistön kaavarungon luonnoksesta ja Onnenkiven asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antamansa lausunnot Finavian pitää Kivistön kaavarunkoa maakuntakaavan vastaisena. Kaavarungossa esitetty hahmotelmat eivät voi olla täydennysrakentamista. Asuinalueiden sijoittaminen Tikkurilantien eteläpuolelle voi muodostaa merkittävän riskin lentoaseman toiminnalle ja kehittämiselle. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti lentoaseman toimintaedellytykset on turvattava.	Ei tarkistuksia.
NRO 6 2.11.2023	Kaavaselostuksessa olevat viittaukset Uudenmaan maakuntakaavasta tulee	Selostuksen kohtaa ”*2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat,*

Uudenmaan liitto	poistaa. Vantaalla on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava osana Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuutta.	*päätökset ja selvitykset"* on tarkistettu Uudenmaan liiton yhteydenoton pohjalta.
NRO 7 3.11.2023 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Huomioitava maakaapeleiden sijainti. Tarvitaan kahdelle muuntamolle tilavaraukset. Kiinteistömuuntamolle tilavaraus C kortteliin ja puistomuuntamolle vm-ohjeellinen rakennusala Kivistön puistokadun puolelle Onnenojanpuiston laitaan. Asemakaavan muutosalueella ei sijaitse Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia.	Lausunnossa esitetyn mukaisesti kaavakarttaan on lisätty ohjeellinen rakennusala puistomuuntamoa varten Onnenojanpuiston länsireunaan.

NRO 1
Fingrid OYJ 11.10.2023

Lausunto:

Kiitokset yhteydenotosta. Tiedoksi: Fingrid ei tee lausuntoa asiaan "Asemakaava ja asemakaavamuutos 232600, 23. Kivistö / Kivistön onnenkivi", sillä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.

Vastine:

Kiitos palautteesta.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 2
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) 20.10.2023

Lausunto:

Kivistön Onnenkiven asemakaavalla ja asemakaavamuutoksella laajennetaan Kivistön keskustaa kohti tulevaa Lapinkylän asemaa Kehäradan eteläpuolen vielä rakentamattomalle alueelle ja mahdollistetaan koteja noin 800 asukkaalle, keskustapalveluita ja puisto. Suunnittelualue sijaitsee Kivistön keskustassa Kehäradan eteläpuolella. Etäisyys Kehäradan Kivistön asemalle on noin 300 - 500 metriä ja tulevalle Lapinkylän asemalle noin 700 - 1000 metriä.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa: Maankäytön kehittäminen hyvien joukkoliikenneyhteyksien äärellä on kannatettavaa ja tukee kestävän liikkumisen tavoitteita. Esitetty kaavaratkaisu luo miellyttävää liikenneympäristöä ja edistää kestävien kulkumuotojen käyttöä alueella.

Merkittävä osa henkilöautoliikenteestä saapuu kaava-alueelle korttelissa 23218 sijaitsevaan pysäköintilaitokseen Onnenkivenkadun kautta, jonka välittömässä läheisyydessä sijaitsee pysäkki V2122. Onnenkivenkadun ja Keimolantien uuden liittymän suunnittelussa tulee varmistaa, että Onnenkivenkadulle kääntyvä liikenne ei häiritse pysäkin V2122 toimintaa.

Vastine:

Onnenkivenkadun ja Keimolantien liittymän liikenteellinen toimivuus on arvioitu kaavatyön rinnalla laaditun katu- ja kunnallistekniikan yleissuunnittelutyön yhteydessä. Kaavaehdotuksen mukainen katuverkko on mahdollista toteuttaa siten, että liikenne ei häiritse pysäkin V2122 toimintaa.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 3
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 31.10.2023

Lausunto:

Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa:
”Asemakaavalla ja asemakaavan muutoksella mahdollistetaan Kivistön keskusta-alueen laajeneminen Kehäradan eteläpuolelle. Kaava mahdollistaa noin 40 350 k-m² asuinrakentamista (koteja yli 800 asukkaalle) sekä lisäksi liike-, palvelu- ja toimitilaa. Kaavaan sisältyy puistoalue: Onnenojanpuisto. Suunnittelualue rajautuu luoteessa Kivistön puistokatuun, koillisessa rakentamattomaan metsäalueeseen, kaakossa Tikkurilantiehen ja lounaassa Keimolantiehen. Alueen pinta-ala on noin 3,1 hehtaaria. Suunnittelualue on pääosin rakentamatonta sekametsää. Kaava-aluetta ympäröivillä katualueilla on rakennettu vesihuoltoverkosto.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:
Alueelle rakennetaan uutta vesihuoltoa Aventuriinipihalle, Onnenkivenkadulle, Onnenkivenrinteelle, Onnenpihalle, Onnenkujalle ja Kalsedonikujalle. Lisäksi korttelin 23217 läpi kulkevan jalankulkuyhteyden alle rakennetaan hulevesiviemäri. Kaavaselostuksen mukaan kaavaan tullaan varaamaan rasitealueet kunnallistekniikalle korttelin 23217 läpi, korttelin 23217 Onnenkivenrinteen katualueen reunalle, sekä kortteleiden 23215 ja 23216 Onnenkivenkadun katualueiden reunoille. Kaava-alueelle rakennetaan uutta vesijohtoverkostoa yhteensä noin 220 metriä ja uutta hulevesiverkostoa noin 380 metriä. Lisäksi alueelle rakennetaan uutta jäteveden viettoviemäriä noin 180 metriä sekä väliaikainen jäteveden pumppaamo ja 40 metriä paineviemäriä. Kun kaavoitustilanne asemakaava-alueen pohjoispuolella olevalla vielä kaavoittamattomalla alueella mahdollistaa jätevesien johtamisen, voidaan pumppaamo korvata viettoviemärilinjalla.

Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset yleisen vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuollon tulee olla toteutettavissa HSY:n käytäntöjen mukaisesti, ja suunnitteluun ja toteutukseen tulee varata riittävästi aikaa. Kivistön alueelle on laadittu vesihuollon yleissuunnitelmia. Alueen rakentamisjärjestyksessä on huomioitava nykyinen ja suunniteltu vesihuoltoverkosto. Kaava-alueiden rakentamisen vaiheistusta tulee tarkastella jatkosuunnittelussa. Mikäli rakentamisjärjestyksen vuoksi joudutaan rakentamaan väliaikaisia vesijohto- tai viemärijärjestelyitä ennen varsinaista vesihuollon rakentamista, tulee ko. väliaikaiset järjestelyt toteuttaa vesilaitostoiminnan ulkopuolisella rahoituksella.

Vastine:

Vesihuollon putkien ja laitteiden tilavaatimukset on huomioitu ja määritelty yhteistyössä HSY:n edustajan kanssa kaavatyön rinnalla laaditun katu- ja kunnallistekniikan yleissuunnitelmatyön yhteydessä. Yleissuunnitelman pohjalta putkien ja laitteiden tilavaraukset on huomioitu kaavakartassa.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 4
Uudenmaan elinkeino-, liikenne ja ympäristökeskus (ELY) 2.11.2023

Lausunto:

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskukselta lausuntoa Kivistön Onnenkiven asemakaavaehdotuksesta.

Asemakaava on yleiskaavan ja Kivistön keskustan kaavarungon mukainen. Alue sijoittuu lentomelualueelle ja myös tieliikenteestä aiheutuu melua. Meluun liittyvät määräykset ovat melutasoihin nähden riittämättömät.

A- ja C-korttelialueiden osalta tulee lisätä määräys siitä, että yhteiskäyttöön tarkoitetuilla ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo. ELY-keskus muistuttaa, että kattoterassien ja -pihojen suojaaminen lentomelulta on lähes mahdotonta, vaikka tieliikenteen aiheuttama melu olisikin mahdollista saada ohjearvojen mukaisille tasoille.

Kaava-alueen meluisimmilla julkisivuilla (Keimolantien ja Tikkurilantien puoleisten rakennusten kadun puoleiset julkisivut) päiväajan keskiäänitaso on suuruudeltaan 65–67 dB. ELY-keskus toteaa, että kaavaan tulee lisätä määräykset ns. läpitalon huoneistoista ja parvekekiellosta esimerkiksi seuraavasti:

- Oleskeluparvekkeita ei tule sijoittaa, niille julkisivuille, joilla keskiäänitaso ylittää 65 dB.
- Jos rakennuksen julkisivuun kohdistuva päiväaikainen keskiäänitaso ylittää 65 dB, tulee asuntojen aueta myös suuntaan, jossa ohjearvot täyttyvät.

Ilmanlaadun osalta ELY-keskus katsoo, että korvausilman ottoa ei tule sijoittaa Keimolantien ja Tikkurilantien puoleisille julkisivuille. Asia on syytä varmistaa määräyksellä.

Vastine:

Lausunnossa edellytetään oleskeluparvekkeiden kieltämistä kokonaan kaava-alueen meluisimmilla Keimolantien ja Tikkurilantien puoleisilla julkisivuilla. Ilmansuunnat huomioiden oleskeluparvekkeiden kieltäminen lausunnon mukaisesti edellä mainituilla julkisivuilla ei ole perusteltua, mikäli lasittamalla tai muilla teknisillä ratkaisuilla oleskeluparvekkeilla voidaan saavuttaa valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot. Lausunnossa esitettyyn oleskeluparvekkeiden kieltämiseen liittyen kaavamääräyksiin on lisätty määräys, jonka mukaan oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla melun ohjearvot tulee täyttyä (tarkemmin määräys ilmenee alta kohdasta tarkistukset). Jos ohjearvoja ei pystytä oleskeluparvekkeilla saavuttamaan, ei niitä luonnollisestikaan voida näille meluisimmille julkisivuille toteuttaa.

Tarkistukset:

A- korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lausunnon pohjalta lisätty seuraava kaavamääräys:

- Yhteiskäyttöön tarkoitetuilla ulko-oleskelualueilla ja oleskeluun tarkoitetuilla parvekkeilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

C-korttelialuetta koskeviin kaavamääräyksiin on lausunnon pohjalta lisätty seuraava kaavamääräys:

- Oleskelualueilla tulee saavuttaa vähintään valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaiset melun ohjearvot tai kulloinkin vastaava voimassa oleva ohjearvo.

Lausunnossa esitetyn näkökulman pohjalta A-korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty asuntojen aukeamissuuntaa ohjaava seuraava määräys:

- Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 db:n suuntaan.

A-korttelialueita koskeviin kaavamääräyksiin on lisätty lausunnossa esitetyn mukaisesti seuraava määräys:

- Keimolantien ja Tikkurilantien puolelle ei saa sijoittaa asuinhuoneistojen korvausilmanottoaukkoja.

NRO 5
Finavia Oyj 2.11.2023 (korjattu 3.11.2023)

Lausunto:

Vantaan kaupunki on pyytänyt Finavia Oyj:ltä lausuntoa Kivistön Onnenkiven asemakaavaehdotuksesta (232600) 2.11.2023 mennessä.

Kaavaehdotuksen kuvaus

Kivistön Onnenkiven asemakaavaehdotuksessa alueelle sijoittuu uutta asuinrakentamista noin 800 asukkaalle, liike- ja asukastiloja ja pysäköintiä yhdistävä hybridilaitos sekä puisto. Asuinrakentaminen osoitetaan kaavassa aluetta kehystäviin kerrostalokortteleihin ja alueen keskiosassa rivitaloihin. Kerrostalokorttelit muodostetaan umpikortteleina siten, että alueen ulkokehällä sijaitsevat talot toteutetaan 1–2 kerrosta korkeampina, jotta ne vähentävät lentokonemelun kulkeutumista keskiosan piha-alueille. Massoittelumallin avulla on tutkittu kortteleiden valoisuutta ja katu- ja raideliikennemelun etenemistä alueen sisällä.

Lentokonemelutilanne

Onnenkiven asemakaavan alue sijaitsee Helsinki-Vantaan lentoaseman lentokonemelun uuden verhokäyrän Lden 55–60 dB alueella. Uusimaa 2050 -kaavassa Lden 55–60 dB lentokonemelualueelle ei saa osoittaa uutta melun haittavaikutuksille herkkää toimintaa, mutta olemassa olevan asutuksen ja melulle herkän toiminnan säilyttäminen ja

täydentäminen on mahdollista. Vantaan kaupungin yleiskaavassa Lden 55–60 dB alueella sallitaan nykyisten asuinalueiden täydennysrakentaminen vähintään 35 dB ääneneristävyysvaatimus huomioimalla. Yleiskaavassa alue on merkitty lentomelualueen laajenemisvyöhykkeeksi, jonka mukaan lentokonemeluun varautumiseen on kiinnitettävä erityistä huomiota alueen kehittämisessä.

Finavian lausunto Onnenkiven asemakaavaehdotuksesta
Finavia katsoo, että kaupunki tulkitsee Kivistön alueen eteläisten osien alueiden suunnittelussa täydennysrakentamisen määritelmää kovin tarkoitushakuisesti. Verhoamalla uusien asuinalueiden toteuttamisen täydennysrakentamiseksi kaupunki sijoittaa merkittävän osan uudesta suuresta kaupunginosasta lentokonemelualueelle vastoin maakuntakaavan määräyksen tarkoitusta. Kivistön kaavarungon mukaan Kivistön ja Lapinkylän alueelle voi asettua jopa 45 000 uutta asukasta, josta merkittävä osa sijoittuu uuden verhokäyrän Lden 55 dB ylittävälle lentokonemelualueelle. Finavia muistuttaa, että vuoden 2019 toteutuneen liikenteen lentokonemelun Lden 55 dB ylittävä alue ulottuu aivan Onnenkiven alueen rajalle. Finavia katsoo, että hehtaarien laajuisen, täysin uuden alueen rakentaminen tuhansien uusien asukkaiden asuinalueeksi ei voi olla täydennysrakentamista. Finavia toistaa Kivistön kaavarungon luonnoksesta ja Onnenkiven asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta antamansa lausunnot.

Onnenkiven asemakaavan osallistumis- ja arviointivaiheessa Finavia esitti, että kaupungin tulisi selvittää lentokonemelun etenemistä alueelle suunniteltavassa kortterirakenteessa. Ajatuksena oli laatia selvitykset lentoreittien sijainti- ja korkeustietoa hyödyntäen vastaavasti kuin tutkitaan auringon saavutettavuutta eri asuinrakennusten massoittelulla ja kerroksissa. Kaavaselostuksen liitteenä esitetyssä selvityksessä on tarkasteltu teollisuusmelumallilla eri lentoonlähtöreittien perusteella lentokonemelun etenemistä ja vaikutuksia kaavaehdotuksen mukaiseen rakennusmassoitteluun.

Finavian kanta Kivistön kaavarungon maakuntakaavan vastaisuudesta
Uusimaa 2050 -kaavassa Kivistön keskustatoimintojen alue on merkitty Helsinki-Vantaan lentoaseman Lden 55 ylittävän melualueen ulkopuolelle, samoin kuin pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen merkintä. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke ulottuu yhtenäisenä alueena Kivistön pohjoisosasta kehälle III asti ja siten myös lentokonemelualueelle. Taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen kaavamääräyksissä on todettu, että alueen suunnittelussa on huomioitava muut alueelle sijoittuvat maakunnallisten intressien merkinnät. Aiemmin todetun mukaisesti maakuntakaavassa sallitaan Lden 55 dB ylittävällä alueella jo olevan asutuksen täydentäminen, mutta ei sallita uuden melun haittavaikutuksille herkän toiminnan sijoittamista.

Vantaan yleiskaavassa 2020 Kivistössä Tikkurilantien eteläpuolella sijaitsevat alueet on osoitettu työpaikkojen (TP), palvelujen ja hallinnon (P) ja Lapinkylän aseman kohdalla kaupunkikeskustan (C) alueiksi. Kivistön kaavarungon raportissa (2021) samat alueet on osoitettu keskustakortteleiksi ja työpaikka- ja palveluvaltaisiksi keskustakortteleiksi. Kaavarungossa käyttötarkoitusta on siis muutettu siten, että muuhun kuin asuinkäyttöön osoitettuja alueita on korvattu käyttötarkoituksella, joka sallii asumisen osana aluetta. Kaavarungon palveluja ja liikkumisen periaatteita hahmottelevissa kuvissa alueiden

kortelirakenteet on hahmoteltu asuinrakentamiselta vaikuttavalla tavalla, joka viitannee alueiden painottuvan asumiskäyttöön. Finavia pitää tätä kehitystä erittäin huolestuttavana. Lisäksi Lapinkylän aseman koko keskustarakentaminen sijoittuu Lden 55 dB ylittävälle lentokonemelualueelle (uusi verhokäyrä). Nähtävissä on siten useiden tuhansien uusien asukkaiden sijoittaminen lentokonemelualueelle. Finavia katsoo, että asuinalueiden sijoittaminen Tikkurilantien eteläpuoliselle alueelle voi muodostaa merkittävän riskin lentoaseman toiminnalle ja kehittämiselle. Finavian käsityksen mukaan nämä suunnitelmat ovat myös maakuntakaavan vastaisia. Finavia painottaa vahvasti, että Tikkurilantien eteläpuoliset alueet tulee lentokonemelun vuoksi osoittaa muuhun käyttöön kuin asumiseen tai melulle herkkien toimintojen sijoittamiseen.

Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaedellytykset on turvattava
Riittävä toimintaympäristön laajuus on Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaedellytys. Jatkuva asutuksen sijoittaminen lähemmäs kiitoteiden jatkeita ja tärkeimpiä lentoreittejä kutistaa toiminnan mahdollisuuksia ja kaventaa puskuria asutuksen ja lentokonemelun välillä. Finavia katsoo, että riittävä etäisyys takaa parhaiten asukkaiden asumisviihtyisyyden ja siten antaa lentoasemalle toimintarauhan. Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaisesti Finavia edellyttää maankäytön suunnittelusta vastaavilta tahoilta, että uuden asutuksen sijoittaminen alueelle ei saa uhata valtakunnan päälentoaseman toimintamahdollisuuksia ja kehittämistä.

Vastine:

Lausunnossa tuodaan vahvasti esiin näkemys, jonka mukaan Kivistön keskustan eteläisten alueiden asemakaavoittaminen, johon myös Onnenkiven kaava-alue sisältyy, on Uusimaa-kaava 2050:n vastaista uusien asuinalueiden kaavoittamista alueelle, jolle sallitaan vain olevan asutuksen täydentäminen. Onnenkiven asemakaavaehdotuksen mukainen rakentaminen kytkeytyy toiminnallisesti vahvasti monella tasolla (mm. liikenne, yhdyskuntatekninen huolto, julkiset - ja kaupalliset palvelut) Kivistön keskustaan ja täydentää alueen nykyistä kaupunkirakennetta. Onnenkiven asemakaava-alue on Kivistön rakenteilla olevan, yleiskaavassa AC- kaupunkikeskustan asuinalue - merkinnällä osoitetun asuinalueen eteläisin nurkka, eikä sitä näin ollen voida katsoa ns. uudeksi asuinalueeksi. Onnenkiven asemakaavaehdotus ei ole Uusimaa-kaava 2050 vastainen. (Uudenmaan liiton kannanotto asemakaavaehdotuksesta tässä liitteessä kohdassa NRO 6).

Yleiskaavassa Kivistön keskustassa, kaavaan merkitylle lentomeluvyöhyke 2:lle (LDEN 55-60 dB) ulottuu AC-kaupunkikeskustan asuinalue, joka on tehokkaaseen ja monipuoliseen asuntovaltaiseen rakentamiseen painottuva alue. AC-alueen eteläosaa koskee lisäksi LM2-merkintä, jonka mukaan alueen kehittämisessä kiinnitetään erityistä huomiota lentomeluun varautumiseen. Nämä em. kaavamerkinnät mahdollistavat alueen asemakaavoittamisen Onnenkiven asemakaavaehdotuksen mukaisella tavalla.

Lausunto pyydettiin 5.9.2023 päivätystä Onnenkiven asemakaavaehdotuksesta, joka sijoittuu kokonaan Tikkurilantien pohjoispuolelle. Tästä huolimatta lausunnossa tuodaan useamman kerran huoli Tikkurilantien eteläpuolisten alueiden maankäytöstä ja Kivistön kaavarunkoraportissa (2021) esitetyistä merkintöjen sisällöistä ja kaavarungon tavoitteita havainnollistavien kartta-aineistojen esitystavoista. Huoleen liittyen kaupunki muistuttaa,

että kaavarunko ei ole MRL:n mukainen oikeusvaikutteinen maankäytön suunnitelma. Kaavarungossa esitetyt maankäyttöön liittyvät tavoitteet tarkastellaan ja toteutetaan mahdollisuuksien mukaan alueelle sijoittuvissa asemakaavoissa tapaus kerrallaan harkiten ja muuttuvat tekijät huomioiden.

Lausunnossa todetun mukaisesti on totta, että uuden asutuksen sijoittaminen lähemmäs tärkeimpiä lentoreittejä kaventaa puskuria asutuksen ja lentokonemelun välillä. On myös ymmärrettävää, että tämän voidaan katsoa kutistavan lentoaseman toiminnan mahdollisuuksia ja muodostavan uhkaa lentoliikenteeseen liittyvään liiketoimintaan. Tiiviin, resurssi- ja ilmastoviisaan yhdyskuntarakenteen näkökulmasta kaupunkiseuduilla ei ole varaa osoittaa yksittäisen toimijan toiveiden mukaan puskuri- ja reunavyöhykkeitä, mikäli tähän ei ole erityisiä syitä tai muita erityisiä perusteluita. Puskuri ja reunavyöhykkeisiin liittyen lausunnossa vedotaan valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin ja edellytetään että uusi asuntorakentaminen ei saa uhata lentoaseman toimintamahdollisuuksia ja kehittämistä. Onnenkiven asemakaavaehdotus toteuttaa hyvin valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita monesta näkökulmasta tarkasteltuna. (Tarkemmin asia käy ilmi asemakaavaselostuksen kohdasta *2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset*.). Onnenkiven asemakaava-aluetta koskevat lainvoimaiset kaavat (Uusimaa-kaava 2050 ja Vantaan yleiskaava) ovat valtakunnallisten alueidenkäyttövoitteiden mukaisia. Onnenkiven asemakaavaehdotuksen mukainen maankäyttö toteuttaa edellä mainittuja kaavoja ja valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita eikä uhkaa lentoaseman toimintamahdollisuuksia, kehittämistä, eikä lausunnon antajan liiketoiminnan harjoittamisen edellytyksiä.

Tarkistukset:

Ei tarkistuksia.

NRO 6
Uudenmaan liitto

Lausunto:

Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta kaavasta. Uudenmaan liitto kuitenkin toteaa, että kaavaselostuksessa olevat viittaukset Uudenmaan maakuntakaavan tulisi poistaa. Vantaalla on voimassa Helsingin seudun vaihemaakuntakaava osana Uusimaa-kaava 2050 kokonaisuutta.

Vastine:

Kaupungin lausuntopyyntökirjeessä (päivätty 4.10.2023) todetaan: *”Ellei lausuntoa toimiteta määräaikaan mennessä, tulkitaan tämä siten, että asiaan ei ole huomautettavaa.”* Näin ollen kaupunki katsoo, että Onnenkiven asemakaavaehdotus on Uusimaa-kaava 2050 mukainen.

Tarkistukset:

Selostuksen kohtaa *”2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset”* on tarkistettu Uudenmaan liiton yhteydenoton pohjalta.

NRO 7

Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia sähköverkot Oy

Lausunto:

Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Asemakaavan muutosalueelle tarvitaan kahdelle muuntamolle tilavaraukset. Kiinteistömuuntamolle tilavaraus C kortteliin ja puistomuuntamolle vm-ohjeellinen rakennusala Kivistön puistokadun puolelle Onnenojanpuiston laitaan.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko
Asemakaavan muutosalueella ei sijaitse Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia.

Vastine:

Maakaapelien sijainti on tiedostettu. Keimolantien varressa maakaapeleita joudutaan osalla alueesta siirtämään. Siirtoja joudutaan tekemään ainakin pysäkin V2122 kohdalla. Siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

C- korttelialuetta koskevan kaavamääräyksen mukaan pysäköintilaitoksen maantasokerrokseen saa sijoittaa helposti huollettavissa olevan muuntamon.

Tarkistukset:

Lausunnossa esitetyn mukaisesti kaavakarttaan on lisätty ohjeellinen rakennusala puistomuuntamoa varten Onnenojanpuiston länsireunaan. Ohjeellinen rakennusala mahdollistaa muuntamon toteuttamisen puistoon osoitetun ulkoilureitin joko pohjois- tai eteläpuolelle.

14 Asemakaavamuutos ja vaiheasemakaava 002533 ja 002533va, 52. Veromies / Muuran kaupunkikylät 2 / TeA (kvalt)

VD/12170/10.02.04.00/2022
SP/MHÄ/CTA/MT

Muuran kaupunkikylät 2 on Muuran alueen toinen asemakaavan muutos, joka toteuttaa Muuran kaavaluonnoksen tavoitetta tunnistettavasta, viihtyisästä ja yhteisöllisistä kaupunkikylistä koostuvasta uudesta asuinalueesta. Tällä asemakaavalla kaavoitetaan Muuran keskustan länsipuoliset korttelit kaupallisine palveluineen, kaksi talvikylään kuuluvaa asuinkorttelia, Muuran yhtenäiskoulun, päiväkodin ja liikuntahallin kortteli, osa Aurtuapuistoa sekä aukio- ja katualueita. Lisäksi vaiheasemakaavalla muutetaan osia nykyisellään säilyvistä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista katualueeksi ja tutkitaan korttelinrajan tarkistamisesta aiheutuvat muutokset. Asemakaavamuutosalueen rakennusoikeus on 72 800 k-m2, josta asuinkerrosalaa on 56 300 k-m2, liiketilaa 600 k-m2 ja koulua, päiväkotia ja liikuntahallia varten 15 900 k-m2. Vaiheasemakaavan alueella, teollisuuskortteleissa rakennusoikeutta on yhteensä 64 510 k-m2.

Asemakaavamuutos (002533) koskee kortteleita 52145–52149 sekä katu-, tori- ja virkistysalueita kaupunginosassa 52, Veromies.
Muutos koskee kumoutuvissa asemakaavoissa osia kortteleista 52101 ja 52104 ja sekä katu- ja virkistysalueita.

Vaiheasemakaava (002533va) koskee osia korttelista 52101 sekä katualueita kaupunginosassa 52, Veromies.
Vaihekaavalla muutetaan vahvistettuja asemakaavoja nro 520200, 000224 ja 530700.

Alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa ja rajautuu pohjoisessa Tikkurilantiehen, idässä Toiseensavuun ja etelässä Virkatiehen. Lännessä aluetta rajaa Pakkalantien itäpuoliset teollisuus- ja varastorakennusten tontit.

Hakija
Kaavamuutoksen hakijana on Sagax Finland Oy.

Maanomistus
Alueen päämaanomistajia ovat Sagax Finland Oy ja Logicor Oy. Vantaan kaupunki omistaa nykyiset katualueet. Lisäksi Toisensavun levennys ulottuu hieman Finavia Oyj:n/Avia Real Estate Oy:n maalle.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden ja maanomistajien lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut JM Suomi Oy ja heidän konsultteinaan JKMM Arkkitehdit sekä Ramboll.

Kaavaan liitetyt hakemukset
Kaavanumerolle 002533 on yhdistetty Sagax Finland Oy:n 27.10.2022 saapunut kaavamuutoshakemus.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa kaupunkikeskustan asuinaluetta (AC) ja kestävän kasvun vyöhykettä (ruuturasteri) sekä monipuolista työpaikka-aluetta (TP). Alueen halki on osoitettu kaksi virkistysalueyhteyttä. Itä- ja pohjoisreunaa kulkee

pyöräliikenteen baana. Alueen itäreunalla kulkee raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus ja pohjoisosassa raskaan raideliikenteen tunneliosuus.

Asemakaava
Tämä asemakaavan muutos ja vaiheasemakaava ovat Muuran alueen toinen varsinainen asemakaavahanke, joka on laadittu Muuran alueen kaavaluonnoksen pohjalta (052600). Asemakaava toteuttaa yleiskaavaa ja Vantaan ratikan kaavarunkoa. Mukana suunnittelussa ovat olleet alueen maanomistajat Logicor Oy ja Sagax Finland Oy sekä JM Suomi Oy ja heidän konsulttinaan JKMM Arkkitehdit ja Ramboll.

Suunnittelualue koostuu nykyisellään teollisuus- ja varastorakentamisen alueista sekä katualueista. Pinta-alaltaan suunnittelualue on noin 19,8 ha.

Muuran alueesta rakentuu kaavoituksen myötä tunnistettava ja viihtyisä, yhteisöllisistä kaupunkikylistä koostuva uusi asuinalue, johon toimintojen sekoittuneisuutta tuovat toimitilarakentaminen ja julkiset palvelut sekä Muuran keskustan kaupalliset palvelut. Suunnittelun päätavoitteina on ollut muodostaa Muuraan yhteisöllisyyttä tukevaa kaupunkirakennetta, kaupunkikyliä, joiden kaupunkitila on elämyksellistä, arkkitehtuuri tunnistettavaa, liikkuminen älykästä ja toimitilojen suunnittelussa tähdätään tulevaisuuteen. Tällä asemakaavalla kaavoitetaan Muuran keskustan länsipuolen korttelit kaupallisine palveluineen (osa sydäntalvikylää), talvikylän asuinkortteleita katuine ja aukioineen, Muuran yhtenäiskoulun, päiväkodin ja liikuntahallin kortteli sekä osa Aurtuapuistoa. Lisäksi vaiheasemakaavalla osoitetaan katualueita osalle nykyisiä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita.

Alueen arkkitehtuuri on leikkisää, värikästä ja kodikasta. Kaupunkikuvaa hallitsevat erityisesti harjakatot sekä värikkäät julkisivut. Muurassa asuinkorttelit on ryhmitelty korttelikokonaisuuksiksi, kaupunkikyliksi. Jokaiselle kaupunkikylälle luodaan tunnistettavaa ja omaleimaista identiteettiä kylien oman teeman, vuodenajan avulla. Suunnittelualueen asuinkortteleista idänpuoleiset ovat osa Muuran keskustaa ja sydäntalvikylää, länsipuolen korttelit puolestaan kuuluvat talvikylään, jonka mahdollinen laajentaminen länteen on tutkittu alustavasti Muuran konseptissa. Kylän vuodenaika näkyy rakennusten julkisivuväripaletissa, kasvillisuudessa ja kylän omana katupuuna, kadun kalusteissa ja mm. kylän kohtaamispaikkana toimivien aukioiden toiminnallisuudessa. Toisensavun ja Virkatien risteykseen sijoittuvasta Muuran keskustasta aukioineen suunnitellaan koko Muuran alueen aktiivinen solmukohta, jonne keskittyvät joukkoliikenteen pysäkit, alueen kaupalliset palvelut sekä kahvilat ja ravintolat. Asemakaavan muutoksessa on osoitettu liiketilaa erityisesti Muuran keskustaan Muuranaukion ja Toisensavun varrelle.

Kaupunkitilasta muodostuu umpikorttelien myötä tiivistä ja kaupunkimaista, mutta vehreyttä saadaan runsaasti kortteleiden taskupuistojen sekä reittien ja aukioiden monipuolisten istutusten avulla. Elävyyttä kaupunkitilaan tuodaan kivijalkaan sijoittuvien liike-, työ- ja asukkaiden yhteistilojen sekä maantasoasumisen keinoin. Muuran keskiosaan muodostuu erilaisten puistoalueiden kokonaisuus, ns. kyläpuisto, jonka merkittävin osa on metsäisenä säilytettävä Plootukallio. Plootukallio sijoittuu tämän asemakaavan muutoksen ulkopuolelle, Y-korttelia vastapäätä, Toisensavun itäpuolelle. Muuran kyläpuistoon kuuluu tämän kaavan suunnittelualueesta sekä Y- kortteli että Aurtuapuisto.

Muura on kävely-ystävällinen ratikkakaupunki. Ratikan lisäksi myös kaikki muut joukkoliikenteen vaihtoehdot ovat käytettävissä, ja suunnittelussa on keskitytty erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä sujuviin ja houkutteleviin reitteihin. Autoliikenne on keskitetty pääosin kokoojakaduille ja muutamille tonttikaduille, jolloin on saatu rauhoitettua kaupunkikylien sisäosat kokonaan kävelylle ja pyöräilylle. Tärkein kävelyn ja pyöräilyn reitti alueella on ns. kaupunkiraitti, joka

yhdistää kaikki kylät toisiinsa sekä toimii sujuvana yhteytenä Muuran keskustaan. Alueen kortteleiden pysäköinti keskitetään pääosin LPA-kortteleihin rakennettaviin pysäköintilaitoksiin, mikä mahdollistaa rehevien maanvaraisten sisäpihojen toteuttamisen. Pysäköintitaloista suunnitellaan monikäyttöisiä reittejä ja kaupunkitilaa elävöittäviä rakennuksia.

Resurssiviisaus ja ekologisuus näkyvät alueella mm. kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosimisena, resurssiviisaina ratkaisuina rakentamisessa, kasvikattoina, kaupunkivihreän eri ratkaisuina sekä puistojen ja katualueiden hulevesien hallinnan toteuttamisena luonnonmukaisin menetelmin.

Asuinkerrostalojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 56 900 k-m2, josta asumisen osuus on 56 300 k-m2 ja liiketilojen 600 k-m2. Yleisten rakennusten rakennusoikeus on 15 900 k-m2. Asemakaavanmuutoksen mukaisten kortteleiden rakentamisen määrä on yhteensä 72 800 k-m2. Vaiheasemakaavalla T-kortteleiden tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus muutetaan kerrosalametreiksi, jotta Ensimmäisensavun kiinteistön rakennusoikeus säilyy samana, vaikka kiinteistön pinta-ala pienene. Rakennusoikeutta on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueissa yhteensä 64 510 km2. Kaava-alueen kokonaisrakennusoikeus on 137 310 km2. AK-kortteleiden tehokkuus on keskimäärin e=2,6, mutta tehokkuus vaihtelee välillä n. e=1,9-3,0. Y-korttelissa tehokkuus on n. e=0,6.

Asemakaavan muutoksella varaudutaan muuttamaan osa kaava-alueen nykyisistä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista (T ja TTV5) asuinkerrostalojen (AK), yleisten rakennusten (Y) ja autopaikko-jen (LPA) korttelialueiksi, virkistys- ja puistoalueiksi (VU) sekä katu- ja torialueiksi. Toisensavun itäreunan leventämisellä muutetaan lisäksi pieni osa puistoaluetta katualueeksi.

Vaiheasemakaavalla muutetaan osa nykyisistä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista (T, T-3 ja TTV5) katualueeksi. Uusien katualueiden sijoittuminen ja nykyisten katujen levennykset perustuvat jo Muuran asemakaavaluonnoksessa 052600 tehtyihin ratkaisuihin. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen ja kiinteistön osalle sijoittumisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin kaavoihin. Lisäksi poistetaan tarpeettomat ohjeelliset tontinrajat sekä lentomelun vuoksi huoltoasumiseen liittyvät määräykset. Muilta osiltaan voimassa olevat asemakaavat nro 520200, 000224 ja 530700 jäävät voimaan.

Hanke tiivistää kaupunkirakennetta, mikä on taloudellisuuden kannalta tärkeää. Se on myös joukkoliikenteen runkolinjan ja suunnitteilla olevan Vantaan ratikan linjan varrella sekä hyvin saavutettavissa kehäradan Aviapolis-asemalta. Hanke on kaupungin tavoitteiden mukainen.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 12.12.2022. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin Spondan ja Sagaxin omistuksessa oleville alueille sisältäen koulutontin ja etenkin ratikan katualueiden osalta osia myös Logicorin ja Avia Real Estaten/Finavian kiinteistöistä. OAS:a on päivitetty 3.4.2023, mm. yleiskaavan voimaantulon osalta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesta alueesta päätettiin keväällä 2023 aikataulusyistä viedä käsittelyyn ensimmäisenä varsinaisena asemakaavan muutoksena (Muuran kaupunkikylät 1, 002356) ratikan katualueet sekä Spondan alueelle sijoittuvat kortteli-, katu- ja puistoalueet. Sagaxin omistamalle maalle sijoittuvien asuinkortteleiden ja Sagaxin ja Logicorin alueelle sijoittuvan koulukorttelin alue erotettiin omaksi asemakaavan muutoksekseen nro 002533 ja kaavan valmistelu painottui syksylle 2023. Joulukuussa 2023 päätettiin vielä muuttaa asemakaavamuutosalueesta vaiheasemakaavaksi, omalle kaavanumerolleen 002533va, nykyisten säilyvien T-kortteleiden osuus.

Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta 01.02.2023 mennessä. Mielipiteitä saatiin yhteensä 7 kpl. Mielipiteiden tiivistelmä on esitetty selostuksessa.

Viranomaisneuvottelu

MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu on pidetty 2.9.2021 Muuran asemakaavaluonnoksen (052600) suunnittelun yhteydessä.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Sopimus

Asemakaavaan liittyy maankäyttösopimus Sagax Finland Oy:n kanssa. Lisäksi laaditaan esisopimus maakaupoista Logicorin kanssa heidän omistamiensa Y-korttelin pohjoisosan ja katualueiden osalta.

Muutoskustannukset maksaa hakija Sagax Finland Oy ja kaupunginhallitukselle tullaan esittämään vahvistettavaksi maksuluokka 4 (20 000 €), yhteensä 20 000 €.

Kaupunkiympäristölautakunta 13.2.2024 § 7

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 13.2.2024 päivätty asemakaavamuutosehdotus ja vaiheasemakaava 002533 ja 002533va, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 2

b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,

c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Sagax Finland Oy maksaa muutoskustannukset (20 000 €), yhteensä 20 000 €.

Käsittely:

Kaupunkiympäristölautakunnan puheenjohtaja Anssi Aura esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 19.3.2024 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 13.2.2024 päivätty asemakaavamuutosehdotus ja vaiheasemakaava 002533 ja 002533va, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 2

b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,

c) vahvistetaan maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Sagax Finland Oy maksaa muutoskustannukset (20 000 €), yhteensä 20 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 8.4.2024 § 18

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään:
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 13.2.2024 päivätty asemakaavamuutosehdotus ja vaiheasemakaava 002533 ja 002533va, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 2
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot,
c) vahvistaa maksuluokka 4 ja todetaan, että hakija Sagax Finland Oy maksaa muutoskustannukset (20 000 €), yhteensä 20 000 €.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja vaiheasemakaava on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 24.4.-23.5.2024. Tänä aikana ei jätetty yhtään muistutusta.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 8.4.2024 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 12 kpl ja saatiin 6 kpl kappaletta. Lausunnot saatiin Telia Finland Oyj:ltä, Uudenmaan liitolta, Uudenmaan Ely-keskukselta, Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:ltä, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymältä (HSL) sekä Helsingin seudun ympäristöpalveluilta (HSY). Uudenmaaliitto ilmoitti, etteivät anna lausuntoa. Muistakaan lausunnoista ei aiheutunut tarkistustarvetta.

Tehdyt tarkistukset
Nähtävillä olon aikana keskusteltiin sekä kunnallistekniikan toteuttamisesta ja tarvittavista lisäyksistä alustavaan vesihuollon yleissuunnitelmaan että liikkumisesteisten pysäköimispaikkojen määräämisestä kaavassa. Keskusteluiden pohjalta ei tehty muutoksia kaavakarttaan tai määräyksiin. Asioita tarkennetaan alueen katusuunnittelussa ja rakennuslupavaiheessa. Nähtävillä olon jälkeen kaavaan on kuitenkin lisätty määräys, joka sallii piharakennusten (enintään 50 k-2) toteuttamisen kortteleihin 52145 ja 52146. Tällä määräyksellä annetaan joustoa yhteistilojen sijoittamiseen keskustakortteleissa, joissa on maantasokerroksessa paljon liiketilaa sekä tavanomaista enemmän asumista. Lisäksi kaavakarttaan on korjattu vaiheasemakaavan yhden korttelin rakennusoikeus sekä lisätty ns. ruksikarttaan vaiheasemakaavan kaavarajat. Selostukseen on lisätty vesihuollon rakentamisen alustava kustannusarvio.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Sopimus
Asemakaavaan liittyvät maankäyttösopimukset (3 kpl) on hyväksytty kaupunginhallituksen kokouksessa 17.6.2024 §:illä 33-35.

Kaupunkiympäristölautakunta 13.8.2024 § 17

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,

b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 13.8.2024 päivätty, asemakaavamuutosehdotus ja vaiheasemakaava 002533 ja 002533va, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 2

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Sopimus
Asemakaavaan liittyvät maankäyttösopimukset (3 kpl) on allekirjoitettu 3.10.2024 ja 10.10.2024.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 13.8.2024 päivätty, asemakaavamuutosehdotus ja vaiheasemakaava 002533 ja 002533va, 52 Veromies / Muuran kaupunkikylät 2

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus ja vaiheasemakaava 13.8.2024
- Asemakaavamuutoksen ja vaiheasemakaavan selostus 13.8.2024
- Lausunnot ja vastineet 13.8.2024

Selostuksen erilliset liitteet löytyvät kaavan verkkosivuilta:
https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/muuraan-yhtenaiskoulu-ja-paivakoti-seka-lisaa-asumista-ja-liiketilaa

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti vs. Merja Häsänen, puh. 050 302 8958
asemakaava-arkkitehti Charlotta Tanner, puh. 050 312 1840
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002533 002533va	Alueella on voimassa useita asemakaavoja. På området är i kraft flera detaljplaner.	Päiväys Datum 13.8.2024	Osittain voimassa ovat myös asemakaavat nro 520200, 000224 ja 530700. Till dels är också i kraft detaljplanerna nr 520200, 000224 och 530700

Vantaan kaupunki

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 2

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavamuutos

Korttelit 52145 - 52149 sekä katu-, tori- ja virkistysalueet.

Vaiheasemakaava

Osat korttelista 52101 ja katualueet.

1:2000

Vaihekaavalla muutetaan vahvistettua asemakaavaa:

nro 520200 hyväksytty kv 31.3.1980
nro 000224 hyväksytty kv 29.3.1982
nro 530700 hyväksytty kv 23.8.2010

Vanda stad

MURE STADSBYAR 2

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 52145 - 52149 samt gatu-, torg- och rekreationsområden.

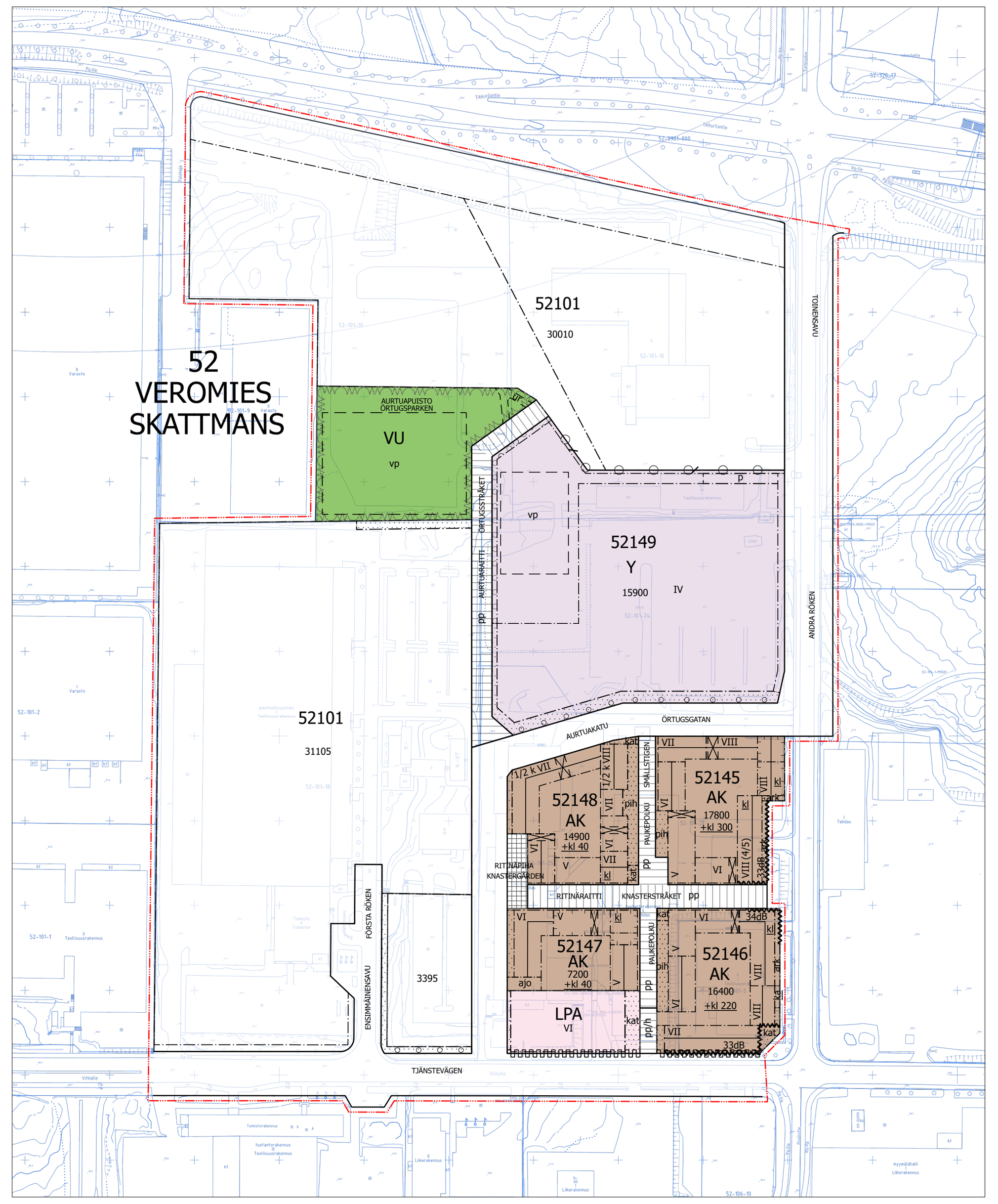
Deldetaljplan

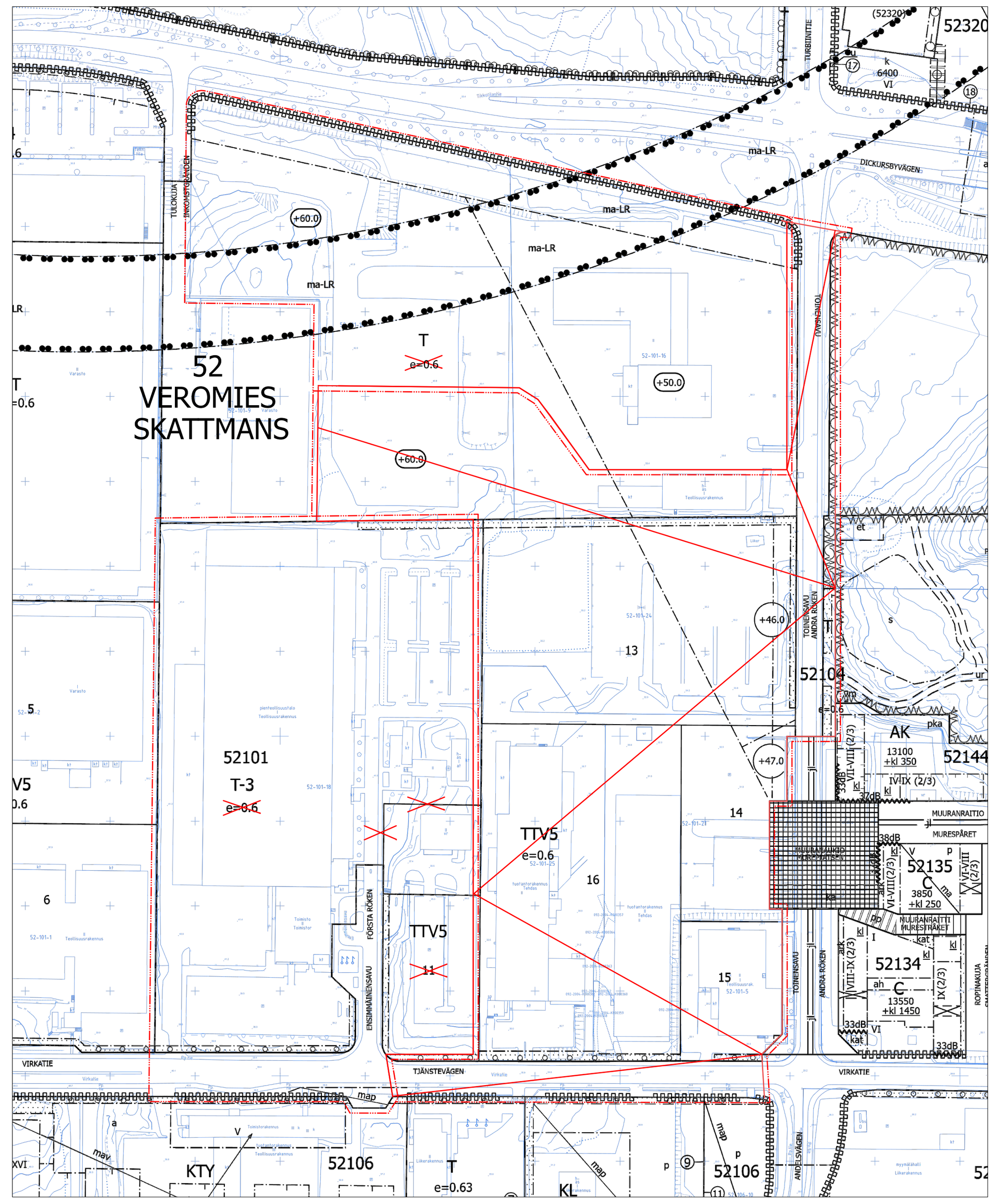
Delar av kvarteret 52101 samt gatuområden.

1:2000

Den fastställada deldetaljplanen ändras:

nr 520200 godkänd sfm 31.3.1980
nr 000224 godkänd sfm 29.3.1982
nr 530700 godkänd sfm 23.8.2010





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ: / **DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:**

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva. / **Linje 3 m utanför planområdets gräns.**

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Kvartersområde för flervåningshus.

Yleistä

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Kortteleista ja rakennuksista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus arkkitehtuurin keinoin.

Noin 20 metrin välein tulee julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Korttelialueelle saa sijoittaa asumisen lisäksi liike-, toimisto-, työ- ja palvelutiloja.

Allmänt

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

Av kvarteren och byggnaderna ska en urban helhet bildas genom arkitektoniska medel.

I fasaden eller kanten av kvarteret ska det längs gångstråket med cirka 20 meters mellanrum placeras något vackert och intresseväckande med hjälp av arkitektoniska medel eller genom miljöbyggande.

Utöver boende får affärs-, kontors-, arbets- och servicelokaler placeras i kvartersområdet.

Rakennusoikeus.

Yhteistiloja ja ulkoiluvälinevarastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi. Yhteistiloja saa käyttää asukkaiden työtiloina. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Asuntokohtaiset irtaimistovarastot saa sijoittaa porrashuoneeseen avautuvina asuinkerroksiin tai kerrosluvun estämättä vesikaton alapuolelle rakennusoikeuden lisäksi. Asuntokohtaiset irtaimistovarastot eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Asukkaiden kerho- ja harrastetiloja tulee rakentaa kortteliin vähintään se määrä, joka vastaa 1,0 %:a rakennusoikeudesta. Näistä tiloista enintään 25 % saa rakentaa liiketilana asemakaavakartalla osoitetun liiketilan rakennusoikeuden lisäksi.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita. Ne eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia. Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Vesikaton alapuolelle muodostuvaan tilaan rakennettavien asuntojen vaatiman porrashuoneen saa tehdä rakennusoikeuden lisäksi.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Porrashuoneen laatuvaatimukset eivät koske tätä toista porrashuonetta.

Asukkaiden yhteiset saunatilat saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee liittyä oma ulko-oleskelutila.

Byggrätt.

Gemensamma utrymmen och förråd för friluftsutrustning får byggas utöver den byggrätt som anges i detaljplanen. De gemensamma utrymmena får användas som arbetsutrymmen för de boende. Dessa utrymmen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Bostadsvisa förråd för lös egendom får placeras i bostadsvåningar så att de öppnar sig mot trapphuset eller, oberoende av våningstalet, nedanför yttertaket utöver byggrätten. Bostadsvisa förråd för lös egendom räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Klubb- och hobbylokaler för de boende ska byggas i kvarteret minst i en omfattning som motsvarar 1,0 % av byggrätten. Av dessa utrymmen får högst 25 % byggas som affärslokaler utöver den byggrätt som anvisats för affärslokaler på detaljplanekartan.

Utöver den byggrätt som angetts i detaljplanen får grönrum byggas. De räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp. På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Ett trapphus som förutsätts för de bostäder som byggs i utrymmet nedanför yttertaget får byggas utöver byggrätten.

Utöver det egentliga trapphuset får ett separat trapphus byggas för räddning på egen hand utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan. Kvalitetskraven på trapphus gäller inte detta andra trapphus.

Gemensamma bastuutrymmen för de boende får placeras ovanför det högsta tillåtna våningstalet. I anslutning till de gemensamma bastuutrymmena ska det finnas ett eget utrymme för utevistelse.

Korttelit

Kortteleiden tulee olla pääosin umpikortteleita, joissa rakennukset ovat korttelin sivun pituudelta kiinni toisissaan. Rakennusten väliin saa jättää kapeita kulkuaukkoja.

Asemakaavassa osoitetut kulkuaukot tulee toteuttaa yli III- kerroksisiin rakennuksiin noin kahden kerroksen korkuisina ja niiden päälle tulee sijoittaa kerroksia tai vastaavia rakenteita. Tästä poiketen matalampi kulkuaukon korkeus sallitaan arkadin kohdalla, vain kävelyyn tarkoitetuissa kulkuaukoissa sekä maaston korkeuseroista johtuen.

Kortteleissa 52145 ja 52148 asemakaavassa osoitetut kulkuaukot Paukepolun ja Ritinäpihan suuntaan saavat olla ylös asti auki. Tällöin kulkuaukot tulee rajata Paukepolun ja Ritinäpihan suuntaan kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein. Portti- tai muuriaiheen korkeus tulee sovittaa mittasuhteiltaan kaupunkikuvaan sopivaksi.

Korttelissa 52148 Ritinäpihan pohjoisreunaa rajaava rakennus tulee rakentaa kiinni aukion reunaan tai enintään 2 m etäisyydelle.

Jokaisesta korttelista tulee laatia kokonaissuunnitelma rakennusten maantasoon sijoittuvien asuntojen, asukkaiden yhteistilojen ja liiketilojen sijoittumisen osalta ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä. Suunnitelmaa päivitetään tarvittaessa seuraavien rakennuslupien yhteydessä.

Jokaisesta korttelista tulee laatia koko korttelia koskeva yhtenäinen pihasuunnitelma sekä valaistussuunnitelma tonttijaosta riippumatta.

Kunkin korttelijulkisivun on muodostuttava vähintään kahdesta rakennuksesta ja vähintään kolmesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta.

Asukkaiden yhteistilat, polkupyörävarastot, sekä harrastetilat tulee sijoittaa keskitettyinä pääosin kortteleiden maantasokerrokseen. Tilojen tulee sijoittua ja avautua ensisijaisesti aukioiden ja/tai jalankulkureittien varrelle. Kortteleissa 52145 ja 52146 näitä tiloja saa sijoittaa myös piharakennuksiin, joiden yhteenlaskettu pinta-ala korttelissa on korkeintaan 50 k-m².

Kortteleiden maantasokerrokseen tulee sijoittaa kadun suuntaan avautuvia asuntoja. Huoneistoihin tulee olla oma pääsisäänkäynti ensisijaisesti kadulta tai toissijaisesti korttelipihalta tai porrashuoneesta.

Jätetilat tulee sijoittaa keskitettyinä asuinrakennukseen tai LPA-korttelialueelle.

Asuinkortteleiden jätetilat tulee sijoittaa siten, että niiden tyhjennys ja huolto hoidetaan Aurtuakadun tai Paukepolun alkupään kautta. Muuranaukion tai Toisensavun varteen sijoittuvien liiketilojen vaatimia jätetiloja voidaan sijoittaa Ritinäraitin puoleiselle korttelinosalle, kun niiden huoltoajo hoidetaan Muuranaukion huoltoreittiä pitkin.

Kortteliin 52145 tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.

Vesihuolto tulee mahdollistaa korttelialueen sisäisin järjestelyin kaikille tonteille, mikäli liitospaikka sitä edellyttää.

Korttelin yksityisiä pumppaamoja tai rasvanerotuskaivoja ei saa sijoittaa katualueelle.

Kvarter

Kvarteren ska i huvudsak vara slutna kvarter där byggnaderna är fast i varandra längs kvarterets sida. Små passager får bli kvar mellan byggnaderna.

Passager som anvisats i detaljplanen ska byggas i byggnader med fler än III våningar. De ska vara ungefär två våningar höga och våningar eller andra konstruktioner ska placeras ovanpå dem. I avvikelse från detta tillåts en lägre höjd på passagen vid en arkad, i passager som endast är avsedda för gående samt när det krävs av höjdskillnader i terrängen.

De i detaljplanen anvisade passagerna mot Smällstigen och Knastergården i kvarteren 52145 och 52148 får vara öppna ända upp. Passagerna ska då avgränsas mot Smällstigen och Knastergården med konstruktioner som håller hög kvalitet med tanke på stadsbilden. Port- eller murmotivets höjd ska anpassas till sina dimensioner så att det passar in i stadsbilden.

I kvarteret 52148 ska byggnaden som avgränsar Knastergården byggas fast i den öppna platsens kant eller så att den ligger på högst 2 meters avstånd.

För varje kvarter ska det i samband med det första bygglovet utarbetas en helhetsplan över placeringen av bostäderna i markplan, de gemensamma utrymmena och affärslokalerna. Planen uppdateras efter behov i samband med de följande byggloven.

För varje kvarter ska en enhetlig plan över gården utarbetas så att den gäller hela kvarteret samt en belysningsplan oberoende av tomtindelningen.

Varje kvartersfasad ska bestå av minst två byggnader och minst tre fasadlösningar som skiljer sig åt till sin framtoning.

Gemensamma utrymmen för de boende, cykelförråd och hobbyutrymmen ska placeras så att de huvudsakligen är koncentrerade till kvarterens markplansvåning. Utrymmena ska i första hand placeras och öppna upp längs öppna platser och/eller gångstråk. I kvarteren 52145 och 52146 får dessa utrymmen också placeras i gårdsbyggnader vars sammanräknade yta i kvarteret är högst 50 m²-vy.

I kvarterens markplansvåning ska bostäder placeras som öppnar sig mot gatan. Lägenheterna ska ha en egen huvudentré i första hand från gatan eller i andra hand från kvartersgården eller trapphuset.

Soprummen ska koncentreras till bostadshuset eller LPA-kvartersområdet.

Bostadskvarterens soprum ska placeras så att deras tömning och underhåll sköts från början av Örtugsgatan eller Smällstigen. De soprum som krävs av affärsutrymmena som placeras vid Mureplatsen eller Andra röken kan placeras i kvartersdelen på Knasterstråkets sida då servicekörningen till dem sköts längs Mureplatsens serviceväg.

I kvarteret 52145 ska plats reserveras för en fastighetstransformator.

Vattenförsörjningen ska ordnas internt för alla tomter i kvartersområdet, ifall anslutningsplatsen förutsätter det.

Kvarterets privata pumpstationer eller fettavskiljningsbrunnar får inte placeras i gatuområdet.

Melu ja ilmanlaatu

Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔLA) lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on asuinhuoneissa oltava vähintään 32 dB.

Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan.

Julkisivuun kohdistuvan melun vuoksi voidaan rakennukseen toteuttaa korttelin sisäpihan puolelle, ainoastaan pohjoiseen avautuvia asuntoja, kun huolehditaan suunnitteluratkaisuin näiden asuntojen riittävästä luonnon valoisuudesta.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Oleskeluparvekkeet tai maantasoasuntojen oleskeluterassit, joihin asemakaavan meluselvityksen perusteella kohdistuu yli 52 dB:n julkisivumelutaso, tulee lasittaa. Vaihtoehtoisesti maantasoasunnolle voidaan järjestää ensisijainen asuntokohtainen oleskelupiha sisäpihan suuntaan.

Kattoterasseilla tulee varmistaa riittävällä melusuojauksella oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen.

Kortteleissa tulee väliaikaisella melusuojauksella varmistaa leikki- ja oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen rakentamisen eri vaiheissa.

Kortteleiden 52145 ja 52146 asuinrakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että raitiotien runkomelun vaimennus on riittävä eikä raitiotiestä aiheutuva runkomelun taso ylitä asuintiloissa 30 Lprm, jos poiketaan tämän asemakaavan mukaisesta ratkaisusta tai raitiotie on jo rakentunut.

Virkatien suuntaan avautuvat asuinrakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta tai pihan puolelta, mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Buller och luftkvalitet

Ljudnivåskillnaden mellan byggnadens ut- och insida (ΔLA) mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB i bostadsrummen.

Bostäderna ska planeras antingen så att de inte öppnar upp endast mot en fasad där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid. Om detta inte kan genomföras med rimliga åtgärder för alla bostäder kan en liten del av bostäderna öppna sig enbart i riktningen över 65 dB.

På grund av bullret som fasaden exponeras för kan man på byggnadens innergård bygga bostäder som endast öppnar sig mot norr, när man genom planeringslösningar ser till att dessa bostäder får tillräckligt med naturligt ljus.

Bostädernas ventilation eller nedkylning ska ordnas så att trafikbullrets medelljudnivå (LAeq) inte överskrider 30 dB på natten (kl. 22–7) eller att spårtrafikens upprepade tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) inte överskrider 45 dB.

Vistelsebalkonger eller markplansvåningarnas uteterrasser som enligt detaljplanens bullerutredning exponeras för enfasadbullernivå på över 52 dB ska inglasas. Alternativt kan det för markplansbostäder ordnas en primär bostadsspecifik vistelsegård mot innergården.

På takterrasser ska det med hjälp av tillräckliga bullerskydd säkerställas att riktvärdena inte överskrids i vistelseområdena.

I kvarteren ska det under alla etapper av byggandet med hjälp av provisoriska bullerskydd säkerställas att kraven på riktvärden uppfylls i lek- och vistelseområdena.

Vid planeringen av bostadshusen i kvarteren 52145 och 52146 ska det säkerställas att stombullret från spårvägen dämpas tillräckligt och att nivån på stombullret från spårvägen inte överskrider 30 Lprm i bostadsrum, om man avviker från lösningen i denna detaljplan eller om spårvägen redan har byggts.

De bostadshus som vänder sig mot Tjänstevägen ska förses med mekanisk till- och frånluftsventilation, där tilluften ska tas från taknivån eller från gårdssidan på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen ska utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Rakennukset

Rakennusten julkisivujen tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.

Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen ja värityksen tulee olla erilaisia eri rakennuksissa.

Kortteleiden katujulkisivujen ja kadulle näkyvien rakennusten päätyjen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma. Mahdolliset elementtisaumat tulee häivyttää ja suunnitella osaksi julkisivua.

Rakennusten katujulkisivujen pääasiallisena materiaalina tulee käyttää tiiltä, rappausta tai puuta.

Rakennusten päädyt tulee aukottaa runsaasti. Kulmahuoneistojen ja niiden pääoleskelutilojen ja/tai parvekkeiden tulee avautua vähintään kahteen ilmansuuntaan.

Alueella kaupunkikuvaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto. Harjakattoja tulee toteuttaa vähintään rakennusaloille, joissa harjansuunta on osoitettu kaavamerkinnöin.

Tasakattojen tulee olla pääosin kasvikattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja. Katoille saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.

Kortteliin 52145 tulee Muuranaukion reunaan toteuttaa ylimpään kerrokseen vesikaton alle muodostuvaan tilaan asuntoja vähintään 300 k-m².

Kortteleissa 52145 ja 52146 Muuranaukioon ja Toiseensavuun rajautuvissa rakennuksissa tulee kattopintaa jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla- ja lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa.

Korttelin 52148 Paukepolun ja Ritinäraitin kulmausta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Rakennusten julkisivujen tulee olla värikkäitä. Värityksen tulee perustua asemakaavan viitesuunnitelman värisuunnitelman mukaisesti kortteleissa 52145 ja 52146 sydäntalven ja kortteleissa 52147 ja 52148 talven väreihin. Värisävyjen tulee olla sydäntalven kortteleissa pääosin murrettuja, vaaleita ja pastellisia. Talven kortteleissa käytetään samoja värejä kuin sydäntalven kortteleissa, mutta sävyjen tulee olla maanläheisempiä, murretumpia sekä värikylläisempiä. Lisäksi Ritinäraitin ja Paukepolun risteyskohtaa korostetaan käyttämällä tummempia ja lämpimämpiä sävyjä. Viereisten rakennusten tulee keskenään poiketa pääväriltään.

Jokaisessa asunnossa tulee olla parveke, terassi, piha tai viherhuone. Vaikutelmaltaan kahden kerroksen korkuisen kivijalan aikaansaamiseksi sallitaan 2. kerrokseen sijoittuvana myös ranskalainen parveke.

Kadun ja aukioiden puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai parvekejulkisivut tulee toteuttaa niin, että ne muodostavat arkkitehtuuriltaan yhtenäisen kokonaisuuden lämpimän julkisivun kanssa materiaaleiltaan ja aukotukseltaan. Aukotuksen tulee olla vaihtelevaa. Aukioiden ja pääkatujen varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa.

Kortteleissa 52145, 52146 ja 52148 saa Paukepolun puoleisissa rakennuksissa ulottaa parvekkeita rakennusalan yli, maantasoasuntojen etupihojen istutettavan alueen puolelle enintään 2,2 m. Parvekkeet tulee toteuttaa parvekeryhminä tai arkkitehtonisena aiheena rakennusten väliseen kulmaan sijoittuvina siten, että ne rytmittävät ja porrastavat Paukepolun puoleisia julkisivuja.

Kadun tai aukion puoleiset parvekkeet, jotka toteutetaan arkkitehtuuriltaan yhtenäisenä kokonaisuutena lämpimän julkisivun kanssa, saavat ulottua rakenteineen maahan asti. Muut parvekkeet tulee toteuttaa ulokkeena, ripustettuna tai maahan pilarein tuettuna.

Rakennuksen kadunpuoleiseen julkisivuun saa rakentaa yksittäisiä kaupunkikuvallisesti perusteltuja ulokeparvekkeita.

Ulokeparvekkeet saavat ulottua rakennusalan yli katualueen/aukion puolelle enintään 2,2 m. Vapaan korkeuden parvekkeen alla tulee olla vähintään 5 m.

Korttelialueen sisällä parvekkeet saavat ylittää rakennusalan rajan enintään 2 m.

Julkisivulla, jolle rakennetaan arkadi tai arkadimainen parvekejulkisivu, tulee parvekkeiden etupinnan ja pilareiden muodostaa yhtenäinen julkisivu.

Byggnader

Byggnadernas fasader ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.

Byggnadsfasadernas detaljer, gruppering av fönster och färgsättning ska variera i olika byggnader.

Kvarterens gatufasader och gavlar på byggnader som syns mot gatan ska vara murade på plats eller ge intryck av att vara fasader som murats på plats. Eventuella elementfogar ska döljas och planeras som en del av fasaden.

Tegel, puts eller trä ska vara det huvudsakliga materialet på gatufasaderna.

Byggnadernas gavlar ska ha ett stort antal öppningar. Hörnlägenheter och deras huvudsakliga vistelseutrymmen och/eller balkonger ska öppnas upp i minst två väderstreck.

I området ska den dominerande takformen i stadsbilden utgöras av sadeltak. Sadeltak ska byggas minst på byggnadytor där åsens riktning har angetts med planbeteckningar.

Plana tak ska huvudsakligen utgöras av gröntak och/eller grönskande och trivsamma takträdgårdar där boende kan vistas. På taket får tekniska anordningar och utrustning avsedda för produktion av förnybar energi placeras.

I kvarteret 52145 i kanten av Mureplatsen ska minst 300 m²-vy bostäder byggas på översta våningen i det utrymme som bildas under yttertaket.

I kvarteren 52145 och 52146 ska takytan i byggnader som gränsar till Mureplatsen och Andra röken struktureras och varieras med takfönster och taklanterniner, balkonger som integrerats i takkonstruktionen eller genom att sänka takfotslinjen.

Smällstigens och Knasterstråkets hörn i kvarteret 52148 ska framhävas genom arkitektur.

Byggnadernas fasader ska vara färggranna. Färgsättningen ska i enlighet med färgplanen i detaljplanens referensplan baseras på midvinterns fäger i kvarteret 52145 och 52146 och vinterns färger i kvarteren 52147 ja 52148. I midvinterkvarteren ska färgtonerna huvudsakligen vara brutna, ljusa och gå i pastell. I vinterkvarteren används samma färger som i midvinterkvarteren, men färgtonerna ska vara mer jordnära, brutna och färgmättade. Dessutom framhävs Knasterstråkets och Smällstigens korsning med hjälp av mörkare och varmare nyanser. Intilliggande byggnader ska ha avvikande huvudfärg.

Varje bostad ska ha en balkong, en terrass, en gård eller ett grönrum. För att åstadkomma en intryck av en två våningar hög stenfot tillåts också fransk balkong på 2:a våningen.

Balkongerna mot gatan och de öppna platserna ska huvudsakligen vara indragna, eller så ska balkongfasader byggas så att de arkitektoniskt med hänsyn till materialen och öppningarna utgör en sammanhängande helhet med varm fasad. Öppningarna ska uppvisa variationer. Utmed de öppna platserna och huvudgatorna ska en del av byggnadsfasadens yta utgöras av varm väggyta.

I kvarteren 52145, 52146 och 52148 får balkongerna i byggnaderna på Smällstigens sida sträckas ut över byggnadsytan, högst 2,2 m in på det område som ska planteras på markplansvåningarnas entrégårdar. Balkongerna ska arrangeras som balkonggrupper eller som ett arkitektoniskt tema i hörnet mellan byggnaderna så att de skapar variation och nivåstrukturerar fasaderna mot Smällstigen.

De balkonger mot gatan eller den öppna platsen som till sin arkitektur arrangeras som en enhetlig helhet med den varma fasaden får sträcka sig ända ner till marken med sina konstruktioner. Övriga balkonger ska byggas som utsprång, upphängda eller stöttade med pelare från marken.

Enskilda utskjutande balkonger som är stadsbildsmässigt motiverade får byggas i byggnadens fasad mot gatan.

De utskjutande balkongerna får sträcka sig högst 2,2 meter över byggnadsytan på gatuområdets/den öppna platsens sida. Den fria höjden under balkongen ska vara minst 5 meter.

Inom kvartersområdet får balkonger överskrida byggnadsytans gräns med högst 2 m.

På en fasad som det byggs en arkad eller en arkadliknande balkongfasad på, ska balkongernas framsida och pelare bilda en sammanhängande fasad.

Porrashuoneiden sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Korttelissa 52145 tulee Aurtuakadun ja Toisensavun kulmaan sijoittuvan rakennuksen suunnittelussa varmistaa riittävä näkemäalue pyöräilijöille.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Trapphusens entréer ska framhävas genom arkitektoniska medel.

I kvarteret 52145 ska man vid planeringen av den byggnad som placeras i hörnet av Örtugsgatan och Andra röken säkerställa ett tillräckligt frisiktsområde för cyklister.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras så att de bildar en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

Kivijalka

Kadun ja/tai aukion puolelle tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros, jota tulee korostaa rakennuksittain vaihtelevasti arkkitehtuurin keinoin; runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja valaistuksella, ja joka avautuu toimintoineen kadulle/jalankulkureittien suuntaan.

Kadun/aukion varressa kivijalkakerroksen tulee olla asuinkortteleissa vähintään 4 m korkea tai kivijalan julkisivun tulee antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Muuranaukioon, Toiseensavuun ja Ritinäpihaan rajautuvissa rakennuksissa rakennusten kivijalkakerroksen tulee tästä poiketen olla vähintään 5 m tai antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Maaston korkeuserojen vuoksi kivijalan sekä mahdollisen arkadin korkeus saa olla vähäisessä määrin näitä vähemmän.

Porrashuoneisiin on oltava kulku sekä kadulta että pihalta tai kulkuaukosta.

Katualueen ja/tai aukion puolella sijaitseviin liike- ja yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla suora sisäänkäynti kadulta/aukiolta ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin.

Arkadin tulee erottua julkisivussa materiaalin, värin ja/tai detaljoinnin keinoin. Arkadin suunnittelussa ja pilarijaossa tulee huomioida kivijalan liiketilojen näkyvyys.

Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisäänkäyntejä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin sekä valaistuksella.

Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa. Muuranaukion, Toisensavuun, Ritinäraitin ja Ritinäpihan varrelle sijoittuvien asukkaiden yhteistiloista osan tulee olla sellaisia, että ne voidaan tarvittaessa ottaa heti liiketilakäyttöön. Korvaavia yhteistiloja saadaan rakentaa erilliseen piharakennukseen tai vesikaton alapuoliseen tilaan.

Muuranaukion reunalle kortteleihin 52145 ja 52146 tulee rakentaa kivijalkaan ravintolakäyttöön soveltuvat liiketilat, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa. Liiketilojen tulee olla kooltaan vähintään 130 k-m².

Kortteleissa 52145 ja 52146 tulee Paukepolun ja Ritinäraitin risteykseen toteuttaa kortteleiden kulmauksiin asukkaiden kerho-, työ-, harraste- tai liiketiloja.

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

Stenfot

Mot gatan och/eller den öppna platsen ska en öppen och funktionell stenfotsvåning bildas som ska framhävas med arkitektoniska medel på ett varierande sätt i respektive byggnad; genom ett stort antal öppningar, material, färger, byggnadsdelar och belysning och som med sina funktioner öppnar sig mot gatan/gångstråken.

I bostadskvarteren ska stenfotsvåningen utmed gatan/den öppna platsen vara minst 4 meter hög eller så ska stenfotens fasad ge intryck av att bestå av två våningar. I byggnader som gränsar till Mureplatsen, Andra röken och Knastergården ska byggnadernas stenfotsvåning i avvikelse från detta vara minst 5 m hög eller ge ett intryck av att ha två våningar. På grund av höjdskillnader i terrängen får höjden på stenfoten och en eventuell arkad vara något lägre än ovan nämnda höjder.

Trapphusen ska ha en ingång både från gatan och gården eller från passagen.

Affärslokaler och utrymmen för gemensamt bruk på gatuområdets och/eller den öppna platsens sida ska ha en direkt ingång från gatan/den öppna platsen och de ska anslutas till uterummen med stora fönster och dörrar.

En arkad ska framträda på fasaden med hjälp av material, färg och/eller detaljer. Synligheten hos affärslokalerna i stenfoten bör beaktas i planeringen av arkaden och pelarindelningen.

Bostadshusens, markplansbostädernas, affärslokalernas, servicens och kontorens huvudingångar och portgångar ska framhävas med arkitektoniska medel och belysning.

Stenfotsvåningen ska byggas flexibelt så att lokalerna kan slås ihop och delas upp. En del av de gemensamma utrymmena som placeras för de boende vid Mureplatsen, Andra röken, Knasterstråket och Knastergården ska vara sådana att de vid behov genast kan tas i bruk som affärslokaler. Ersättande gemensamma utrymmen får byggas i en separat gårdsbyggnad eller i utrymmet under yttertaket.

På kanten av Mureplatsen i kvarteren 52145 och 52146 ska man i stenfoten bygga affärslokaler som är lämpade för restaurangbruk, vilket ska beaktas vid genomförandet av husteknik. Affärslokalerna ska ha en storlek av minst 130 m²-vy.

I kvarteren 52145 och 52146 ska klubb-, arbets-, hobby- eller affärslokaler för de boende byggas i kvarterens hörn i korsningen av Smällstigen och Knasterstråket.

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

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Pihat tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys.

Maanvaraiselle piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla.

Korttelissa 52147 pysäköintilaitoksen seinustan köynnökset saa istuttaa asuinkorttelin piha-alueen puolelle.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa kortteleittain erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

Kadun ja/tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen ja/tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun ja/tai aukioon.

Asuntokohtaisia sisääntulopihoja / etupuutarhoja saa rakentaa kadun suuntaan. Pihat tulee rajata katualueesta istutuksin tai rakenteellisin keinoin. Paukepolun varrelle saa lisäksi rakentaa asuntokohtaisia pieniä varastorakennuksia. Varastorakennuksiin tulee toteuttaa kasvikatto ja niiden tulee julkisivultaan sopia muuhun rakentamiseen.

Kadun ja rakennuksen välisille istutettavaksi osoitetuille alueille saa rakentaa kortteliin johtavia kulkuväyliä sekä porrashuoneen ja asunnon sisäänkäynnin tai pihan vaatimia rakenteita. Parvekkeiden ulottuessa istutettavan alueen päälle, tulee varmistaa kadun ja rakennuksen välisen tontin osan riittävä vehreys.

Tontteja ei saa aidata ja korttelipihan tulee olla yhteiskäytössä.

Pihoille ei saa sijoittaa pysäköintiä. Tarvittaessa kortteliin voidaan tästä poiketen sijoittaa 1 autopaikka liikuntaesteistä ja 1 autopaikka lyhytaikaista pysäköintiä varten. Nämä autopaikat tulee toteuttaa nurmikiveyksin.

Gårdar

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Gårdarna ska planeras och anläggas som en sammanhängande och grönskande helhet oberoende av tomtindelningen.

Vid planeringen av gårdarna ska man beakta behoven hos användare i olika åldrar, mångsidig växtlighet, fördröjningen av dagvatten och gemenskap.

I ett gårdsområde på marken ska även resliga trädslag planteras. Livsbetingelserna för dem ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och valen av arter.

I kvarteret 52147 får klätterväxterna på parkeringsanläggningens vägg planteras i bostadskvarterets gårdsområde.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas kvartersvis i enlighet med en separat dagvattenplan.

Utrymmet mellan en byggnad som placeras vid en gata och/ eller öppen plats och gatuområdet och/eller en öppen plats ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan och/eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.

Bostadsvisa entrégårdar / entréträdgårdar får byggas i gatans riktning. Gårdarna ska avgränsas från gatuområdet med planteringar eller konstruktioner. Längs Smällstigen får dessutom bostadsvisa små förrådsbyggnader uppföras. Förrådsbyggnaderna ska förses med gröntak och de ska till sin fasad passa in i det övriga byggandet.

I områden som anvisats för planteringar mellan gatan och byggnaden får man anlägga färdvägar som leder till kvarteret samt konstruktioner som krävs av trapphuset och bostadens entré eller gård. När balkongerna sträcker sig över det område som ska planteras, ska det säkerställas att den del av tomten som ligger mellan gatan och byggnaden är tillräckligt grönskande.

Tomterna får inte inhägnas och kvartersgården ska användas gemensamt.

Parkering får inte placeras på gårdarna. I avvikelse från detta kan man vid behov i varje kvarter placera en bilplats för rörelsehindrade och en bilplats för kortvarig parkering. Dessa bilplatser ska anläggas med gräsarmering.

Pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja ei saa sijoittaa kävelylle ja pyöräilylle varatuille katualueille eikä pääsääntöisesti muillekaan katualueille tai sisäpihoille. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.

Lyftplatser som behövs för räddning får inte placeras i gatuområden som reserverats för gående och cyklister, i regel inte heller i andra gatuområden eller på innergårdarna. Eventuella lyftplatser ska förhandlas om med räddningsverket.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A2018-energialuokkaa tai sitä vastaava.

Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Passiivisten aurinkosuojien tarve tulee selvittää ja mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitella luontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energieffektivitet ska vara minst energiklass A2018 eller motsvarande.

I byggnader med betongstomme ska koldioxidfattig betong användas delvis. Koldioxidutsläppen ska intygas med Finska Betongföreningens räknare eller motsvarande metod som tillhandahålls av tredje part.

Byggnadernas energibehov ska tillgodoses delvis eller helt med lokalt producerad, förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- eller kvartersspecifika eller områdesvisa.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när de placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Behovet av passiva solskydd ska utredas och eventuella passiva solskydd ska planeras som en naturlig del av arkitekturen i byggnadens fasad.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään:

Asuminen: vähintään 2 pp/asunto

Liiketilat:	1 pp/50 k-m²
Toimistotilat:	1 pp/80 k-m²

Polkupyöräpaikkojen tulee olla helposti käytettäviä ja säältä suojattuja. Osan paikoista tulee olla runkolukittavia ja niistä pieni osa voidaan sijoittaa pihalle ilman katosta.

Polkupyöräpaikkoja saa sijoittaa LPA-alueelle korttelin 52147 pysäköintilaitokseen.

Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat: Asuminen: 1 ap/130 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka kolmea asuntoa kohden. Normin mukaisesta autopaikkamäärästä saa vähentää 15 %, kun autopaikat ovat nimeämättömiä. Vuorottaiskäytölle voidaan antaa lievennetyt autopaikkavaatimukset erillisen selvityksen perusteella. Normin lisäksi tulee osoittaa 1 vieraspaikka/1 500 k-m² sekä lyhytaikaista huoltopysäköintiä sekä kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap/5 000 k-m².

Liiketilat: vähintään 1 ap/100 k-m²
Toimisto 1 ap/50 k-m².

Autopaikat sijoitetaan LPA-alueelle kortteliin 52147. Lisäksi voidaan tarvittaessa sijoittaa korttelin sisäpihalle 1 autopaikka lyhytaikaista huoltoa ja kotihoitoa varten sekä 1 autopaikka liikkumisesteisiä varten.

Parkering

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst:

Boende:	2 cp/ bostad
Affärslokaler:	1 cp/50 m²-vy.
Kontorslokaler:	1 cp/80 m²-vy.

Cykelplatserna ska vara lättillgängliga och skyddade mot väder. En del av platserna ska vara ramlåsbara och en liten del av dem kan placeras på gården utan tak.

Cykelplatser får placeras i LPA-området i parkeringsanläggningen i kvarteret 52147.

Miniminormen för bilplatser är: Boende: 1 bp/130 m²-vy, dock minst 1 bilplats per tre bostäder. Det normenliga antalet bilplatser får minskas med 15 % när bilplatserna är omarkerade. Lättnader i kraven på bilplatser kan ges för växelvis parkering utgående från en separat utredning. Utöver normen ska 1 gästplats/1 500 m²-vy samt 1 bp/5 000 m²-vy anvisas för kortvarig serviceparkering och parkering för hemtjänst.

Affärslokaler: minst 1 bp/100 m²-vy.
Kontor: 1 bp/50 m²-vy

Bilplatserna placeras i LPA-området i kvarteret 52147. Dessutom kan vid behov 1 bilplats för kortvarig service och hemvård samt 1 bilplats för rörelsehindrade placeras på kvarterets innergård.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Yleistä

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Kortteliin tulee sijoittaa taidetta.

Rakennukset

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

Yleisön käyttöön soveltuvia tiloja tulee sijoittaa kaupunkikuvallisesti tärkeään paikkaan, Toisensavun ja Aurtuakadun kulmaukseen.

Rakennuksen maantasokerroksen tilojen tulee avautua kadun ja aukion suuntaan suurin ikkunoin ja/tai sisäänkäynnein.

Toisensavun ja Aurtuakadun kulmaa tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Rakennuksen julkisivun tulee olla värikäs. Värisävyjen tulee pohjautua talven ja kevään väreihin Muuran konseptin mukaisesti.

Jätetilat tulee sijoittaa rakennukseen tai vaihtoehtoisesti näkösuojata istutuksin ja/tai rakenteellisesti.

Katolle saa sijoittaa oppimista tukevaa toimintaa ja taukotiloja.

Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔLA) lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on sisätiloissa oltava vähintään 32 dB.

Rakennuksilla ja niiden välisillä rakenteilla on muodostettava korttelille melutasoltaan ohjearvon mukainen suojattu piha-alue. Mahdolliset piharakennukset ja meluaidat tulee toteuttaa osana rakennusten arkkitehtuuria.

Vaiheittain rakentamisessa tulee huolehtia mahdollisista tilapäisjärjestelyistä ohjearvojen mukaisen melutason saavuttamiseksi korttelin leikki- ja oleskelualueilla.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Allmänt

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska ha en högklassig prägel och utförandet ska hålla hög nivå.

Konst ska placeras i kvarteret.

Byggnader

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

Utrymmen som lämpar sig för allmänheten ska placeras på en viktig plats med tanke på stadsbilden; i hörnet av Andra röken och Örtugsgatan.

Utrymmena på byggnadens markplansvåning ska öppna upp mot gatan och den öppna platsen med stora fönster och/eller entréer.

Hörnet av Andra röken och Örtuggatan ska framhävas med arkitektoniska medel.

Byggnadens fasad ska vara färggrann. Färgtonerna ska baseras på vinterns och vårens färger i enlighet med Mures koncept.

Soprummen ska placeras i byggnaden eller alternativt skyddas mot insyn med planteringar och/eller konstruktioner.

Verksamhet som stödjer inlärning och pausrum får placeras på taket.

Ljudnivåskillnaden mellan byggnadens ut- och insida (ΔLA) mot flyg- spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB inomhus.

Med byggnader och mellanliggande konstruktioner ska ett till sin bullernivå skyddat gårdsområde bildas för kvarteret. Eventuella gårdsbyggnader och bullerstaket ska uppföras som en del av byggnadernas arkitektur.

Vid etappvist byggande ska man sörja för eventuella provisoriska arrangemang för att i lek- och vistelseområdena uppnå en bullernivå som är förenlig med riktvärdena.

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

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

Toisensavun ja Aurtuakadun kulmaukseen tulee toteuttaa aukiomainen sisääntulopiha.

Aurtuakadun ja Aurtuaraitin puoleisille tontin reunoille tulee sijoittaa suurikasvuisia puita. Aurtuakadun puolella puut tulee istuttaa viheryhteyttä vahvistavaksi puuriviksi.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

Huoltopiha tulee järjestää niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa.

Pysäköintialueita tulee jäsentää ja rajata puu- ja pensasistutuksin.

Gårdar

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

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

I hörnet av Andra röken och Örtugsgatan ska det byggas en öppen entrégård.

I kanterna till tomten mot Örtugsgatan och Örtugsstråket ska storvuxna träd placeras. Träden på Örtugsgatans sida ska planteras som en trädrad som förstärker grönförbindelsen.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas i enlighet med en separat dagvattenplan.

Servicegården ska anläggas så att den inte framhävs i stadsbilden.

Parkeringsområdena ska indelas och avgränsas med träd- och buskplanteringar.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Passiivisten aurinkosuojien tarve tulee selvittää ja mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitella luontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energibehov ska tillgodoses delvis eller helt med lokalt producerad, förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- eller kvartersspecifika eller områdesvisa.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när det placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Behovet av passiva solskydd ska utredas och eventuella passiva solskydd ska planeras som en naturlig del av arkitekturen i byggnadens fasad.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Pysäköinti

Pysäköintipaikkoja tulee osoittaa korttelin 52149 toiminnoille vähintään 46 kpl.

Polkupyöräpaikkoja on toteutettava kortteliin 52149 vähintään 450 kpl. Osan pyöräpaikoista tulee sijaita katoksissa.

Parkering

Minst 46 st. parkeringsplatser ska anvisas för funktionerna i kvarteret 52149.

Minst 450 st. cykelplatser ska byggas i kvarteret 52149. En del av cykelplatserna ska vara placerade under takkonstruktioner.

VU

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue. / **Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.**

LPA

Autopaikkojen korttelialue.

Pysäköintitalon julkisivut tulee toteuttaa laadukkaina ja korkeatasoisina ja yhteensovittaa korttelin asuinrakennusten arkkitehtuuriin. Julkisivua tulee kadun suuntaan jaksottaa värin ja/tai materiaalin muutoksella sekä elävöittää kaupunkikuvallisesti harkituin aukotuksin. Pihan puolella pysäköintilaitosten seinän tulee estää pysäköinnistä aiheutuvat häiriöt asuinrakennuksiin ja korttelipihaan.

Pysäköintilaitoksen ylin kerros tulee kattaa. Kattopinta-alasta vähintään 80 % tulee olla kasvikattoa tai luonnonmonimuotoisuutta tukevaa niittykattoa. Aurinkokeräimiä ja -paneeleita katolle sijoitettaessa kasvikaton määrä saa olla tätä vähäisempi, kuitenkin vähintään 50%.

Pysäköintilaitoksen kivijalasta tulee muodostaa kadun suuntaan visuaalisin keinoin mielenkiintoinen ja jalankulkureitin varteen, Paukepolun ja Virkatien kulmaukseen tulee lisäksi sijoittaa katutilaa aktivoivia toimintoja, kuten asukkaiden yhteistiloja ja/tai polkupyörien säilytys- ja huoltotiloja.

Pysäköintilaitoksiin saa sijoittaa asukkaiden yhteistiloja, kuten polkupyörän säilytys- ja huoltotiloja, jätetiloja sekä myös muita liikkumista ja jakamistaloutta palvelevia liike- ja palvelutiloja.

Pysäköintilaitoksessa latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi paikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä.

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,7. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Asukkaiden pihaa rajaavilla sekä tilan mahdollistaessa myös etelään ja länteen suuntautuvilla julkisivuilla tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia puita ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä tarvittavat ritilärakenteet. Köynnökset saavat sijoittua saman korttelin toisen käyttötarkoituksen piha-alueen puolelle.

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

LPA-kortteliin toteutettavaan taskupuistoon tulee istuttaa suuriksi kasvavia puulajeja. Mahdollinen jätteiden syväkeräyspiste tulee sijoittaa taskupuiston pohjoiskulmaan ja näkösuojata sekä rakentein että istutuksin Paukepolun ja Virkatien suuntaan.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

Kortteliin 52147 tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.

Kvartersområde för bilplatser.

Parkeringshusets fasader ska byggas så att de är högklassiga och håller hög kvalitet och samordnas med arkitekturen i kvarterens bostadshus. Fasaden ska delas in i delar mot gatan genom en ändring av färgen och/eller materialet samt livas upp med stadsbildsmässigt genomtänkta öppningar. På gårdssidan ska parkeringsanläggningarnas vägg förhindra störningar som parkeringen orsakar för bostadshusen och kvartersgården.

Parkeringsanläggningens översta våning ska övertäckas. Av takytan ska minst 80 % vara gröntak eller ängstak som stödjer mångfalden i naturen. Vid utplaceringen av solfångare och -paneler på tak får gröntaket vara mindre än så, dock minst 50 %

Parkeringsanläggningens stenfot ska med visuella medel göras intresseväckande mot gatan, och vid gångstråket, i hörnet av Smällstigen och Tjänstevägen, ska dessutom funktioner som aktiverar gaturummet placeras, såsom gemensamma utrymmen för de boende och/eller utrymmen för förvaring och underhåll av cyklar.

I parkeringsanläggningarna får gemensamma utrymmen för de boende placeras, såsom utrymmen för förvaring och underhåll av cyklar, soprum och även andra affärs- och serviceutrymmen som betjänar mobilitet och delningsekonomi.

I parkeringsanläggningen ska beredskap skaffas för laddstationer för samtliga parkeringsplatser. Dessutom ska minst 15 % av platserna byggas som elbilsladdstationer som är tillgängliga genast.

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 0,7. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Fasader som avgränsar de boendes gård och om det finns utrymme ska också fasader i sydlig och västlig riktning förses med klätterväxter och/eller smala träd och för dem ska ett tillräckligt växtunderlag och nödvändiga gallerkonstruktioner reserveras. Klätterväxterna får placeras i gårdsområdet för ett annat användningsändamål i samma kvarter.

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

I fickparken som anläggs i LPA-kvarteret ska högväxta trädslag planteras. En eventuell punkt för djupuppsamling av avfall ska placeras i fickparkens norra hörn och insynskyddas både med konstruktioner och planteringar i Smällstigens och Tjänstevägens riktning.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas i enlighet med en separat dagvattenplan.

I kvarteret 52147 ska plats reserveras för en fastighetstransformator.

Merkintä	Asemakaavamerkintä	Detaljplanbeteckning
(viiva)	**Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.**	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
(viiva)	**Kortteleiden välinen raja.**	**Gräns mellan kvarter.**
(viiva)	**Osa-alueen raja.**	**Gräns för delområde.**
(viiva)	**Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.**	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
(viiva)	**Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.**	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
(viiva)	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
52149	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
AURTUAKATU	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
15900	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
+kl 40	**Liiketiloja varten osoitettu rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggrätten för affärslokaler i kvadratmeter våningsyta.**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
1/2 k VII	**Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kellarikerroksessa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.** Korttelissa 52148 mahdollisen kellarin kerrosalaan laskettavan tilan tulee sijoittua sisäpihan puolelle.	**Ett bråktal framför en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i källarvåningen för utrymme som inräknas i våningsytan.** I kvarteret 52148 ska det utrymme som räknas in i våningstalet för en eventuell källare placeras på innergården.
VIII (4/5)	**Sulkeissa oleva murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen edellisen kerroksen alasta saa rakennuksen ylimmässä kerroksessa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi. Ylimmän kerroksen lattian tulee tällöin olla vähintään Muuranaukioon rajautuvalta osuudelta räystäslinjan tasalla tai tai enintään 1 m sen alapuolella.**	**Bråktalet inom parentes efter den romerska siffran anger hur stor del av ytan i byggnadens föregående våning som i byggnadens översta våning får användas som utrymme som inräknas i våningsytan. Den översta våningens golv ska då ligga i nivå med takfotslinjen eller högst 1 m nedanför den minst till den del som gränsar till Mureplatsen.**
X	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
(rakennusala)	**Rakennusala.**	**Byggnadsyta.**
kl	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liiketiloja.**	**Byggnadsyta där affärslokaler får placeras.**
ka	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa katoksen.** Katos tulee ulottaa koko rakennusalan pituudelle ja se tulee suunnitella luontevaksi osaksi viereisen rakennuksen arkadia.	**Byggnadsyta där ett skärmtak.** Takkonstruktionen ska sträckas ut över hela byggnadsytans längd och den ska planeras som en naturlig del av den intilliggande byggnadens arkad.
(viiva)	**Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.**	**Linje som anger takåsens riktning.**
(merkintä)	**Ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuaukko.**	**Riktgivande genomfartsöppning i byggnad.**
ark	**Julkisivu jolle on sijoitettava arkadi.** Arkadin tulee olla vähintään 3 m leveä ja vähintään 5 m korkea. Arkadin tulee olla läpikuljettava. Jos rakennuksen kivijalan julkisivu on vaikutelmaltaan kaksikerroksinen, voi arkadi olla tätä matalampi. Tällöin arkadin vapaan korkeuden tulee olla keskimäärin vähintään 4,2 m eikä vapaa korkeus saa alittaa 4m.	**Fasad i vilken en arkad ska placeras.** Arkaden ska vara minst 3 meter bred och minst 5 meter hög. Det ska gå att passera genom arkaden. Om byggnadens stenfotsfasad ger ett intryck av att ha två våningar, kan fasaden vara lägre än så. Då ska arkadens fria höjd vara minst 4,2 m i genomsnitt och den fria höjden får inte underskrida 4 m.
33 dB	**Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jossa rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔL) liikennemelua vastaan on oltava vähintään 33 dB.**	**Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där skillnaden i utomhus- och inomhusbullrets ljudnivåer (ΔL) mot vägtrafikbuller ska vara minst 33 dB.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
vp	**Ohjeellinen pallokenttä.**	**Riktgivande bollplan.**
(merkintä)	**Istutettava alueen osa.**	**Del av område som skall planteras.**
pih	**Alueen osa, jolle tulee toteuttaa maatasoasuntojen sisäänkäynteihin liittyviä vehreitä etupihoja.**	**Del av område där grönskande entrégårdar ska byggas i anslutning till markplansbostädernas entréer.**
o o o o	**Säilytettävä/istutettava puurivi**	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
(merkintä)	**Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.**	**Del av område där träd och buskar skall planteras.**
kat	**Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue.** Alue tulee rakentaa julkisena tai puolijulkisena puistomaisena tilana eli taskupuistona. Istutuksissa tulee käyttää kukkivia sekä talviaikaan näyttäviä ja/tai ikivihreitä kasveja.	**Område som ska byggas som ett enhetligt stadsrum.** Området ska byggas som ett offentligt eller halvoffentligt parklikt rum, dvs. som en fickpark. I planteringarna ska blommande växter och växter som är praktfulla vintertid och/eller vintergröna växter användas.
(viiva)	**Katu.**	**Gata.**
(merkintä)	**Katuaukio/tori.**	**Öppen plats/torg.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.** Aurtuaraitin eteläpäähän, Y-korttelin puoleiseen kulmaukseen, tulee varata tila puistomuuntamolle. Puistomuuntamo tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti laadukkaana, ympäristöön sopivin materiaalein ja värein sekä näkösuojata istutuksin.	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.** I Örtugsstråkets södra ända, i hörnet mot Y-kvarteret, ska utrymme reserveras för en parktransformator. Parktransformatorn ska uppföras så att den håller hög kvalitet med tanke på stadsbilden, har material och färger som passar in i miljön och den ska skyddas mot insyn med planteringar.
pp/h	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
(merkintä)	**Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.**	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
(merkintä)	**Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää**	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**

Koko asemakaavamuutoksen aluetta koskevat määräykset

Maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

Mitkään rakenteet tai laitteet eivät saa ylittää korkeustasoa +100 m (N2000).

Julkiseen ulkotilaan tulee toteuttaa taidetta Muuran taidekonseptin mukaisesti.

Bestämmelser som gäller hela området för detaljplaneändringen

Jordmånens halt av skadliga ämnen ska kontrolleras och vid behov ska jorden saneras innan byggnadsarbetena inleds.

Inga konstruktioner eller anordningar får överskrida höjdnivån +100 m (N2000).

Det offentliga uterummet ska prydas med konst i enlighet med konstkonceptet för Mure.

Kaavan nro 520200 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:

Detaljplan nr 520200 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används på deldetaljplaneområdet:

TTV5

Teollisuus- ja varastorakennusten ja -laitosten korttelialue.

Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

~~Tontille saa rakentaa enintään kaksi asuntoa kiinteistön tai laitoksen huoltohenkilökuntaa varten. Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 m² ulko-oleskelu- ja leikkitilaa.~~

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

~~Asunnot 1 autopaikka/85 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.~~

Toimistot 1 autopaikka/70 k-m²

Teollisuus 1 autopaikka 150 k-m² kohti.
Rakennuslautakunta voi myöntää poikkeuksen autopaikkojen määrästä.

Lastaukseen ja avovarastointiin käytettävä tontin osa on rajattava vähintään 2 metriä korkealla näkyvyyden estävällä aidalla tai puista ja pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä liikenne-, katu-, puisto- tai muuhun yleiseen tilaan rajoittuvalta osaltaan.

Korttelialueelle tulee vähintään 3 metrin korkuisia puita istuttaa niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin alkavaa tontin 1000 m² kohti.

~~Asuinhuoneiden ulkokuoren äänieristys lentomelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB.~~

Toimisto- ja työhuoneissa vastaava arvo tulee olla vähintään 20 dB.

Kvartersområde för industri-, lager- och affärsbyggnader.

Byggnadernas höjd får vara högst 12 meter om ej med särskilda planebeteckningar annat anvisats.

~~På tomten får byggas högst två bostäder för fastighetens eller anläggningens servicepersonal. För utevistelse och lek bör byggas minst 30 m² stort utrymme per bostad.~~

Minimiantalet bilplatser:

~~Bostäder 1 bilplats/85 m²-vy, dock minst 1 bilplats per bostad.~~

Kontor 1 bilplats/ 70 m²-vy

Industri 1 bilplats per 150 m²-vy.
Byggnadsnämnden kan medgiva undantag angående antalet bilplatser.

Del av tomtområde för lastning och öppen lagring, som skall avgränsas med ett minst två meter högt avskärmande staket eller med en av träd och buskar bestående planteringszon utmed det tomtavsnitt, som gränsar mot trafik-, gatu-, park- eller allmänt område.

Inom kvartersområden bör minst 3 meter höga träd planteras så, att antalet dylika träd är minst 5 stycken per varje påbörjad 1000 m² tomtyta

~~Bostadsrummens ytterhöljes ljudisolering mot flygbuller bör vara minst 30 dB.~~

Motsvarande värde i kontors- och arbetsrum bör vara minst 20 dB.

Merkintä	Asemakaavamerkintä	Detaljplanbeteckning
(poistettu merkintä)	~~**Ohjeellinen tontin raja.**~~	~~**Instruktiv tomtgräns.**~~
~~1~~	~~**Tontin numero.**~~	~~**Tomtnummer.**~~
~~e=0.6~~	~~**Tehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.**~~	~~**Tomtexploateringstal, dvs. tomtens våningsytas proportion till tomtarealen.**~~
(merkintä)	**Tontin osa, jolle on istutettava yli 3 metrin mittaisia lehtipuita riviin 5 metrin välein.**	**Del av tomt, som bör planteras med minst 3 meter höga lövträd rad med 5 meters mellanrum.**

Kaavan nro 000224 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:

Detaljplan nr 000224 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används på deldetaljplaneområdet:

T-3

Teollisuus- ja varastorakennusten ja laitosten korttelialue.

Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

~~**Huoltoasunnot**~~

~~Tontille saa rakentaa enintään kaksi asuntoa kiinteistön tai laitoksen huoltohenkilökuntaa varten. Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 m² ulko-oleskelu- ja leikkitilaa.~~

Aitaus, istutukset

Lastaukseen ja avovarastointiin käytettävä tontin osa on rajattava vähintään 2 metriä korkealla näkyvyyden estävällä aidalla tai puista ja pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä liikenne-, katu-, puisto- tai muuhun yleiseen tilaan rajoittuvalta osaltaan.

Korttelialueella tulee vähintään 3 metrin korkuisia puita istuttaa niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin alkavaa tontin 1000 m² kohti.

Melusuojaus

~~Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristyskyvyn lentomelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB.~~

Toimisto- ja työhuoneissa vastaava arvo tulee olla vähintään 20 dB.

Kvartersområde för industri-, lager och affärsbyggnader.

Byggnadernas höjd får vara högst 12 meter om ej med särskilda planebeteckningar annat anvisats.

~~**Bostäder för servicepersonal**~~

~~På tomten får byggas högst två bostäder för fastighetens eller anläggningens servicepersonal. För utevistelse och lek bör byggas minst 30 m² stort utrymme per bostad.~~

Hägnad, planteringar

Del av tomtområde för lastning och öppen lagring, som skall avgränsas med ett minst två meter högt avskärmande staket eller med en av träd och buskar bestående planteringszon utmed det tomtavsnitt, som gränsar mot trafik-, gatu-, park- eller allmänt område.

Inom kvartersområden bör minst 3 meter höga träd planteras så, att antalet dylika träd är minst 5 stycken per varje påbörjad 1000 m² tomtyta

Bullerskydd

~~Ljudisoleringsförmågan för bostadsrummens ytterhöljen mot flygbuller bör vara minst 30 dB.~~

Motsvarande värde i kontors- och arbetsrum bör vara minst 20 dB.

Merkintä	Asemakaavamerkintä	Detaljplanbeteckning
(poistettu merkintä)	~~**Ohjeellinen tontin raja.**~~	~~**Instruktiv tomtgräns.**~~
~~e=0.6~~	~~**Tehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.**~~	~~**Tomtexploateringstal, dvs. tomtens våningsytas proportion till tomtarealen.**~~
(merkintä)	**Tontin osa, jolle on istutettava yli 3 metrin mittaisia lehtipuita riviin 5 metrin välein.**	**Del av tomt, som bör planteras med minst 3 meter höga lövträd rad med 5 meters mellanrum.**

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

~~Asunnot 1 autopaikka/85 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.~~

Toimistot 1 autopaikka/70 k-m²
Teollisuus 1 autopaikka 150 k-m² kohti.

Rakennuslautakunta voi myöntää poikkeuksen autopaikkojen määrästä.

Minimiantalet bilplatser:

~~Bostäder 1 bilplats/85 m²-vy, dock minst 1 bilplats per bostad.~~

Kontor 1 bilplats/ 70 m²-vy
Industri 1 bilplats per 150 m²-vy.

Byggnadsnämnden kan medgiva undantag angående antalet bilplatser.

Kaavan nro 530700 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:

Detaljplan nr 530700 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används på deldetaljplaneområdet:

T

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

T-aluetta korttelissa 52101 (tontit 9, 10 ja 16) koskevia määräyksiä:

Rakennuskorkeus saa olla enintään 12 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

~~Korttelialueelle saa rakentaa kiinteistönhoidon kannalta välttämättömiä asuntoja.~~

~~Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 m² suojattua ja riittävillä välineillä ja istutuksilla varustettua ulko-oleskelu- ja leikkitilaa.~~

Ulkokuoren ääneneristyskyvyn lentomelua vastaan on oltava työtiloissa vähintään 32 dB ja asunnoissa vähintään 35 dB.

Alueen rakentamisessa ja muussa maankäytössä tulee ottaa huomioon alueelle sijoitettavan rautatietunnelin asettamat rajoitukset.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Teollisuus 1 autopaikka/ 150 k-m²

Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.

Bestämmelser som gäller T-området i kvarter 52101 (tomterna 9, 10 och 16):

Byggnadshöjden får uppgå till högst 12 meter om inget annat anvisats med separata planbeteckningar.

~~I kvartersområdet får bostäder som är nödvändiga för fastighetsskötseln byggas.~~

~~Per bostad ska minst 30 m² skyddade ooh med tillräckliga redskap ooh planteringar försedda utrymmen för utevistelse ooh lek byggas.~~

Ytterhöljet ska ha en ljudisoleringsförmåga mot f lygbuller på minst 32 dB i arbetslokaler ooh minst 35 dB i bostäder.

I byggandet av området ooh i övrig markanvändning ska begränsningarna som sätts upp av den järnvägstunnel som placeras I området tas I beaktande.

Minimiantalet bilplatser:
Industri 1 bilplats/150 m²-vy

Merkintä	Asemakaavamerkintä	Detaljplanbeteckning
~~e=0.6~~	~~**Tehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.**~~	~~**Tomtexploateringstal, dvs. tomtens våningsytas proportion till tomtarealen.**~~
ma-LR	**Maanalainen rautatietunneli.**	**Underjordiskt järnvägstunnel.**

Maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille, maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä puistoille, kaduille tai tekniselle verkostolle.

Rata tulee suunnitella ja rakentaa niin, ettei junaliikenne aiheuta haitallista tärinää tai runkomelua nykyiselle eikä asemakaavan hyväksymisajankohtana voimassa olevissa asemakaavoissa tai yleiskaavoissa osoitetulle maankäytölle.

Rakentaminen ei saa aiheuttaa rakennuksille, kasvillisuudelle tai vedenhankinnalle haitallista pohjaveden pinnan alenemista eikä pohjaveden laadun huononemista.

Maanalaisten tilojen yläpuolella olevilla alueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta haittaa junaliikenteelle, maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostolle.

Maanalaisten tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla.

Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilymisestä myös lupa-alueenulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.

Rakennettaessa maanalaisia tiloja tulee turvata olemassa olevien tilojen henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso.

De underjordiska utrymmena ska placeras, brytas ooh armeras så att inte de eller byggandet av dem medför skada för byggnader, underjordiska utrymmen eller konstruktioner eller för parker, gator eller det tekniska nätverket.

Banan ska planeras ooh byggas så att inte tågtrafiken orsakar skadliga vibrationer eller stomljud för den nuvarande eller den anvisade markanvändningen I de detaljplaner eller generalplaner som är I kraft vid den tidpunkt då detaljplanen godkänns.

Byggandet får inte ge upphov till en för byggnaderna, växtligheten eller vattenanskaffningen skadlig sänkning av grundvattennivån eller försämring av kvaliteten på grundvattnet.

Vid byggande eller brytning I områden ovanför de underjordiska utrymmena ska placeringen av de underjordiskautrymmena och konstruktionernas skyddsavstånd tas i beaktande på så sätt att det inte medförs någon olägenhet för tågtrafiken, de underjordiska utrymmena, konstruktionerna eller vattenförsörjningsnätverket.

De underjordiska utrymmenas utgångar och räddningsvägar till markytan ska planeras och verkställas på ett sätt som godkänts av räddningsmyndigheterna.

Innan det beviljas tillstånd för byggande eller brytning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningssäkerhetsnivån också bibehålls i utrymmen som ligger utanför tillståndsområdet då det underjordiska utrymmet står i anslutning till dem.

Då byggandet av underjordiska utrymmen genomförs skapersonsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivån för de befintliga utrymmena säkerställas.

Merkintä	Asemakaavamerkintä	Detaljplanbeteckning
+50.0	**Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.**	**Högsta höjd för byggnadens vattentak.**

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

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.

Merja Häsänen, Aluearkkitehti, 20.6.2024 8.55

Riikka Pirinen, Kiinteistöinsinööri, 22.8.2024 12.46

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002533 ja 002533va
MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 2

VEROMIES

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 13.08.2024 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002533 ja 002533va. Kaavoitus on tullut vireille 12.12.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Korttelit 52145–52149 sekä katu-, tori- ja virkistysalueet kaupunginosassa 52, Veromies.

Vaiheasemakaava:

Osat korttelista 52101 sekä katualueet kaupunginosassa 52, Veromies.

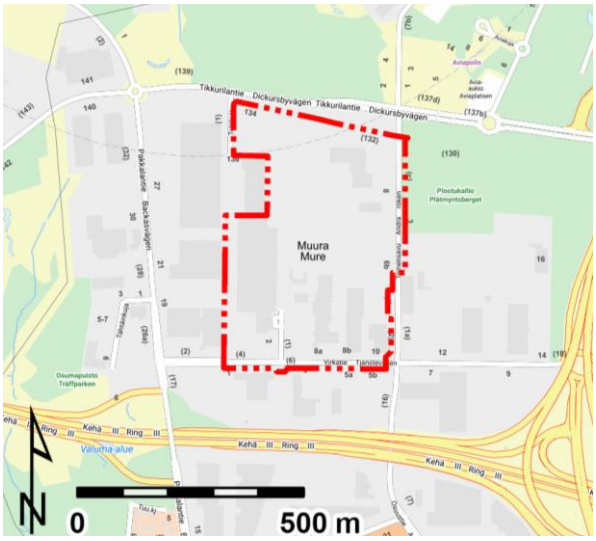
Asemakaavan muutos koskee kumoutuvissa asemakaavoissa osaa kortteleista 52101 ja 52104 sekä katu- ja virkistysalueita. Vaihekaavalla muutetaan vahvistettuja asemakaavoja nro 520200, 000224 ja 530700.

Asemakaavan muutoksen myötä alue muuttuu osittain teollisuus- ja varastoalueesta sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueeksi. Alueelle osoitetaan kaupunkimaisia asuinkortteleita asuntoineen noin 1 150 asukkaalle (asuntoja n. 820 kpl), Y-kortteli yhtenäiskoulua, päiväkotia ja liikuntahallia varten sekä virkistysaluetta. Toimintojen sekoittuneisuutta alueella lisätään keskittämällä asuinkortteleiden kivijalkaan erityisesti Muuran keskustaan liiketiloja, sekä koko alueelle asukkaiden yhteistiloja, harrastustiloja sekä mahdollisia työtiloja kävelyreittien ja aukioiden reunalle. Julkisina palveluina alueelle toteutetaan yhtenäiskoulu, päiväkoti ja liikuntahalli. Muuran puistoalueista kaavoitetaan virkistysalueeksi tällä asemakaavalla osa Aurtuapuistoa, johon sijoittuu myös koulua palveleva isompi urheilukenttä. Osana kaavarajausta käsitellään vaiheasemakaavalla nykyisten teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T, T-3 ja TTV5), koska asemakaavanmuutoksen mukaisia katualueita ulottuu näiden nykyisten kiinteistöjen osalla. Vaiheasemakaavalla osoitetaan tehdyt muutokset. Muilta osin asemakaavat nro 520200, 000224 ja 530700 jäävät voimaan.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Kaavan laatija: Charlotta Tanner, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; charlotta.tanner@vantaa.fi, p. 050 312 1840

Kaava-alueen sijainti



Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti. Asemakaava-alueen rajaus punaisella pistekatkoviivalla.

Suunniteltava alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa (kuva 1). Alue rajautuu pohjoisessa Tikkurilantiehen, idässä Toiseensavuun ja etelässä Virkatiehen. Länessä aluetta rajaa Pakkalantien itäpuoliset teollisuus- ja varastorakennusten tontit. Aviapolis-asema sijaitsee suunnittelualueen pohjoispuolella noin 250 m etäisyydellä. Alueen pinta-ala on noin 19,8 ha.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Koko Muuran alueelle laadittu asemakaavaluonnos Muuran kaupunkikylät (nro 052600) valmistui alkusyksystä 2022 ja oli nähtävillä 14.9.-13.10.2022. Lausuntoja kaavaluonnoksesta saatiin 9 kpl.
- Sagax Finland Holding 2 Oy on jättänyt asemakaavan muutoshakemuksen 27.10.2022 (Kiinteistö Virkatie 8 A, Kiinteistö Virkatie 8 B Keskinäinen Kiinteistö Virkatie 10, kaavanro 002533)
- Sagaxin kumppaniksi kaavahankkeeseen liittyi JM Suomi Oy syksyn 2022 aikana.
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin loppuvuodesta 2022 Spondan ja Sagaxin omistuksessa oleville alueille sisältäen koulutontin ja etenkin ratikan katualueiden osalta osia myös Logicorin ja Avia Real Estaten/Finavian kiinteistöistä.
- Kaavoitus tuli vireille 12.12.2022.
- Mielipiteet asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 1.2.2023 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 7 kappaletta.
- Sagaxin omistamalle alueelle JM Suomi Oy vahvisti viitesuunnittelijaksi JKMM Arkkitehdit maaliskuussa 2023.
- Aikataulullisista syistä päätettiin viedä osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesta alueesta käsittelyyn varsinaisena asemakaavan muutoksena ensimmäisenä ratikan katualueet sekä Spondan alueelle sijoittuvat kortteli-, katu- ja puistoalueet. Sagaxin puolen asemakaavan suunnittelun pääpaino aikataulutettiin syksylle 2023.
- Kevään 2023 aikana päivitettiin koko Muuran alueen kunnallistekninen yleissuunnitelmaa (Ramboll) sekä käynnistettiin myös Sagaxin/JM Suomen kortteleiden viitesuunnittelua.
- Syksyn 2023 aikana työstettiin viitesuunnitelmaa sekä laadittiin lisäselvityksinä hiilineutraalisuusselvitys sekä meluselvitys kaava-alueelle.
- Kaavakarttaa ja määräyksiä työstettiin loka-marraskuussa 2023.
- Viitesuunnitelma valmistui joulukuussa 2023.
- Joulukuussa 2023 muutettiin osa kaava-alueesta vaiheasemakaavaksi omalle kaavanumerolleen 002533va. Vaiheasemakaavalla esitetään katualueiden ulottaminen/leventäminen nykyisellään säilyvien teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueiden osalla ja tutkitaan korttelinrajan tarkistamisesta aiheutuvat muutokset.
- Asemakaavan muutosehdotus ja vaiheasemakaava oli ensimmäisen kerran kaupunkiympäristölautakunnassa 13.2.2024 mutta asia jätettiin silloin pöydälle. Kaava käsiteltiin uudestaan 19.3.2024 kalassa ja eteni sieltä kaupunginhallituksen kokoukseen 8.4.2024. Asemakaavan muutosehdotus ja vaiheasemakaava asetettiin nähtäville 24.4.-23.5.2024. Lausuntoja pyydettiin 12 kpl ja niitä saatiin 6 kpl. Nähtävilläolon jälkeen kaavaan tehtiin muutamia teknisiä tarkistuksia ja lisäyksiä.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä ... 7

2. Lähtökohdat ... 10

2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista ... 10

2.2 Suunnittelutilanne ... 23

3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet ... 38

3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo ... 38

3.2 Osallistuminen ja yhteistyö ... 38

3.3. Asemakaavan tavoitteet ... 42

3.4 Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot ... 45

4. Asemakaavan kuvaus ... 47

4.1 Kaavan rakenne ... 47

4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen ... 51

4.3 Aluevaraukset ... 52

4.4 Kaavan vaikutukset ... 64

4.5 Ympäristön häiriötekijät ... 70

4.6 Nimistö ... 72

5. Asemakaavan toteutus ... 73

6. Kaavatyöhön osallistuneet ... 73

7. Asemakaavan seurantalomake ... 75

8. Asemakaavakartta ja –määräykset ... 77

9. Muu suunnitelma-aineisto ... 90

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake
- Asemakaavakartta 1:2000 ja kaavamääräykset
- Asuinkortteleiden havainnekuva 1:1000
- Koulukorttelin havainnekuva 1:750
- Asuinkortteleiden ja LPA-alueen vihertehokkuuslaskelmat
- Konsepti asuinkortteleiden värimaailmasta
- Viitesuunnitelma: Muuran kaupunkikylät 2, Viitesuunnitelma Muura, Sagax – JM Suomi Oy, JKMM Arkkitehdit 19.1.2024 (erillisenä liitteenä)
- Meluselvitys, 002533 Muuran kaupunkikylät 2 asemakaavan muutos, Sitowise 17.11.2023 (erillisenä liitteenä)
- Hiilineutraalisuusselvitys Muuran kaupunkikylät 2- asemakaavamuutos 002533, Raksystems Insinööritoimisto Oy, Green Building Partners Oy, 16.10.2023 (erillisenä liitteenä)

- Muuran taidekonsepti, Vantaan kaupunki, Maya Syrjälä 3.4.2023 (erillisenä liitteenä)
- Koonti Muuran asemakaavaluonnoksen 052600 lausunnoista ja mielipiteistä (erillisenä liitteenä)
- Koonti osallistumis- ja arviointisuunnitelman mielipiteistä (erillisenä liitteenä)
- Koonti asemakaavanmuutosehdotuksen ja vaiheasemakaavan 002533 ja 002533va lausunnoista (erillisenä liitteenä)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALI

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma, Muuran kaupunkikylät 1 002356, päivitetty 3.4.2023
- Asemakaavaluonnos, Muuran kaupunkikylät 052600, 23.8.2022 (kaavakartta ja selostus)
- Muuran kunnallistekninen yleissuunnitelma, suunnitelmaselostus ja liitteet, Destia 22.3.2022
- Vedenjakeluverkostomallinnukset, Muuran painepiiriraja, 101017385-001-Alue 5, Afry 5.1.2022
- Muuran KTYS päivitys ja Aviapoliksen VHYS tarkennukset, Ramboll 15.8.2023
- Muuran kaupunkikylät 2, Kirjauksia ja huomioita hulevesien hallinnasta jatkosuunnitteluun, Ramboll 7.12.2023
- Meluselvitys, 052600 Muuran kaupunkikylät, asemakaavaluonnos, Sitowise 23.6.2022
- Muuran julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma, Ramboll 3/2023
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko, kaupunginvaltuusto 19.6.2023
- Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021, Koosteraportti. Faunatica. Faunatican raportteja 38/2021
- Lahokaviosammal Vantaalla: esiintymisselvitys ja suojelusuunnitelma. Olli Manninen ja Marko Nieminen. 7.2.2020. Faunatican raportteja 1/2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 18.9.2019
- Tärinä- ja runkomeluselvitys, Vantaan ratikka, Lentokenttä-Tikkurila, Sweco 17.2.2023
- Kehärata, Rakentaminen rautatietunnelin läheisyyteen ennen radan käyttöönottoa ja käytön aikana. Yleisiä ohjeita louhinta- ja kalliorakentamistöihin. Pyöry Finland Oy 4.4.2014
- Muura area new town plan amendment, Rock mechanical evaluation of planned residential buildings above Kehärata rock tunnel. Ramboll 12.4.2022
- Monimuotoinen, kestävä ja vastustamaton Aviapolis – Avipoliksen keskustan kaupalliset palvelut ja työpaikat -selvitys. Loppuraportti 7.6.2021. Real Idea
- Veromiehen uusi nimistö, Mikko Sandström, Kaupunkisuunnittelu 25.5.2018
- Aviapoliksen liikenneverkkoselvitys ja alustava yleissuunnitelma, Sitowise Oy, Flou Oy 7.1.2020
- Aviapoliksen kaavarunko, kaupunginvaltuusto 18.4.2016
- Aviapolis-kaavarungon liikennesuunnitelma, Ramboll 3/2016
- Aviapoliksen kaavarungon nro 052200, Veromies, tie- ja katuliikenteen meluselvitys. Ramboll 4/2016

- Vantaan kaupan palveluverkkoselvitys ja -suunnitelma 2040, Vantaan kaupunkisuunnittelu 27.10.2015, kaupunkisuunnittelulautakunta 9.11.2015
- Aviapolis, Veromiehen verkot, 052700, Vantaan kaupunki, Kaupunkisuunnittelu 2018
- Raide-Jokeri 3, Alustava yleissuunnitelma 23.2.2018, Vantaan kaupunki ja Trafix Oy
- Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet, Veromies ja Pohjois-Pakkala-selvitys 053100, Vantaan kaupunki, Asemakaavoitus 13.12.2022
- Tärinä- ja runkomeluselvitys. Muuran alue, Vantaa, A-Insinöörit 5.4.2023

1. TIIVISTELMÄ

Tämä asemakaavan muutos ja vaiheasemakaava ovat Muuran alueen toinen varsinainen asemakaavahanke, joka on laadittu Muuran alueen kaavaluonnoksen pohjalta (052600). Asemakaava toteuttaa yleiskaavaa ja Vantaan ratikan kaavarunkoa. Mukana suunnittelussa ovat olleet alueen maanomistajat Logicor Oy ja Sagax Finland Oy sekä JM Suomi Oy ja heidän konsulttinaan JKMM Arkkitehdit ja Ramboll.

Suunnittelualue koostuu nykyisellään teollisuus- ja varastorakentamisen alueista sekä katualueista. Pinta-alaltaan suunnittelualue on noin 19,8 ha.

Muuran alueesta rakentuu kaavoituksen myötä tunnistettava ja viihtyisä, yhteisöllisistä kaupunkikylistä koostuva uusi asuinalue, johon toimintojen sekoittuneisuutta tuovat toimitilarakentaminen ja julkiset palvelut sekä Muuran keskustan kaupalliset palvelut. Suunnittelun päätavoitteina on ollut muodostaa Muuraan yhteisöllisyyttä tukevaa kaupunkirakennetta, kaupunkikyliä, joiden kaupunkitila on elämyksellistä, arkkitehtuuri tunnistettavaa, liikkuminen älykästä ja toimitilojen suunnittelussa tähdätään tulevaisuuteen. Tällä asemakaavalla kaavoitetaan Muuran keskustan länsipuolen korttelit kaupallisine palveluineen (osa sydäntalvikylää), talvikylän asuinkortteleita katuine ja aukioineen, Muuran yhtenäiskoulun, päiväkodin ja liikuntahallin kortteli sekä osa Aurtuapuistoa. Lisäksi vaiheasemakaavalla osoitetaan katualueiden ulottuminen osalle nykyisiä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita.

Kuva 2. Ilmakuva Muuran kaupunkikylät asemakaavaluonnoksen (052600) alueesta etelästä Virkatien suunnasta katsottuna. Kuvaan on päivitetty tämän asemakaavanmuutoksen mukaiset rakennukset (Arco, JKMM Arkkitehdit, Inaro). Asemakaavan muutosalueen likimääräinen raja punaisella pisteviivalla.

Alueen arkkitehtuuri on leikkisää, värikästä ja kodikasta. Kaupunkikuvaa hallitsevat erityisesti harjakatot sekä värikkäät julkisivut. Muurassa asuinkorttelit on ryhmitelty korttelikokonaisuuksiksi,

kaupunkikyliksi. Jokaiselle kaupunkikylälle luodaan tunnistettavaa ja omaleimaista identiteettiä kylien oman teeman, vuodenajan avulla. Suunnittelualueen asuinkortteleista idänpuoleiset ovat osa Muuran keskustaa ja sydäntalvikylää, länsipuolen korttelit puolestaan kuuluvat talvikylään, jonka mahdollinen laajentaminen länteen on tutkittu alustavasti Muuran konseptissa. Kylän vuodenaika näkyy rakennusten julkisivuväripaletissa, kasvillisuudessa ja kylän omana katupuuna, kadun kalusteissa ja mm. kylän kohtaamispaikkana toimivien aukioiden toiminnallisuudessa. Toisensavun ja Virkatien risteykseen sijoittuvasta Muuran keskustasta aukioineen suunnitellaan koko Muuran alueen aktiivinen solmukohta, jonne keskittyvät joukkoliikenteen pysäkit, alueen kaupalliset palvelut sekä kahvilat ja ravintolat. Asemakaavan muutoksessa on osoitettu liiketilaa erityisesti Muuran keskustaan Muuranaukion ja Toisensavun varrelle.

Kaupunkitilasta muodostuu umpikorttelien myötä tiivistä ja kaupunkimaista, mutta vehreyttä saadaan runsaasti kortteleiden taskupuistojen sekä reittien ja aukioiden monipuolisten istutusten avulla. Elävyyttä kaupunkitilaan tuodaan kivijalkaan sijoittuvien liike-, työ- ja asukkaiden yhteistilojen sekä maantasoasumisen keinoin. Muuran keskiosaan muodostuu erilaisten puistoalueiden kokonaisuus, ns. kyläpuisto, jonka merkittävin osa on metsäisenä säilytettävä Plootukallio. Plootukallio sijoittuu tämän asemakaavan muutoksen ulkopuolelle, Y-korttelia vastapäätä, Toisensavun itäpuolelle. Muuran kyläpuistoon kuuluu tämän kaavan suunnittelualueesta sekä Y- kortteli että Aurtuapuisto.

Muura on kävely-ystävällinen ratikkakaupunki. Ratikan lisäksi myös kaikki muut joukkoliikenteen vaihtoehdot ovat käytettävissä, ja suunnittelussa on keskitytty erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä sujuviin ja houkutteleviin reitteihin. Autoliikenne on keskitetty pääosin kokoojakaduille ja muutamille tonttikaduille, jolloin on saatu rauhoitettua kaupunkikylien sisäosat kokonaan kävelylle ja pyöräilylle. Tärkein kävelyn ja pyöräilyn reitti alueella on ns. kaupunkiraitti, joka yhdistää kaikki kylät toisiinsa sekä toimii sujuvana yhteytenä Muuran keskustaan. Alueen kortteleiden pysäköinti keskitetään pääosin LPA-kortteleihin rakennettaviin pysäköintilaitoksiin, mikä mahdollistaa rehevien maanvaraisten sisäpihojen toteuttamisen. Pysäköintitaloista suunnitellaan monikäyttöisiä reittejä ja kaupunkitilaa elävöittäviä rakennuksia.

Resurssiviisaus ja ekologisuus näkyvät alueella mm. kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosimisena, resurssiviisaina ratkaisuina rakentamisessa, kasvikattoina, kaupunkivihreän eri ratkaisuina sekä puistojen ja katualueiden hulevesien hallinnan toteuttamisena luonnonmukaisin menetelmin.

Asuinkerrostalojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 56 900 k-m^2, josta asumisen osuus on 56 300 k-m^2 ja liiketilojen 600 k-m^2. Yleisten rakennusten rakennusoikeus on 15 900 k-m^2. Asemakaavanmuutoksen mukaisten kortteleiden rakentamisen määrä on yhteensä 72 800 k-m^2. Vaiheasemakaavalla T-kortteleiden tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus muutetaan kerrosalametreiksi, jotta Ensimmäisensavun kiinteistön rakennusoikeus säilyy samana, vaikka kiinteistön pintaala pienene. Rakennusoikeutta on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueissa yhteensä 64 510 km^2. Kaava-alueen kokonaisrakennusoikeus on 137 310 km^2. AK-kortteleiden tehokkuus on keskimäärin e=2,6, mutta tehokkuus vaihtelee välillä n. e=1,9-3,0. Y-korttelissa tehokkuus on n. e=0,6.

Asemakaavan muutoksella varaudutaan muuttamaan osa kaava-alueen nykyisistä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista (T ja TTV5) asuinkerrostalojen (AK), yleisten rakennusten (Y) ja

autopaikkojen (LPA) korttelialueiksi, virkistys- ja puistoalueiksi (VU) sekä katu- ja torialueiksi. Toisensavun itäreunan leventämisellä muutetaan lisäksi pieni osa puistoaluetta katualueeksi.

Vaiheasemakaavalla esitetään katualueiden ulottuminen/leventäminen osalle nykyisiä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T, T-3 ja TTV5). Uusien katualueiden sijoittuminen ja nykyisten katujen levennykset perustuvat jo Muuran asemakaavaluonnoksessa 052600 tehtyihin ratkaisuihin. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen ja kiinteistön osalle sijoittumisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin kaavoihin. Lisäksi poistetaan tarpeettomat ohjeelliset tontinrajat sekä lentomelun vuoksi huoltoasumiseen liittyvät määräykset. Muilta osiltaan voimassa olevat asemakaavat nro 520200, 000224 ja 530700 jäävät voimaan.

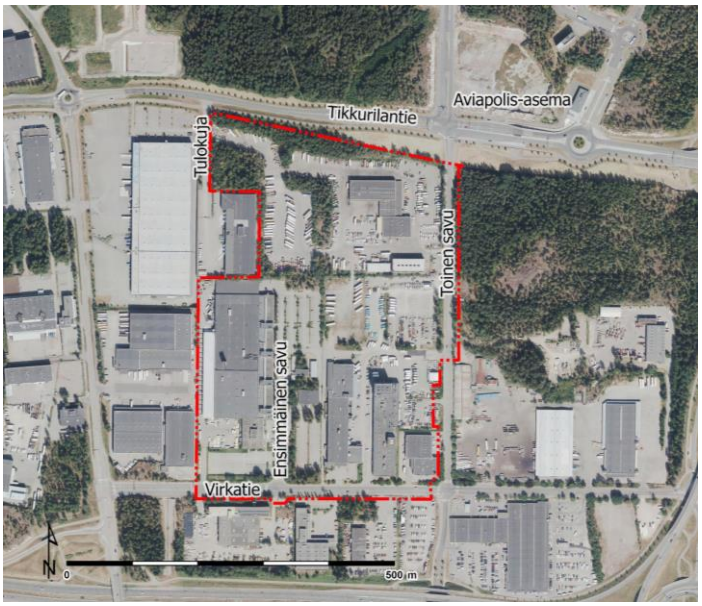
Hanke tiivistää kaupunkirakennetta, mikä on taloudellisuuden kannalta tärkeää. Se on myös joukkoliikenteen runkolinjan ja suunnitteilla olevan Vantaan ratikan linjan varrella sekä hyvin saavutettavissa kehäradan Aviapolis-asemalta. Hanke on kaupungin tavoitteiden mukainen.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Veromieheen, Helsinki-Vantaan lentoaseman kainaloon, on 1950-luvulta lähtien rakennettu Vantaan laajinta, yhtenäistä työpaikka- ja varastoaluetta (kuva 3). Kaupunginosaa halkovat ja sivuavat tiet ovat ajan kuluessa laajentuneet ja muuttuneet maisemaa hallitseviksi elementeiksi niin äänimaailmaltaan kuin leveydeltään. Alue on täyttynyt suurimittakaavaisista rakennuksista sekä asvaltoiduista pinnoista. Katuverkko on harva ja korttelikoko valtaisa.



Kuva 3. Ilmakuva suunnittelualueesta v. 2021. Punaisella pistekatkoviivalla asemakaava-alueen rajaus.

Suunnittelualue on pääosin 1970- ja 1980-luvuilla rakentunutta teollisuus- varastorakennusten aluetta.

Alue sijoittuu lähimmillään alle kilometrin etäisyydelle Helsinki-Vantaan lentoasemasta. Alueen rakentamisessa tulee huomioida sekä lentoaseman esterajoituspinnat (+100 m(N2000)) sekä mahdollisen lentoesteluvan tarve.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Suunnittelualue sijoittuu laajan reunamuodostumaselänteen ja laajan savitasangon saumaan siten, että alueen pohjoisosa sijoittuu selänteelle (kalliota ja moreenia) ja eteläosa savitasangolle, jossa paikoitellen esiintyy pieniä moreeni kumpareita.

Maastonmuodoiltaan alue on loivasti kumpuilevaa. Maanpinnan korot vaihtelevat +46,5 metristä +28 metriin (N2000, GK25FIN). Maisema alueella on vaatimaton teollisuus- ja varastoalueen maisemaa.

Kasvillisuus ja eläimistö

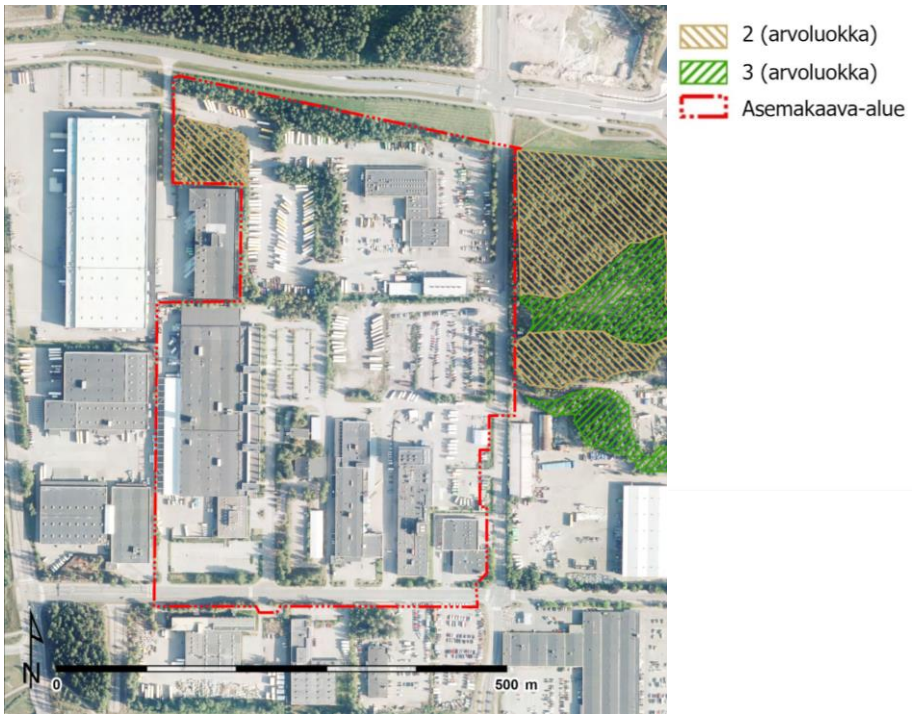
Veromiehen kaupunginosa on nykyisin ennen kaikkea yritysalue, jossa luonnolle on jäänyt tilaa varsin vähän. Alueen luoteisosassa, nykyisellään säilyvän T-korttelin alueella on metsäisiä laikkuja (kuvat 4–6).

Kuvat 4–6: Vasemmalta Toisensavun ja Tikkurilantien risteyksestä lounaaseen. Keskellä ja oikealla Tulokujan itäpuolen metsää ja kasvillisuutta.

Vantaan ratikan kaavarungon luontoselvityksessä (Faunatica 2021) tutkittiin myös Muuran alueelta luontoarvot. Alueelta selvitettiin luontotyypit, geologiset kohteet sekä lahokaviosammaleen, linnuston, lepakoiden ja liito-oravan esiintyminen (kuvat 7 ja 8). Liito-oravaa ei alueelta havaittu.

Luontotyypit ja geologiset kohteet

Suunnittelualueella on Vantaan ratikan luontoselvityksessä (Faunatica 2021) löytynyt vain yksi kohde ja tämäkin sijoittuu kaavassa vain teknisesti mukana olevalle, voimassa olevassa asemakaavan mukaiselle T-korttelialueelle. Luontotyypiltään arvoluokkaan 2 määritelty kohde (kuvassa 7 suunnittelualueen luoteisosassa) on luontotyypiltään varttunut havupuuvaltainen tuore kangas, valtakunnallisesti silmälläpidettävä ja Etelä-Suomessa vaarantunut luontotyyppi. Kohde on kuusivaltainen, mutta alueella kasvaa myös koivua, mäntyä ja vähemmässä määrin raitaa ja muita lehtipuita. Puusto on jossain määrin eri-ikäisrakenteista, mutta kohteen luonnontila on heikentynyt harvennuksen vuoksi. Suunnittelualueella ei ole geologisia kohteita.

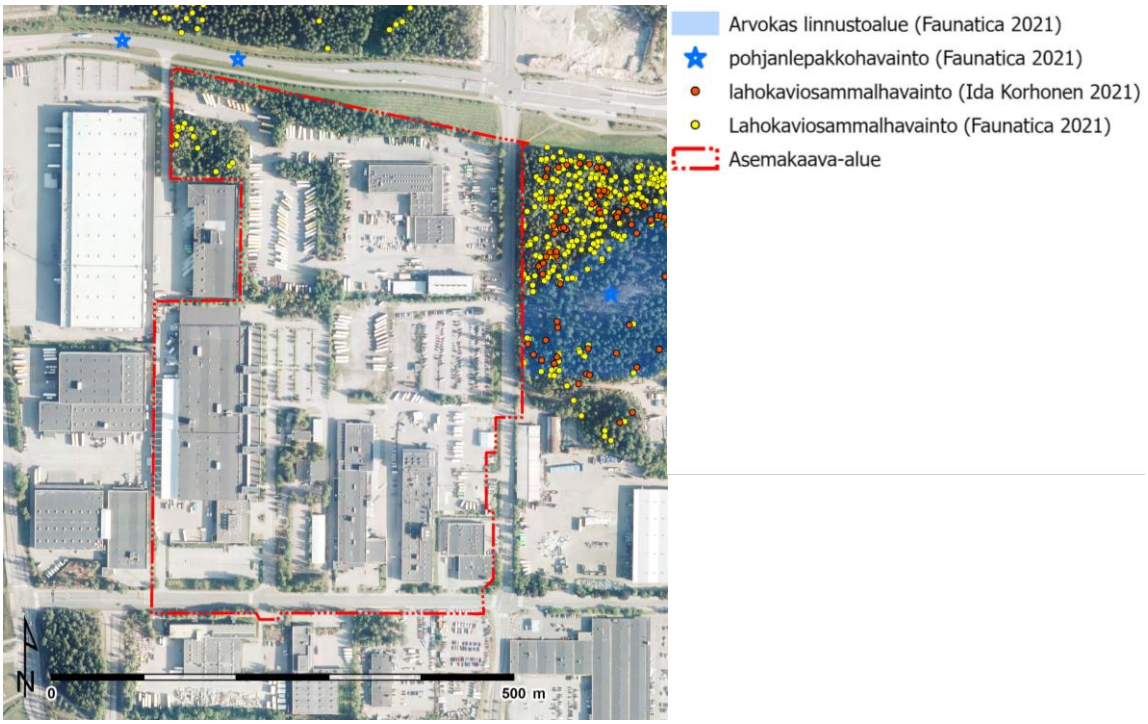


Kuva 7. Luontoarvot sekä -tyypit arvoluokittain (Faunatica 2021).

Lahokaviosammal

Selvityksessä (Faunatica 2020) lahokaviosammaleen suotuisan suojelutason on todettu toteutuvan Vantaalla ilman näitä potentiaalisia korkean uhkan alueita.

Ratikan kaavarungon luontoselvityksessä havaittiin suunnittelualueelta muutama yksittäinen lahokaviosammaleen itiöpesäkkeitä ja itujyväsryhmiä. Kaikki Muuran alueelta havaitut esiintymät saivat kuitenkin laajan vertailuaineiston keskiarvoa heikommat pistemäärät ja selvityksessä todetaan, että tällä perusteella ne eivät ole lahokaviosammaleen suotuisan suojelutason kannalta merkittäviä kohteita.



Kuva 8. Luontoarvoja Muuran alueella. Suunnittelualueen rajaus punaisella.

Linnusto ja lepakot

Alueen lintujen lajimäärä ja tiheys on pieni.

Tikkurilantiellä tehtiin kaksi yksittäistä havaintoa pohjanlepakosta, jotka sijoittuvat suunnittelualueen ulkopuolelle.

Vesistöt ja vesitalous

Suunnittelualue on nykytilanteessa pääosin rakennettua teollisuus-, logistiikka- ja katualuetta, ja suurin osa tontinosista on vettä läpäisemättömiä asfaltoituja pysäköinti- tai piha-alueita. Alueella ei ole luoteisosan metsälaikkujen ja istutetun pihakasvillisuuden lisäksi alueita, jotka parantaisivat veden imeytymisen mahdollisuuksia. Myös kallioinen maaperä vähentää veden imeytymisen mahdollisuuksia. Alue kuuluu Vantaan pienvesien valuma-aluerajaukseltaan Kirkonkylänojan valuma-alueeseen.

Suunnittelualue ei sijaitse pohjavesialueella.

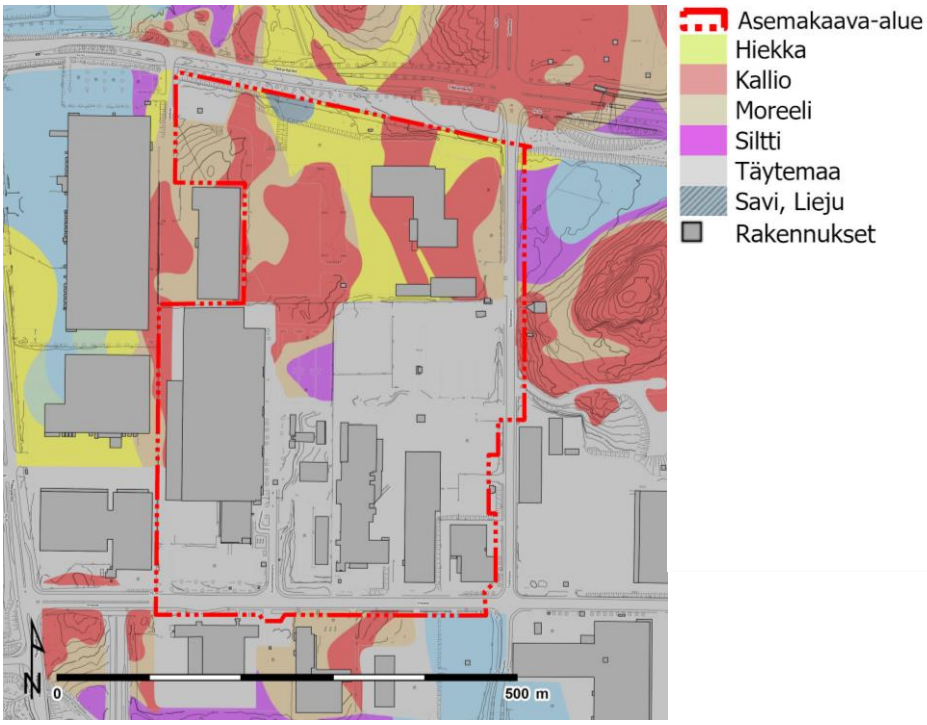
Maaperä

Maaperäkartan (kuva 9) mukaan suunnittelualueen pintamaa (0–1 m) on käyttötarkoitukseltaan muuttuvien alueiden osalta täytemaata, kaavassa teknisesti mukana olevilla T-korttelialueilla maaperä on täytemaata tai hiekkaa, moreenia ja kalliota.

Koko Muuran alue sijoittuu pohjatutkimusten mukaan pääosin kitkamaalle ja kairaukset ovat ulottuneet n. 0,5–4 m syvyydelle maanpinnasta. Alueella on tehty pohjatutkimuksia pääasiassa katualueilla.

Pohjatutkimusten mukaan Toisensavun eteläosassa pintamaan (0–1 m) alla on noin 2–9 m paksu kerros savea/silttiä. Saven ja siltin alla maakerrokset vaihtuvat hiekan ja soran kautta kalliopintaa päällystämään pohjamoreeniin. Kairaukset ovat päättyneet pääosin kiveen tai kallioon noin 4,2–10,8 m syvyydellä maanpinnasta. Kaksi kairausta on päätetty määräsyvyyteen 10,2 ja 13,5 m syvyydellä maanpinnasta.

Pohjavesi on mitattu (mittauspiste Toisensavun pohjoispäässä) viimeisen kymmenen vuoden aikana tasovälillä 36,3–38,2, eli noin 0,6–2,5 m syvyydellä maapinnasta.



Kuva 9. Asemakaava-alueen maaperäkartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan kitkamaa-alueella rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti. Savi- ja silttialueilla suositeltu perustamistapa on paalutus. Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Veromiehen kaupunginosassa asui vuoden 2020 alussa 1078 henkeä. Alueen asunnot keskittyvät Aerolan asuinalueelle sekä Perintötielle rakentuneisiin uusiin asuinkohteisiin. Veromiehessä on vähemmän 0–6-vuotiaita (8 %), 7–15-vuotiaita (3 %) sekä yli 65-vuotiaita (5 %) kuin Vantaalla keskimäärin, mutta työikäisten (16–64-vuotiaiden) osuus sen sijaan on reilusti suurempi kuin Vantaalla keskimäärin, 83 %. Koko Aviapoliksen suuralueen asukasluku oli 20 023 henkeä, missä kasvua on reilut 1190 henkeä viimeisen 5 vuoden aikana.

Perheellisiä asuntokuntia Veromiehessä on vähemmän kuin Vantaalla keskimäärin, mikä näkyy pienasuntovaltaisuutena. Veromiesläisten keskitulot ovat hieman keskimääräistä pienemmät, vaikka työllisten osuus on suurempi. Asuntotuotannosta puolet on omistusasuntoja, puolet vuokra-asuntoja. Lentokentän läheisyyden luoma kansainvälinen ilmapiiri näkyy myös väestössä, sillä asukkaista joka neljäs on ulkomaan kansalainen. Vieraskielisten osuus onkin kasvanut jyrkästi viimeisen 10 vuoden aikana 13,6 %:sta 37,9 %:iin.

Aviapoliksen kaavarungossa on varauduttu noin 20 000 uuden asukkaan sijoittumiseen Veromiehen alueelle. Lukua on myöhemmin tarkistettu asemakaavoituksen edetessä ja tämänhetkinen arvio on, että uusia asukkaita Veromieheen sijoittuisi 25 000–26 000. Muuran kaavaluonnosalueelle on arvioitu rakentuvan tulevin asemakaavojen myötä asuntoja yhteensä reilulle 5 400 asukkaalle. Nyt kaavoitettavalle alueelle Muuran keskustan länsiosan ja ns. talvikylän kortteleihin on tulossa asukkaita n. 1 150 asukkaalle (asuntoja n. 820 kpl).

Muuran kaava-alueella ei ole nykyisellään asuntoja.

Palvelut ja työpaikat

Tällä hetkellä Veromiehessä on pääasiassa teollisuus-, liike- ja varastorakennuksia, mutta tulevaisuudessa alue monipuolistuu. Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa on yhteensä reilut 24 000 työpaikkaa (v. 2019). Veromiehen kaupunginosan reilusta 15 400 työpaikasta lähes 33 % on kuljetus- ja varastointialalla. Lentoasema on houkutellut ympärilleen yrityksiä, joille on tarjolla toimitiloja Veromiehen uusissa toimistorakennuskokonaisuuksissa, mm. Technopoliksessa ja Kehä III:n pohjoispuolella. Kaupunginosassa on myös hotelleja, erityiskauppoja ja tuotantolaitoksia. Veromiehessä sijaitsee Kehäradan Aviapoliksen asema. Lentokentällä on oma juna-asemansa.

Teollisuus- ja varastoalueen keskellä on Vantaan ammattiopisto Varian Rälssitien toimipiste, jossa opiskelijat voivat suorittaa autoalan, lentokoneasennuksen tai logistiikan perustutkinnon. Lisäksi Finavian ammatillisessa erikoisoppilaitoksessa Avia Collegessa annetaan koulutusta eri ilmailuammatteihin. Ilmakehän varressa on helikopterikoulutuskeskus. Veromiehessä on myös ilmailun valtakunnallinen erikoismuseo, Suomen Ilmailumuseo.

Aviapoliksen kaavarungossa varaudutaan noin 40 000–60 000 työpaikan sijoittumiseen Veromiehen alueelle.

Muuran alueella työpaikat sijoittuvat tällä hetkellä teollisuuden ja logistiikan alan yrityksiin.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Veromies sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla. Lentokentän läheisyys mahdollistaa nopeat yhteydet myös ulkomaille, etenkin Kaukoidän ja Euroopan välillä. Valtatie E 18, joka pääkaupunkiseudulla on Kehä III, yhdistää Belfastin ja Pietarin sekä mm. Vuosaaren sataman. Tuusulanväylä on tehokas yhteys sisämaahan. Kehärata yhdistää pääkaupunkiseudun. Hyvä saavutettavuus on ollut yksi niistä tekijöistä, jotka ovat tehneet Aviapoliksesta halutun työpaikkojen sijoittumisen alueen.

Koko Veromiehen, kuten myös Muuran, yhdyskuntarakenteessa korostuu nykyisellään autoilu: korttelikoko on suuri, rakennukset sijaitsevat paikoin harvassa ja pysäköinti on kaupunkikuvassa näkyvää. Työpaikka- ja varastorakennukset ovat arkkitehtuuriltaan pääosin vaatimattomia. Kokonaisuutena Veromiehen kaupunkikuva on mitäänsanomaton. Muuran ulkopuolelle sijoittuvia Veromiehen kaupunkikuvan kiinnekohtia ovat muutamat luonteikkaat teollisuusrakennukset ja Kehä III:n toimistorakennusten rivi. Puistot ja ulko-oleskelun viihtyisyys ovat olleet toissijaisia.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Veromiehen alueella on yhteensä 43 Vantaan kaupunginmuseon inventoimaa rakennusperintökohdetta. Kaupunginmuseo teki vuosina 2014–2015 tarkistusinventoinnin Veromiehen 1970-luvulla rakennetuista rakennusperintökohteista. Kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä kohteita on alueella yhdeksän ja kulttuurihistoriallisesti merkittäviä kohteita neljä. Muiden kohteiden rakennusperintöarvot todettiin vaatimattomiksi. Muuran alueella ei ole merkittäviä rakennusperintökohteita.

1980- ja 1990-luvun rakennuskannan inventointi on tällä hetkellä käynnissä. Tähän liittyen kaupunginmuseon rakennustutkijat ovat kartoittaneet Muuran alueen tämän aikakauden kohteet ja todenneet, ettei alueen rakennuksilla ole ilmeisiä rakennusperintöarvoja.

Virkistys

Suunnittelualueen itäpuolella sijaitsee Plootukallion luonnontilainen metsäalue, joka tarjoaa tällä hetkellä mahdollisuuden virkistäytymiseen Muuran alueella. Muuran kaupunkikylät 1-asemakaavan muutoksessa (002356) alueen poikkisuuntaista viheryhteyttä on parannettu Huberilan suuntaan uusilla puistoilla sekä Lentoasemantien ylittävällä puistosillalla. Myös Plootukalliolle on suunniteltu leikkipaikkaa ja kävely-yhteyksiä sekä luonnontilaisen alueen säilyttämistä. Muuran länsipuolelle sijoittuu Osumapuisto, joka on osa Krakanojan varren puistokokonaisuutta. Yhteys Osumapuistoon Muuran alueelta kulkee Virkatien kautta Kehä III:n vartta pitkin. Veromiehen itäpuolen puistoalueille (mm. Annefredinpuistoon) ei nykyisellään ole toimivaa viheryhteyttä.

Kehä III:n eteläpuolella on viihdekeskus Flamingo kylpylöineen ja ravintoloineen. Tikkurilantien pohjoispuolella sijaitsee ilmailumuseo. Muutoin virkistysmahdollisuudet ovat olemattomat ja etäisyydet ovat pitkiä sekä virkistysreitit laajempiin metsiin tai Vantaanjoen varrelle ovat katkonaiset.

Liikenne

Autoliikenne

Muuran alue rajoittuu itäosastaan Lentoasemantiehen, eteläosassa Virkatiehen, pohjoisessa Tikkurilantiehen ja lännessä osittain Toiseensavuun. Kehä III kulkee myös alueen eteläpuolella, noin 160 m etäisyydellä. Alueen sisällä ei ole tällä hetkellä katuja. Liikennemäärät ovat kyseisillä kaduilla nykyisellään: Kehä III 58 740 KAVL (v.2021), Lentoasemantie 22 750 KAVL (v.2020), Tikkurilantie 10 780 KAVL (v.2021), Virkatie 3600 KAVL (v.2018) ja Toinensavu 3160 KAVL (v.2021).

Vantaan kaupungin tilaamassa Aviapoliksen liikenneverkkoselvityksessä (laadittiin liikenne-ennustemalli HELMET 3.0 perusteella) tutkittiin liikenteen verkollinen tarkastelu ja Muuran kaavaluonnosalueen läheisyydestä alustava yleissuunnitelma, jossa on esitetty katuverkon hierarkia toimintojen sijoittumisen perusteella sekä alustavat poikkileikkaukset ja liittymätyypit. Tarkasteluvuosina olivat 2030 ja 2050. Aviapoliksen liikenneverkko ei merkittävästi ruuhkaudu vuoden 2030 ennustetuilla liikennemäärillä. Vuonna 2050 liikenneverkon kuormitus saattaa olla välityskyvyn ylärajalla ruuhka-aikoina Tuusulanväylällä ja Lentoasemantiellä, kun taas Veromiehen sisäinen liikenne on sujuvaa ja määrällisesti kohtuullista. (Sitowise, 2020)

Muuran meluselvityksen yhteydessä alueen liikenne-ennusteita v. 2050 tarkistettiin Aviapoliksen liikenneverkkoselvityksen sekä yleiskaavan liikenne-ennusteiden pohjalta. Näitä liikenne-ennustemääriä käsitellään kohdassa Ympäristöhäiriöt, Ilmanlaatu/Pienhiukkaset (s. 16).

Kävely ja pyöräily

Veromiehen nykyinen jalankulkuverkko on harva, minkä takia todelliset kävelymatkat muodostuvat pitkiksi suhteessa linnuntie-etäisyyksiin. Valtaosa alueen nykyisten toimintojen sijoittumisesta on perustunut autoliikenteeseen, jolloin tarve tiheälle kävelyverkolle on ollut pieni. Lentoasemantien parantamisen yhteydessä on rakennettu kaksi uutta jalankulkuyhteyttä Lentoasemantien poikki: Technopoliksen kohdalle Karhumäen silta ja lähelle Kehä III:a Virkatie - Äyrikujan alikulku. Kävely- ja pyöräily-yhteyksiä ympäröivään kaupunkirakenteeseen on silti edelleen vain noin 500 metrin välein.

Muuran alueen ympäröivillä katualueilla on pääosin kadun molemmin puolin yhdistetty jalankulku- ja pyörätie. Toisensavun liittymästä länteen Tikkurilantiellä on ainoastaan etelälaidalla yhdistetty jalankulku- ja pyörätie.

Joukkoliikenne

Kehärata yhdistää Veromiehen kaupunginosan seudun raideliikenneverkkoon ja mahdollistaa tiheän ja vaihdottoman raideyhteyden alueelta 23 asemalle eri puolille pääkaupunkiseutua. Kaupunginosaa palvelevat sekä Aviapoliksen että Lentoaseman rautatieasemat. Suunnittelualueelta on Aviapolis-asemalle matkaa lyhyimmillään noin 250 m. Junat liikennöivät sekä Tikkurilan että Huopalahden suuntiin ruuhka-aikana 10 minuutin välein. Matka-aika Aviapolis-asemalta Tikkurilaan on noin 12 minuuttia, Myyrmäkeen noin 13 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 32 minuuttia.

Alueella on hyvät bussiyhteydet. Muuran läpi Toistasavua pitkin kulkevat tällä hetkellä runkolinjat 570 (Mellunmäki-Tikkurila-Aviapolis-Lentoasema) ja 600 (Rautatientori-Kartanonkoski-Lentoasema), ja niiden lähimmät pysäkit ovat Toisellasavulla ja Aviabulevardilla. Lentoasemantietä pitkin kulkevat linjat 415N (Elielinaukio-Martinlaakso-Aviapolis-Lentoasema), 584 (Kalajärvi-Martinlaakso-Aviapolis) ja 574 (Peijas-Aviapolis-Ylästö-Myyrmäki). Näiden linjojen lähimmät pysäkit ovat Lentoasemantiellä, Virkatien ja Äyrikujan alikulun läheisyydessä. Lisäksi Kehä III ja Pakkalantien risteyksessä on pysäkit, joilta kulkevat bussilinjat 583 (Perusmäki -Martinlaakso-Aviapolis), 584 (Kalajärvi-Martinlaakso-Aviapolis). Tikkurilantien pysäkkien kautta kulkevat linjat 561 (Itäkeskus-Aviapolis-Kivistö) ja 576 (Tikkurila-Aviapolis-Seutula-Kivistö). Pysäkit Tikkurilan tiellä sijaitsevat lähellä Toisensavun ja Pakkalantien risteyksiä.

Suunnitteilla on myös Vantaan ratikka, jonka linjaus kulkee Muurassa Aviapolis-asemalta etelään, uutta Muuranraitiota pitkin Toisellesavulle ja siitä edelleen Osumatielle. Pysäkkiä on suunniteltu Muuran keskustaan, Toisellesavulle, ja eteläiseen Aviapolikseen, Aviapolis-aseman läheisyyteen.

Vesihuolto

Suunnittelualue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin ja on nykyisellään vesihuollon toiminta-aluetta ja huleveden viemäröintialuetta. Vesihuoltoverkosto on rakennettu palvelemaan nykyistä teollisuus- ja logistiikka painotteista toimintaa.

Vedenjakelu

Suunnittelualueen nykyiset vesijohdot kulkevat alueen läpi Virkatiellä, Toisellasavulla ja Tikkurilantien eteläreunalla. Lisäksi Tulokujalla ja Ensimmäiselläsavulla on nykyistä vesijohtoverkostoa. Alue kuuluu Tikkurilan painepiiriin, jonka verkostopainetta ylläpidetään Hiekkaharjun vesitornilla. Vesitornin varastotilavuus on 8000 m³.

Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta, Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta. Tikkurilan painepiiri saa vetensä Helsingin Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta, josta vesi pumpataan Ylästön paineenkorotuspumppaamon kautta Tikkurilaan.

Alueen painetasot vaihtelevat välillä +66 m… +83 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Suunnittelualueen jätevesiviemärit kulkevat vesijohtoverkoston yhteydessä Virkatiellä, Ensimmäiselläsavulla, Toisellasavulla, Tulokujalla sekä Tikkurilantien eteläreunalla.

Jätevedet johdetaan Lentoasemantien alitse Kehä III varren runkoviemäriin ja edelleen Tuusulanväylän alitse Köyhämäen mittausasemalle. Mittausasemalta vedet johdetaan Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymän viemäritunneliin ja lopulta Viikinmäen keskuspuhdistamolle.

Hulevesiviemäröinti / hulevesijärjestelmä

Suunnittelualueen hulevesiviemärit kulkevat muun vesihuollon yhteydessä Virkatiellä, Ensimmäiselläsavulla, Toisellasavulla sekä Tulokujalla. Tikkurilantien eteläreunalla hulevesiviemäri kulkee koko kaavamuutosalueen osalla. Kaava-alueen hulevedet johtuvat Virkatien hulevesiviemärin kautta Lentoasematien alitse ja päätyvät Rälssipuistossa Palo-ojaan, josta vedet laskevat lopulta Keravanjokeen.

Pöyry on laatinut Keski-Vantaan hulevesijärjestelmän toiminnallisen selvityksen (16.6.2019). Selvityksessä on todettu, että Virkatiellä sadevesiviemäri on tulvimiselle herkkä Toisensavun ja Osuustien muodostaman risteysalueen läheisyydessä. Sadevesimaksimikuormitus ylittää järjestelmän rakenteellisen välityskyvyn eli mitoituksen hyvin herkästi. Tämä on hyvä huomioida, kun alueen hulevesiverkostoa suunnitellaan uudestaan.

Kaukolämpö

Kaukolämpöverkko on rakennettu Virkatielle ja Toisellesavulle.

Sähköverkko

Vantaan Energialle kuuluvia keskijänniteverkon sekä pienjänniteverkon maakaapeleita on katualueiden varressa sekä nykyisten kiinteistöjen alueella.

Ympäristöhäiriöt

Ilmanlaatu/Pienhiukkaset

Liikennemääriltään suurimpien väylien läheisyydessä pienhiukkaset muodostavat potentiaalisen terveyshaitan, minkä vuoksi herkkien toimintojen ja asuinrakennusten tulee sijoittua riittävän etäälle väylistä. Vuodelle 2050 arvioidut liikennemäärät (KAVL) Muuran kohdalla ovat Kehä III:lla n. 68 000 ajon./vrk, Lentoasemantiellä n. 38 000 ajon./vrk, Tikkurilantiellä n. 9 000–11 000 ajon./vrk ja Virkatiellä 5000–5500 ajon./vrk. Alueen sisäisille kokoojakaduille liikennemääriksi on arvioitu Aurtuakatu 3500 ajon./vrk. ja Plootukatu 2500 ajon./vrk.

Asuinrakennusten suositusetäisyys ajoradan reunasta on 10 m, kun liikennemäärä on 5000 ajon./vrk, 20 m (minimi 7 m), kun liikennemäärä on 10 000 ajon./vrk ja 40 m (minimi 14 m), kun liikennemäärä on 10 000–20 000 ajon./vrk. Etäisyydet asemakaava-alueen rakentamisen Kehä III:lle tulee olla 136 m (min. 48 m), Lentoasemantielle 76 m (min. 27 m) ja Virkatielle 10 m (ei minimietäisyyttä).

Herkillä kohteilla, kuten koululla, etäisyydet ovat 40 m (min. 20 m), kun liikennemäärä on 5 000–10 000 ajon./vrk, ja 80 m (min. 40 m), kun liikennemäärä on 10 000–20 000 ajon./vrk. Etäisyyden Kehä III:lle tulisi olla 200 m (min. 136 m) ja Lentoasemantielle 152 m (min. 76 m).

Asemakaavan muutoksen mukainen rakentaminen on pääosin suositusetäisyyttä kauempana suurimmista liikennekaduista. Kaikki asuinkorttelit sekä päiväkodin kortteli sijoittvat kokonaan suositusetäisyydelle Lentoasemantiestä ja Kehä III:sta. Virkatien varressa asuinkorttelit sijoittuvat hieman vain Toisensavun ja Virkatien kulmassa suositusetäisyyttää (10 m) lähemmäs suunnitellusta katualueen rajasta.

Liikenne- ja lentomelu

Suunnittelualue on pääasiassa yleiskaavan lentomeluvyöhykkeellä 3, L_{DEN} 50–55 dB. Asuinhuoneiden ulkokuoren ääneneristävyyden lentomelua vastaan on tällöin oltava $\Delta L \geq 32$ dB ja toimistotilojen $\Delta L \geq 28$ dB. Luoteiskulma sijoittuu lentomelualueelle 2, L_{DEN} 55–60 dB. Alueelle ei tule sijoittaa asumista ja toimistotilojen ääneneristävyyden tulee olla $\Delta L \geq 32$ dB.

Muuran suunnittelun yhteydessä laadittiin koko kaavaluonnosalueelle meluselvitys, jossa tarkasteltiin tie- ja raitioliikenteen aiheuttamat meluvaikutukset suunnitelmaluonnoksen mukaisiin rakennuksiin sekä oleskelualueisiin (Sitowise, 2022). Selvityksessä on huomioitu myös lentokoneiden koekäyttöalueen sekä lentoliikenteen aiheuttama melu. Merkittävimmät tieliikenteen melulähteet alueella ovat Kehä III, Lentoasemantie ja Tikkurilantie. Myös Virkatie ja alueen halki kulkeva Toinensavu aiheuttavat melua alueelle.

Meluselvityksen mukaan ennustetilanteessa v. 2050 suunnitellut rakennusmassat suojaavat hyvin leikki- ja oleskelualueita (kuva 10). Asuinrakennusten sisäpihoilla toteutuvat sekä päiväajan ohjearvo 55 dB että yöajan ohjearvo 45 dB. Umpikortteleihin perustuva korttelirakenne suojaa sisäpihat niin hyvin, ettei melulähteiden suuntaan myöhemmin rakentuvilla toimisto- ja muilla toimitilarakennuksilla (KTY) ole vaikutusta pihojen melutasoihin. Puistojen melutilanteeseen toimitilarakentamisella on kuitenkin merkitystä. Suurimmat julkisivuun kohdistuvat keskiäänitasot aiheutuvat Kehä III:n liikennemelusta Virkatien varren asuinrakennusten ylimpiin kerroksiin.

Kuva 10. Melutilanne ennustetilanteessa v. 2050, kun koko Muuran alue rakentunut (Sitowise 2022).

Nyt laadittavan asemakaavan yhteydessä tarkennettiin meluselvitystä suunnittelualueen osalta (Sitowise, 2023). Selvityksessä on käytetty valtioneuvoston päätöksen 993/1992 mukaisesti keskiäänitasojen ohjearvoina piha-alueilla ja ulko-oleskelualueilla, aukioilla ja koulun ja päiväkodin pihoilla päivällä 7–22 enintään 55 dB (L_{Aeq}) ja yöllä 22–7 enintään 45 dB (L_{Aeq}). Ennusteliikennemäärinä on käytetty v. 2050 liikenne-ennusteita, jotka perustuvat Aviapoliksen liikenneverkkoselvitykseen (Sitowise ja FLou, 2019), mutta niitä tarkistettiin osittain Vantaan kaupungin toimesta. Meluselvityksessä laskettiin melutasot ennusteliikenteellä nykyisellä maankäytöllä sekä suunnitellulla maankäytöllä eri rakentamisen vaiheissa (kuvat 11 ja 12, 13 ja 14). Alueen rakentumista vaiheittain tarkasteltiin siten, että erityisesti yhtenäiskoulun, päiväkodin ja liikuntahallin piha-alueen melutasot eri tilanteissa saatiin selville.

Melun ohjearvot toteutuvat kaikissa rakentamisen vaiheissa kaikilla asuinrakennusten sisäpihoille suunnitelluilla leikki- ja oleskelualueilla rakennusmassojen tuoman suojan vuoksi. Paukepolun varteen suunnitelluille asuntopihoille kantautuu melu Virkatieltä ja Aurtuakadulta, niin että ohjearvot ylittyvät osalla pihoista. Asuntopihat suositellaan suojattavan pohjoisen ja etelän suunnasta tulevalta melulta esimerkiksi meluseinänä toimivien tiiviiden piha-aitojen tai terassilasituksen avulla.

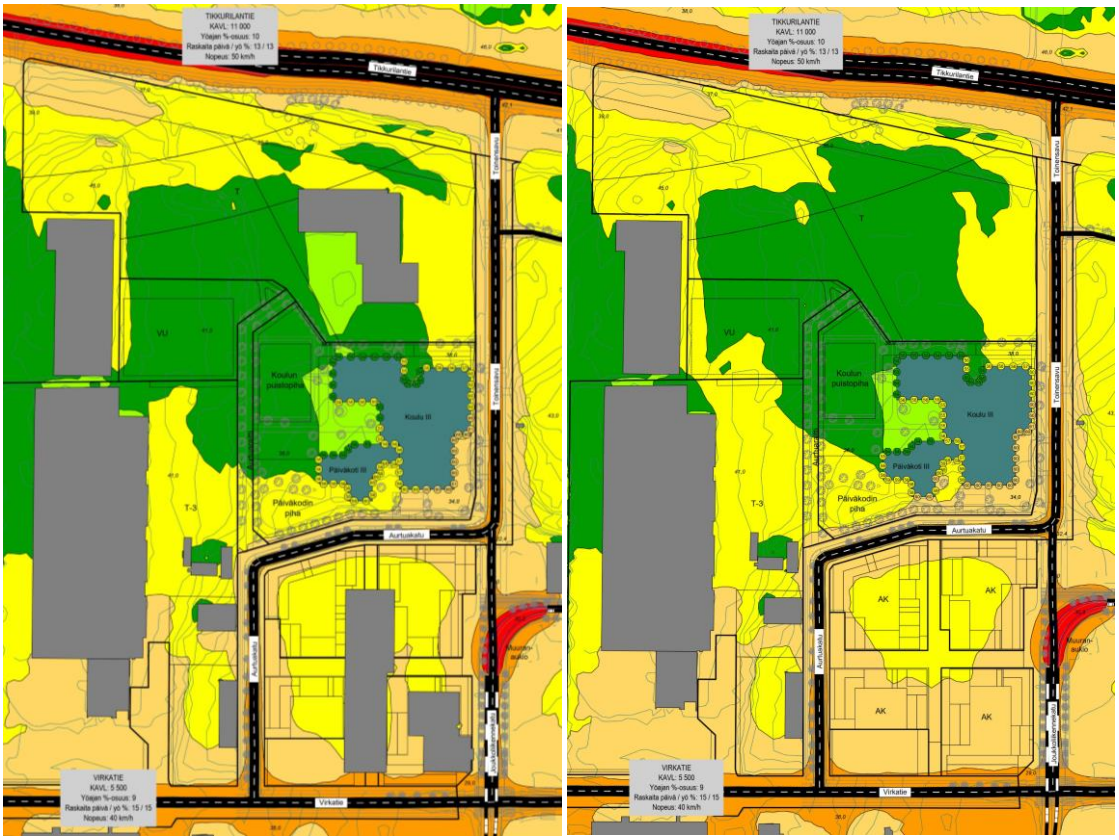
Kattopihojen melutasot riippuvat pitkälti niitä suojaavien rakennusmassojen korkeudesta ja suositellaan, että mahdolliset oleskeluun osoitetut kattopihat sijoitetaan mahdollisimman hyvin korkeampien asuinrakennusten suojaan ja niiden putoamissuojat toteutetaan meluntorjunnallisesti tiiviinä. Viitesuunnitelman mukaiset kattopihat täyttävät kumpikin meluohjearvot, kun korttelin 52145 kaide toteutetaan 1,5 m korkeana ja meluasuojaavana.

Kuva 11 ja 12. Melutilanne ennustetilanteissa, kun kaavan mukainen rakentaminen on toteutunut ja kun koko Muuran alueen rakentaminen on toteutunut (Sitowise, 2023).

Aurtuapuistossa toteutuu päiväajan ohjearvo 55 dB tämän asemakaavan mukaisen puistoalueen laajuudelta jo, kun koulukortteli sekä Virkatien varren asuinkorttelit ovat rakentuneet. Kuitenkin jo vaiheessa 1, kun alueelle on rakentunut vain koulukorttelin rakennukset (ja muut nykyiset rakennukset ovat vielä paikoillaan), suurin osa puistosta ja puistoon suunnitellusta urheilukentästä on

meluohjearvon mukainen. Haastavin tilanne syntyy, kun nykyiset teollisuusrakennukset on purettu ja koulukortteli on yksinään valmis. Tällöin puistosta ja urheilukentästä osassa ylittyy meluohjearvo 55 dB. (kuvat 13 ja 14)

Koulukorttelin alueella, Muuran kaavaluonnoksen mukaisen viitesuunnitelman, Aurtuakadun varteen sijoittuvan päiväkodin oleskelupihalla ohjearvo ylittyy kaikissa rakentamisen vaiheissa ja piha on suojattava joko rakennusmassalla tai meluesteellä. Tarvittavan meluesteen korkeus (1,5-5m) riippuu rakentamisen vaiheesta. Muilta osin koulun oleskelupiha täyttää meluohjearvon 55 db kaikissa rakentamisen vaiheissa. Ennustetilanteessa kun koko Muuran alue on rakentunut, on koulun pihan melutaso laajasti alle 50 dB.



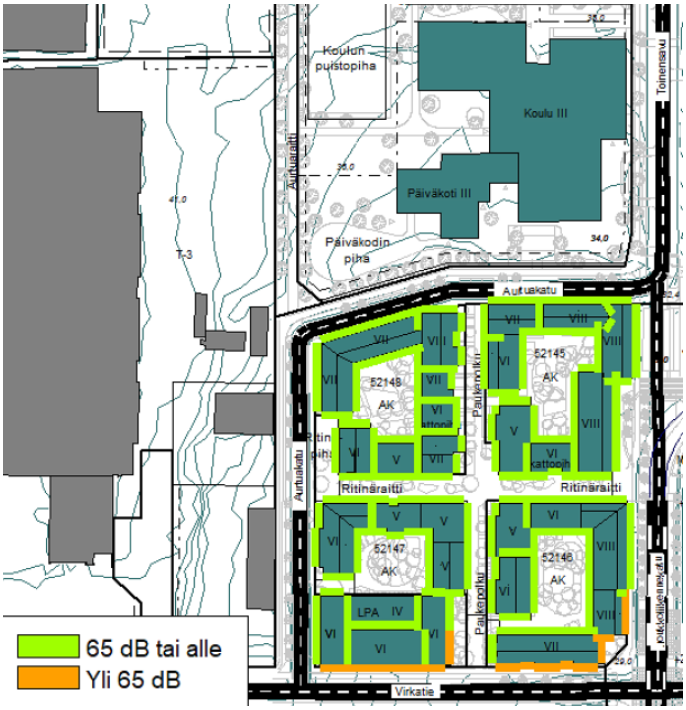
Kuva 13 ja 14. Melutilanteet koulukorttelista ennustetilanteissa nykyisten teollisuusrakennusten kanssa sekä ilman (Sitowise 2023).

Julkisivuihin kohdistuvat keskiäänitasot ovat alueella maltillisia, pääosin ne ovat alle 65 dB päiväaikaan. Suurimmat julkisivuun kohdistuvat keskiäänitasot aiheutuvat Kehä III:n liikennemelusta Virkatien varren asuinrakennusten ylimpiin kerroksiin. Raitiotien aiheuttamat enimmäisäänitasot ovat suurimpia Muuran aukion kaarteen kohdalla kaarrekirskunnan vuoksi. Alueella tulee jo lentomelun vuoksi varautua pääosin julkisivujen äänitasoerovaatimukseen 32 dB, mutta Virkatien varrella sekä Muuran aukiolla äänitasoerovaatimus on edellä kuvatuista syistä tätä suurempi tietyissä kortteleiden osissa.

Julkisivuihin kohdistuva päiväajan keskiäänitaso ylittää 65 dB vain osassa Virkatien varren kortteleita. Näille osuuksille suositellaan asuntojen avaamista myös hiljaiselle sisäpihan puolelle sekä viherhuoneita parvekkeiden sijaan (kuva 15).

Asuinkorttelien vaiheittain rakentamisessa on tarpeen mukaan huomioitava väliaikaisen meluntorjunnan tarve oleskelupihojen suojaamiseksi. Mahdollisuuksien mukaan suositellaan, että vähintään

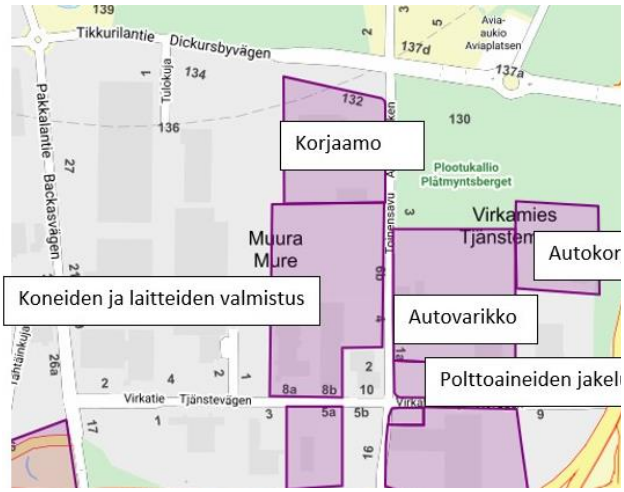
melulähteiden puoleiset rakennusmassat ovat rakentuneet ennen kunkin korttelin oleskelualueen käyttöönottoa. Alueen suositellaan muutoinkin rakentuvan niin, että ensin rakentuvat merkittävimpien melulähteiden puoleiset rakennukset eli Virkatien myötäiset korttelit. Rakennuslupavaiheessa suositellaan tarkennettavan melulaskentoja, jos liikenne-ennusteet ovat merkittävästi muuttuneet. Myös kattopihojen oleskelualueiden sijaintien tarkennettua melulaskentojen päivittämistä suositellaan ohjearvojen saavuttamisen varmistamiseksi.



Kuva 15. Julkisivuihin kohdistuvat päiväajan keskiäänitasot (Sitowise, 2023).

Pilaantuneet maat

Veromiehen alueella on paikoin pilaantuneita maita, mikä johtuu alueen teollisuushistoriasta. Muuran alueelta ei ole tehty maaperätutkimuksia, mutta kaupungilta löytyy seuraavia tietoja alueella olleista mahdollisesti likaavista toiminnoista (kuva 16). Asemakaavan alueella on toiminut korjaamo sekä koneiden ja laitteiden valmistusta. Maaperän mahdollinen pilaantuminen ja puhdistustarve tulee selvittää viimeistään rakennuslupavaiheessa. Asemakaavan muutoksessa määrätään, että maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.



Kuva 16. Vantaan karttapalvelussa näkyvät merkinnät mahdollisesti maaperää pilaavista toiminnoista.

Seveso-laitokset

Tukesin valvomia, vaarallisia aineita käsitteleviä laitoksia (nk. Seveso-laitoksia) sijaitsee koko Veromiehen kaupunginosassa yksi kappale sekä muutamia muita laitoksia kaupunginosan lähiympäristössä. Aviapolis-kaavarunkotyön yhteydessä tehdyn selvityksen (Gaia Consulting, 2015) perusteella laitokset eivät vaikuta merkittävästi Veromiehen kaupunginosan, eivätkä näin myöskään kaavamuutosten maankäyttömahdollisuuksiin.

Suunnittelualueella ei sijaitse kyseisiä laitoksia, mutta yhden laitoksen konsultointivyöhyke ulottuu jonkin verran kaava-alueelle ja toisen reuna sivuaa kaava-aluetta. Tukesin antaman lausunnon mukaan kaavamuutokselle ei ole estettä, koska etäisyydet kyseisistä laitoksista kaavamuutosalueen

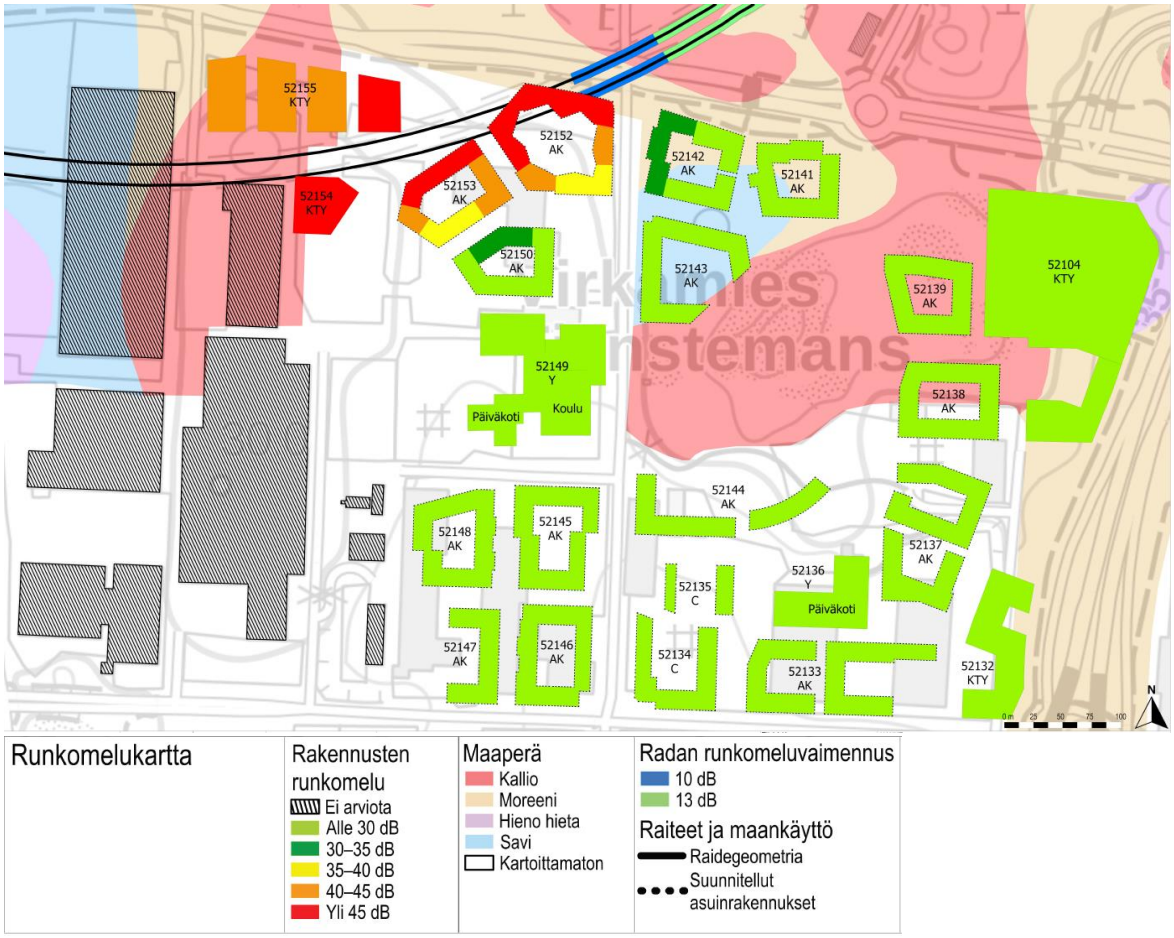
toimintoihin ovat riittävät onnettomuuksista aiheutuvien, ihmisten terveyteen kohdistuvien, seurausten ehkäisemiseksi.

Kehäradan tärinä ja runkomelu

A-Insinöörien (2023) tekemässä selvityksessä on arvioitu tärinän ja runkomelun riskialueita Muuran alueella, Vantaalla. Alueelle mallinnettiin kaavaluonnoksen mukaisia rakennuksia, ja niille määriteltiin laskennallisesti Kehä-radasta aiheutuvat tärinä- ja runkomelutasot (kuva 17).

Kehärata kulkee tunnelissa asemakaavan muutosalueen pohjoisosassa. Koska rata kulkee tunnelissa ja Muuran alueen rakennusten perustamistavaksi oletetaan kallionvaraista tai paaluille perustamista, tärinä ei selvityksen perusteella aiheuta riskiä.

Kehäradan tunnelissa Muuran kohdalla ei ole toteutettu runkomeluvaimennusta. Tästä syystä kehäratatunnelin päälle tai sen lähettyville sijoittuville asuin- ja toimitilarakennusten korttelialueille kohdistuu runkomeluriski. Tämä tulee huomioida näiden alueiden jatkosuunnittelussa.



Kuva 17. Runkomelukartta (A-Insinöörit, 2023).

2.1.4 Maanomistus

Suunnittelualue on pääosin yksityisessä omistuksessa (kuva 18). Alueen päämaanomistajat ovat Sagax Finland Oy ja Logicor Oy. Toisensavun levennys pohjoisessa ulottuu hieman Avia Real Estaten/Finavian maalle. Nykyiset katualueet ovat Vantaan kaupungin omistuksessa.

Kuva 18. Maanomistus Muurassa.

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

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa alueraken-netta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Terveellinen ja turvallinen elinympäristö

- Varaudutaan sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Uusi rakentaminen sijoitetaan tulvavaara-alueiden ulkopuolelle tai tulvariskien hallinta varmistetaan muutoin.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Elinvoimainen luonto- ja kulttuuriympäristö sekä luonnonvarat

- Edistetään luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaiden alueiden ja ekologisten yhteyksien säilymistä.
- Huolehditaan virkistyskäyttöön soveltuvien alueiden riittävyydestä sekä viheralueverkoston jatkuvuudesta.
- Luodaan edellytykset bio- ja kiertotaloudelle sekä edistetään luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä.

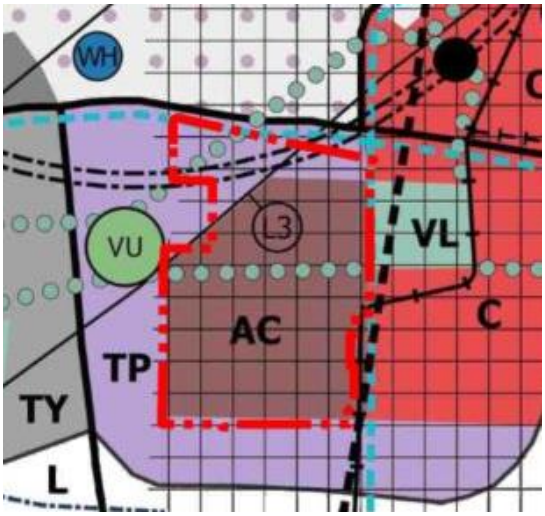
Maakuntakaava

Kuva 19. Ote Uusimaa-kaavasta 2050. Suunnittelualueen sijainti punaisella pistekatkoviivalla.

Suunnittelualuetta koskee Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava (kuva 19). Maakuntavaltuusto hyväksyi kaavakokonaisuuden 25.8.2020, ja maakuntahallitus päätti kaavojen voimaantulosta 7.12.2020. Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut korkeimman hallinto-oikeuden 13.3.2023 antamien päätösten myötä lainvoimaiseksi. Kaavakokonaisuus korvaa aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa ja 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua. Korkeimman hallinto-oikeuden ratkaisun myötä Helsingin seudun vaihemaakuntakaava jää kokonaisuudessaan valtuuston hyväksymispäätöksen mukaisena voimaan.

Uudessa maakuntakaavassa suunnittelualue on osoitettu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeeksi (ruskea ruuturasteri). Kehittämisperiaatemerkinnällä osoitetaan pääkaupunkiseudun muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavat taajama- ja keskustatoimintojen alueet, jotka tukeutuvat kestävään liikennejärjestelmään ja tukevat verkostomaisen kaupunkirakenteen kehittymistä. Suunnittelualueen länsiosassa on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä (ruskea pystyviivarasteri). Pohjois-eteläsuuntaisella mustalla katkoviivalla on esitetty liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (Toisensavun kohdalla) ja rinnakkaisilla katkoviivoilla on esitetty suunnittelualueen pohjoisosassa liikennetunneli (kehärata). Mustalla aaltoviivalla on esitetty lentomelualue (merkinnän luoteispuolella melutaso on L_{DEN} 55–60 dBA). Lisäksi suunnittelualuetta koskevat yleiset suunnittelumääräykset.

Yleiskaava



Kuva 20. Ote Yleiskaava 2020:sta. Asemakaava-alueen raja punaisella pistekatkoviivalla.

Yleiskaavassa 2020 (kuva 20) suunnittelualue on osoitettu kestävän kasvun vyöhykkeeksi (ruuturasteri), kaupunkikeskustan asuinalueeksi (AC) ja monipuoliseksi työpaikka-alueeksi (TP). Alueen halki on osoitettu kaksi virkistysalueyhteyttä (vihreä pisteviiva). Alueen itä- ja pohjoisreunaa kulkee pyöräliikenteen baana. Suunnittelualue on pääosin lentomeluvyöhykkeellä 3 (L3) (L_{DEN} 50–55 dB), jossa asumiseen ja muihin melulle herkkiin toimintoihin käytettävien rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB. Alueen luoteisosa on lentomeluvyöhykkeellä 2 (L_{DEN} 55–60 dB), johon ei saa sijoittaa uusia asuinalueita eikä melulle herkkiä toimintoja, ja asuinrakennuksen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 35 dB. Alueen luoteisosassa kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (mustat pistekatkoviivat rinnakkain). Lisäksi suunnittelualuetta koskevat yleis- ja ajoitusmääräykset.

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.

Asemakaavatilanne

Suunnittelualueella on voimassa viisi erillistä asemakaavaa, jotka ovat tulleet voimaan vuosien 1981- 2010 välillä (kuva 21). Voimassa olevassa asemakaavassa suunnittelualue on osoitettu teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueeksi (T, T-3), teollisuus- ja varastorakennusten ja -laitosten korttelialueeksi (T_{TV}^{5}) ja katualueeksi. Lisäksi pieni kaistale leventyvää Toistasavua on voimassa olevassa asemakaavassa puistoaluetta (P). Rakennusoikeus on osoitettu korttelialueille tehokkuusluvulla e=0,60.

Kuva 21. Ote ajantasa-asemakaavasta. Asemakaavamuutoksen raja on esitetty punaisella pistekatkoviivalla.

Rakennuskielto

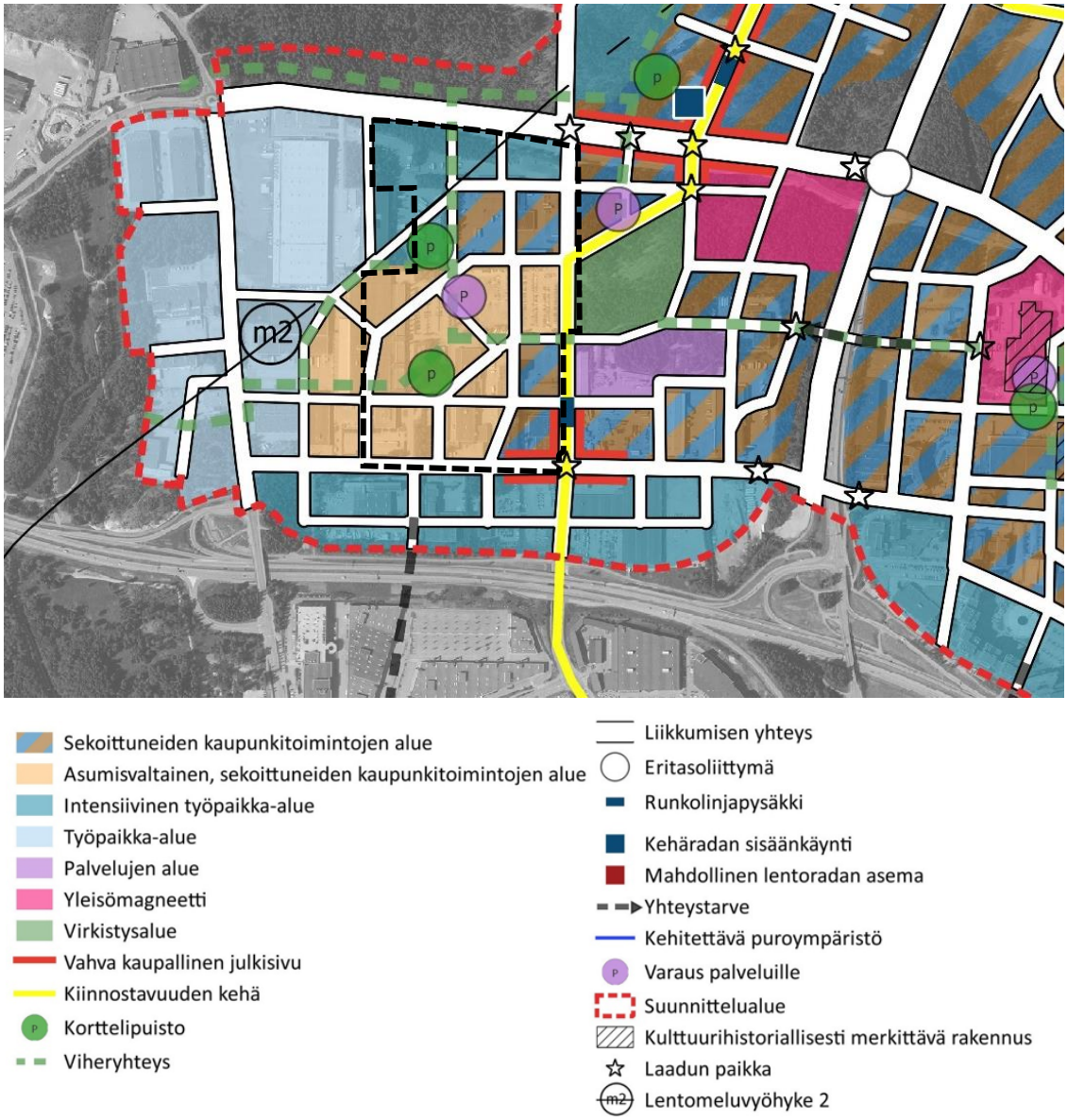
Alueella on voimassa rakennuskielto asemakaavan laatimiseksi tai muuttamiseksi.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Aviapoliksen kaavarunko 2016

Suunnittelualueen asemakaavoituksen tausta-aineistoksi on vuosien 2015 ja 2016 aikana laadittu Aviapolis-kaavarunko nro 052200 (kuva 22), ja se on hyväksytty kaupunginvaltuustossa (18.4.2016 § 29) alueen jatkosuunnittelun pohjaksi. Kaavarungossa on esitetty uudet maankäytön kehittämisperiaatteet lentoaseman eteläpuoliselle Veromiehen alueelle. Kaavarungon mukaan Veromiehen kaupungin osaa kehitetään monipuolisena työnteon, asumisen, palvelujen ja virkistyksen kaupunkina.

Asemakaava-alue on kaavarungossa osoitettu sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueeksi,



Kuva 22. Ote Aviapoliksen kaavarungosta. Kaava-alueen likimääräinen raja on mustalla katkoviivalla.

asumisvaltaiseksi sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alueeksi, intensiiviseksi työpaikka-alueeksi sekä työpaikka-alueeksi. Asemakaava-alueelle on osoitettu viheryhteyksiä (vihreä katkoviiva) sekä etelä-pohjoissuuntaisesti (keltaisella) kiinnostavuuden kehä. Alueelle on Toisensavun ja Virkatien risteykseen osoitettu vahvaa kaupallista julkisivua, korttelipuistoja sekä varaus palveluille. Lisäksi alueen halki kulkee lentomeluvyöhykkeen 2 ja 3 raja (luoteispuoli L2 (L_{DEN} 55-60 dB) ja kaakkoispuoli L3 (L_{DEN} 50-55 dB)).

Aviapolis, Veromiehen verkot 052700, 2018

Veromiehen verkot -selvitys on seuraava vaihe kaavarungosta eteenpäin. Aviapoliksen kaavarungon mukaisesti uusitaan ja täydennetään liikkumisen verkostoja eri kulkumuodoille, rakennetaan puistonauhojen ja vedenhallinnan sini-viherverkosto sekä määritellään lähipalveluiden paikat kaupunkirakennetta tukevaksi verkostoksi.

Selvityksessä määritellään tarvittavat tilavaraukset ja mitoitukset eri palveluille, puistoille, katutyypeille ja muille yleisille, maankäytöllisille ratkaisuille, jotka täytyy asemakaavoituksessa ottaa huomioon. Sen mukaan asemakaavan muutosalueelle sijoittuu mm. päiväkoti ja puistoalueita toimintoineen, pyöräilyn laatukäytävä sekä joukkoliikenteen runkolinjan reitti ja -pysäkki, jonka läheisyyteen on osoitettu kauppakatua.

Vantaan Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 (WSP Finland Oy), 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. Kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 22.5.2023 Vantaan ratikan rakentamisen. Ratikan rakentaminen voidaan aloittaa vuonna 2024 ja se valmistuu noin vuonna 2029.

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.

Muuran alueen rakentaminen tukeutuu vahvasti tulevaisuuden joukkoliikenteen tuomiin mahdollisuuksiin. Ratikkayhteys lisää Veromiehen yhteyksiä lentokentän ja Tikkurilan suuntaan sekä parantaa Aviapoliksen juna-aseman saavutettavuutta. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on yleissuunnitelmassa määritetty Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen, kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen, autoriippumattoman elämäntavan edistäminen sekä liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen. Suunnittelun periaatteita ovat kestävyys, vihreys, ekologisuus ja esteettömyys. Ratikkapysäkeille suunnitellaan pyöräpysäköintiä, mikä helpottaa arjen liikkumista liikennevälineestä toiseen. Myös kävelyteitä ja pyöräteitä parannetaan. Vantaan tavoite on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä, ja ratikka auttaa osaltaan tässä tavoitteessa.

Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat

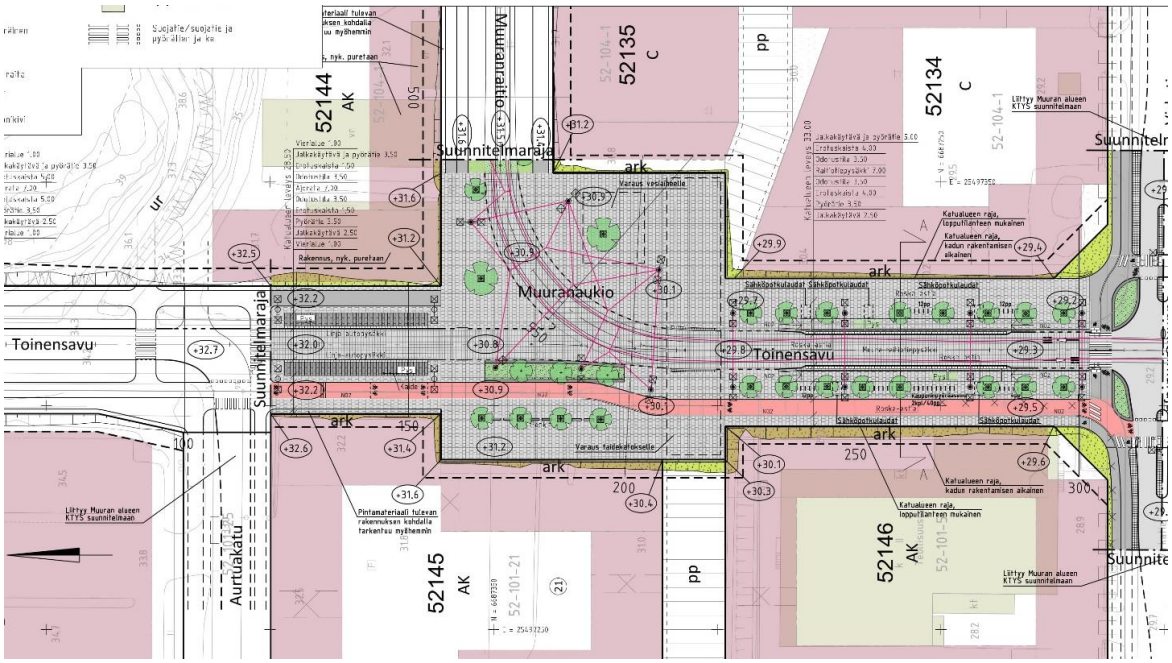
Ratikan katusuunnitelmia ja poikkileikkauksia on yhteensovitettu sekä Muuran kaavaluonnoksen (052600) että Destian laatiman kunnallisteknisen yleissuunnittelun kanssa.

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat (kuvat 21–23). Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Muurassa pääosa ratikan käyttämistä kaduista on uusia. Toisensavun kohdalla ratikka kulkee kadun nykyisellä paikalla, mutta koko katu ja siihen liittyvä Muuranaukio suunnitellaan kokonaan uudestaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteisiin on kiinnitetty erityistä huomiota koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus.

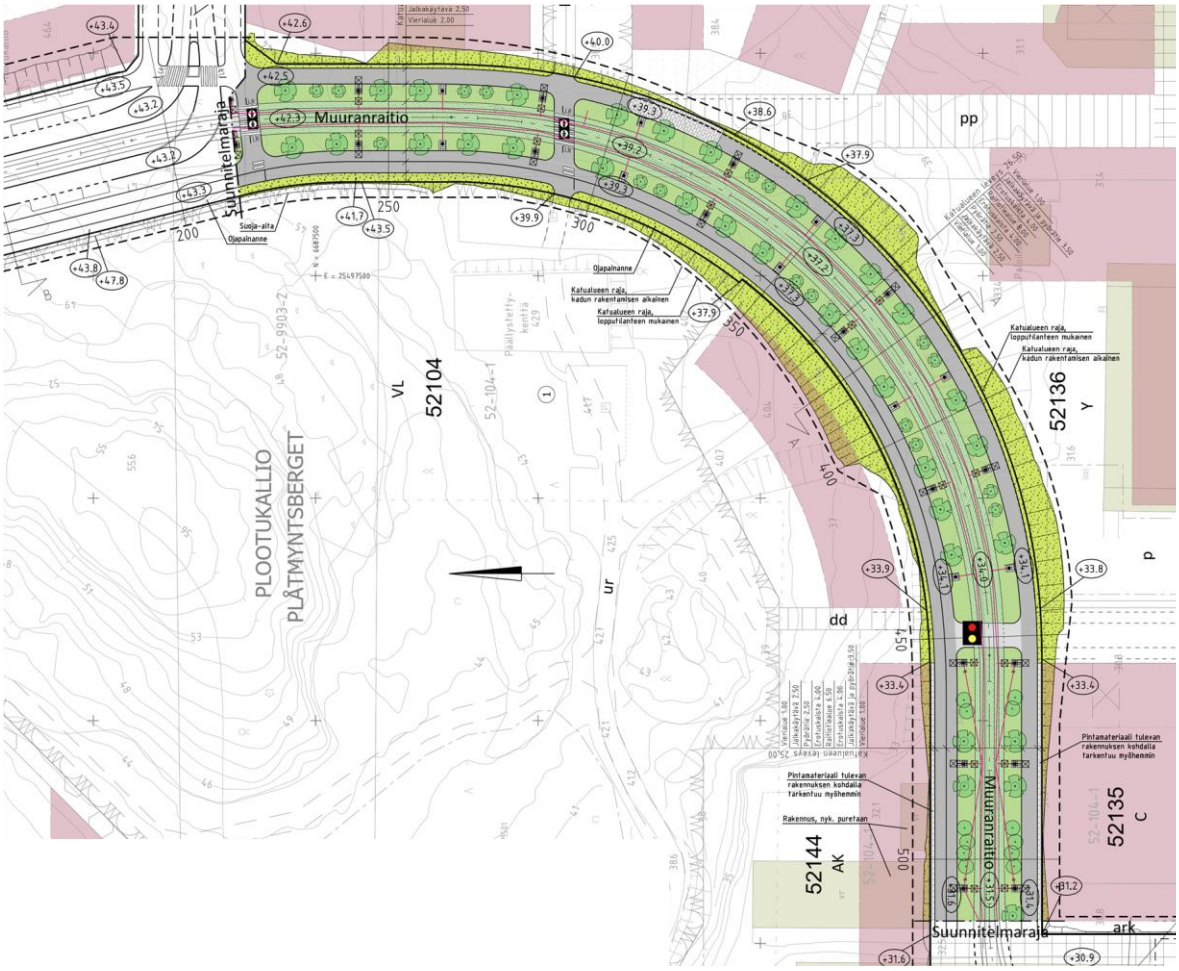
Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä on arvioitu ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laadittiin tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niiden pohjalta laaditaan 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 Aviapoliksen suuralueella. Asemakaavan muutosalueelle sijoittuvat katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat 29.9.2022, ja ne esiteltiin 19.10.-1.11.2022. Varsinaiset katusuunnitelmat on tarkoitus laittaa nähtäville yhtä aikaa Muuran kaupunkikylät 1 (002356) asemakaavan muutoksen kanssa.

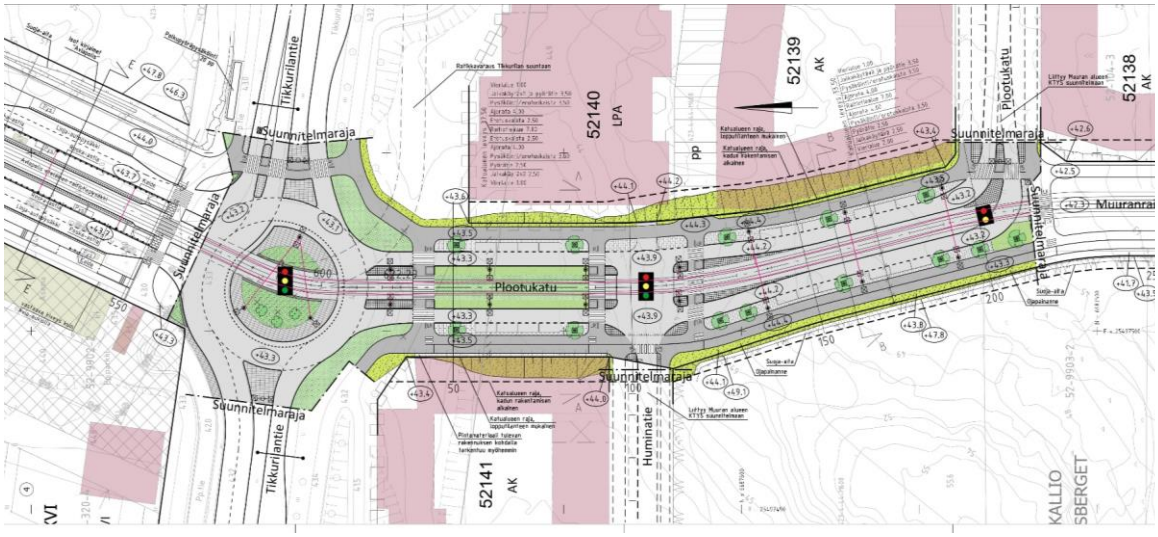


Kuva 23. Toinensavu ja Muuranaukio välillä Artuakatu – Virkatie (Ramboll, luonnos 29.9.2022).



Kuva 24. Muuranraitio välillä Plootukatu - Muuranaukio (Ramboll, luonnos 29.9.2022).

Katusuunnitelmaluonnoksissa Muuran kohdalla ratikka kulkee kolmena eriluonteisena osuutena. Plootukadun alkuosassa ratikka on osa kokoojakatua, kulkien omaa linjausta ajoväylien välissä. Muuranraitio on pelkästään ratikalle, kävelylle ja pyöräilylle varattu joukkoliikenteen katu, josta suunnitelmien mukaan toteutetaan erityisen vehreä puurivein, istutuksin ja nurmipintaisen

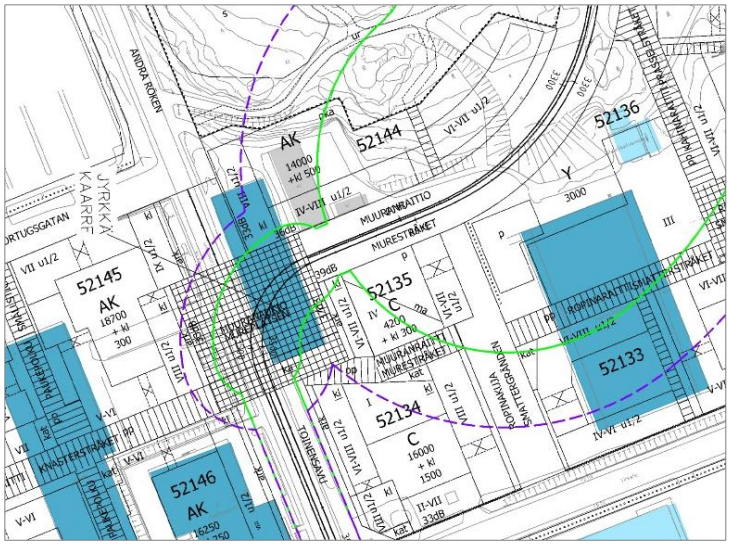


Kuva 25. Plootukatu välillä Tikkurilantie - Muuranraitio (Ramboll, luonnos 29.9.2022).

ratikkaväylän ansiosta. Muuranaukiolla ja Toisellasavulla ratikka on osa Muuran keskustaa. Muuranaukio toteutetaan vehreänä ja materiaaleiltaan laadukkaana shared space-aukiona. Toisellesavulle sijoitetaan Muuran ratikkapysäkit. Molemmin puolin pysäkkejä sijoittuvat puurivit varmistavat myös pysäkkiympäristön vehreyden.

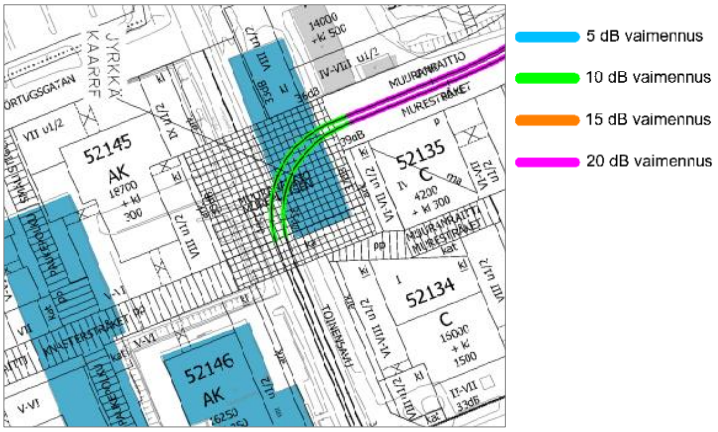
Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys välille Lentoasema-Tikkurila valmistui 17.2.2023 (Sweco). Selvityksen mukaan tärinä ei ole tutkitulla raitiotielinjauksella laskennallisen arvioinnin perustella riski, eikä asumismukavuuden perusteella rajoita suunnittelualueen maankäyttöä. Runkomelun kannalta ongelmallisimmat alueet sen sijaan sijaitsevat kovalla maaperällä ja kallioalueilla. Selvityksessä on määritelty runkomelun riskialueet ja runkomelun kannalta haitalliset epäjatkuvuuskohdat sekä laskennallisen runkomeluselvityksen perusteella vaimennettavaksi esitettävät raitiotieosuudet.



Kuva 26. Ratikan runkomelun riskialueet ilman vaimennusta, lila katkoviiva= riskialue 30 dB kerrostalo, vihreä viiva=riskialue 35 dB kerrostalo (Sweco, 2023).

Ilman vaimennusta ratikan runkomelun 30 dB:n riskialue ulottuu hieman suunnittelualueelle Muuranaukion kohdalla (kuva 26). Selvityksessä on runkomeluvaimennuksen suunnittelussa huomioitu 052600 Muuran kaupunkikylät -kaavaluonnoksen mukainen rakentaminen. Runkomelusuojauskartan mukaan Muuranaukion kohdalle on esitetty toteutettavaksi runkomelusuojausta (kuva 27). Vaimennustarve on esitetty 5 dB:n portaissa. Pääosalla rataa runkomeluvaimennus esitetään toteutettavaksi kiintoraidelaatan alle ja sivuille asennettavalla vaimennusmatolla. Kun rakennetaan Muuran kaavaluonnoksen mukaisesti, runkomelun riskialue ei ulotu korttelialueille. Runkomelu ei myöskään rajoita kellareiden rakentamista alueella.



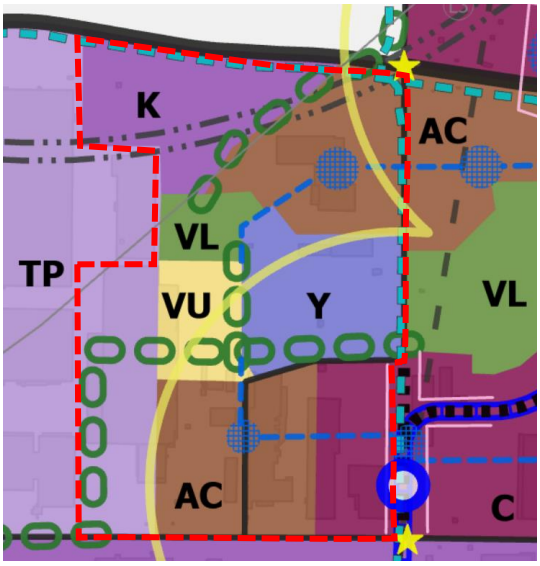
Kuva 27. Ratikan runkomelun vaimennus (Sweco 2023).

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle on laadittu sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko (kuva 26), 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 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. Ratikan kaavarunko hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 19.6.2023.



Kuva 28. Ote Vantaan ratikan kaavarungosta, asemakaava-alueen likimääräinen raja punaisella katkoviivalla.

Kaavarungossa on osoitettu pysäkin seutu (keltainen viiva), keskusta-alue (C), asuinvaltainen sekoittuneiden kaupunkitoimintojen alue (AC), julkisten palvelujen alue (Y), tiivis työpaikka-alue (K), monipuolinen työpaikka-alue (TP), lähivirkistysalue (VL), viherketju (vihreä ketju), urheilukenttiä (VU), vahva kaupallinen julkisivu (vaaleanpunainen viiva), tärkeä käveltävä kaupunkitila (sininen katkoviiva), kaupunkikuvallisesti tärkeä avoin kaupunkitila (sininen ruuturasteri), maamerkki (tähti), alueellinen tai paikallinen kokoojakatu (musta viiva), pyörätien baana (turkoosi katkoviiva), raskaan raideliikenteen tunnelin osuus (harmaat rinnakkaiset pistekatkoviivat), lentomeluvyöhyke (harmaa ohut viiva, luoteispuoli L2 (L_{DEN} 55-60 dB) ja kaakkoispuoli L3 (L_{DEN} 50-55 dB)).

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on laadittu 2022 Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Yhteiset linjaukset ja suunnitteluperiaatteet helpottavat muutoksen toteuttamista ja mahdollistavat maanomistajien tasapuolisen kohtelun. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva-Vantaan ratikka parantavat kestävän kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

Työ on jaettu neljään osaan:
1. *Kiehtova kaupunki* kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tällaisia ovat mm. korttelirakenteeseen ja kaupunkikuvaan liittyvät ominaisuudet; rakennusten korkeudet, väritys ja materiaalit, laadun paikat sekä muut

kaupungin eläväisyyttä ja laadukkuutta lisäävät piirteet. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. *Käveltävä kaupunki* keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaa kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämyksellisyyteen vaikuttavia asioita. Kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivijalkakerroksen ominaisuudet ovat keskiössä.
3. *Vihreä kaupunki* jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta, jolla vastataan ilmastonmuutoksen haasteisiin ja lisätään ympäristön terveyshyötyjä. Alueen vehreyttä edistetään erilaisin keinoin tehokkaan rakentamisen vastapainona.
4. *Resurssiviisas kaupunki* esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia. Tässä esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästään asemakaavoituksen osalta.

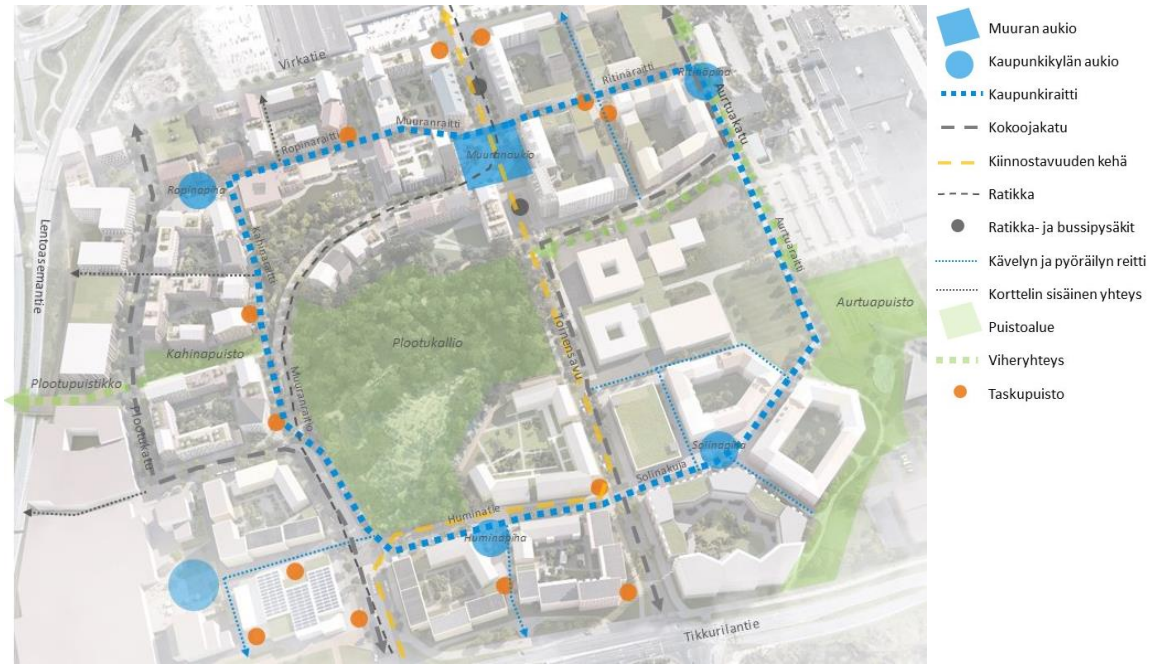
Muuran kaavaluonnos 052600 (v. 2022)

Muuraan on laadittu asemakaavan muutosluonnos koko Muuran alueen kokonaissuunnitelmaksi (kuva 29). Kaavaluonnos valmistui elokuussa 2022. Tarkoituksena on, että sen pohjalta laaditaan alueen varsinaiset asemakaavan muutokset. Muuran suunnittelu perustuu asemakaavoituksessa työn alussa v. 2020 laadittuun Muuran konseptiin. Muurasta rakentuu kaavaluonnoksen myötä tunnistettava ja viihtyisä uusi asuinalue, jonne Muuran keskustan liiketilat, koulu ja päiväkodit, alueen reunoille sijoittuvat toimitilat sekä Tikkurilantien ja Lentoasemantien kulman elämysmagneetti tuovat toimintojen sekoittuneisuutta.

Kuva 29. Muuran kaavaluonnos 052600, asemakaavan muutosalueen raja sinisellä pistekatkoviivalla.

Suunnittelun päätavoitteina on ollut muodostaa Muuraan yhteisöllisyyttä tukevia kaupunkikyliä, joiden kaupunkitila on elämyksellistä, arkkitehtuuri leikkisää ja kodikasta. Kaupunkikuvaa hallitsevat erityisesti harjakatot. Ns. kaupunkiraitti yhdistää kaikki kylät toisiinsa sekä toimii sujuvana yhteytenä Muuran keskustaan. Jokaiselle kaupunkikylälle luodaan tunnistettavaa ja omaleimaista identiteettiä kylien oman teeman, vuodenajan, avulla, joka näkyy mm. rakennusten julkisivuväripaletissa, kasvillisuudessa ja kylän kohtaamispaikkana toimivien aukioiden toiminnallisuudessa. Toisensavun ja Virkatien risteykseen sijoittuvasta Muuran keskustasta aukioineen suunnitellaan koko alueen aktiivinen solmukohta, jonne keskittyvät joukkoliikenteen pysäkit, alueen kaupalliset palvelut sekä kahvilat ja ravintolat. Kaupunkitilasta muodostuu umpikorttelien myötä tiivistä ja kaupunkimaista, mutta vehreyttä saadaan runsaasti kortteleiden taskupuistojen sekä reittien ja aukioiden monipuolisten istutusten avulla. (kuva 30)

Muura on kävely-ystävällinen ratikkakaupunki, jossa joukkoliikenne on monipuolista ja kävelyn ja pyöräilyn reitit ovat sujuvia ja houkuttelevia. Autoliikenne on keskitetty pääosin kokoojakaduille, ja alueen pysäköinti keskitetään pääosin pysäköintilaitoksiin, joista suunnitellaan monikäyttöisiä, reittejä ja kaupunkitilaa elävöittäviä rakennuksia. Resurssiviisaus ja ekologisuus näkyvät alueella mm. kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosimisena, resurssiviisaina ratkaisuina rakentamisessa, kasvikattoina sekä puistojen ja katualueiden hulevesien hallinnan toteuttamisena luonnonmukaisin menetelmin.



Kuva 30. Kaaviokuva Muuran kaupunkitilasta.

Muuran kunnallistekninen suunnittelu

Destia laati Muuran kaavaluonnosalueelle kunnallisteknisen yleissuunnitelman (valmistui maaliskuussa 2022). Työn tavoitteena oli tarkistaa kaavaluonnoksen katu- ja vesihuollon varausten ja periaateratkaisujen riittävyys kunnallistekniikan, liikenteen ja maankäytön tarpeiden kannalta. Aluetta tarkasteltiin myös maisema- ja viherympäristön sekä hulevesien hallinnan näkökulmasta. Tuloksena syntyi katujen ja vesihuollon alustava yleissuunnitelma, tyyppipoikkileikkaukset, pituusleikkaukset sekä alustava kustannusarvio.

HSY tilasi yhtä aikaa kunnallisteknisen yleissuunnitelman kanssa painepiiritarkastelun Muuran alueesta (Afry, 5.1.2022). Työssä tutkittiin Muuran alueen jakavan painepiirin rajan sijoittumista.

Painepiiritarkastelun vesihuollon ratkaisu eroaa Destian tekemästä vesihuollon yleissuunnitelmasta joiltakin osin. Kaavaluonnosvaiheessa todettiinkin, että jatkosuunnittelussa tulee alueen vesihuoltoratkaisua tutkia vielä uudelleen. Myös katujen poikkileikkauksia ja vesihuollon sijoittumista katupoikkileikkauksessa tarkennetaan jatkosuunnittelussa.

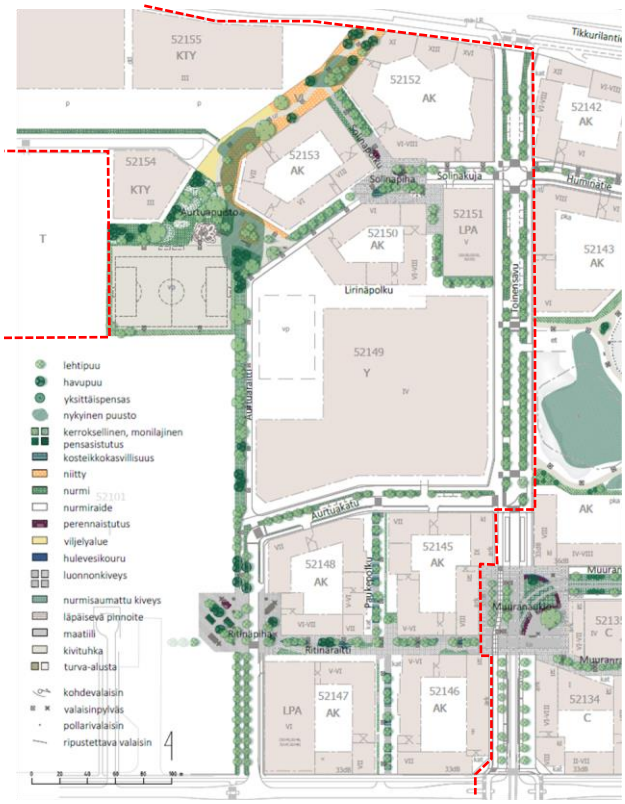
Asemakaavan muutoksen yhteydessä Ramboll on päivittänyt Muuran vesihuollon yleissuunnitelmaa, ja lisätyönä tarkastanut katujen yleispiirteisiä tasauksia ja poikkileikkauksia. Vesihuollon ratkaisuun on tehty tarkennuksia ja muutoksia ja samalla on myös tutkittu kaukolämpöverkon sijoittumista alueelle. Katujen tasaukseen on tullut Destian työhön verrattuna pieniä muutoksia koko Muuran alueelle.

Muuran julkisten ulkotilojen yleissuunnitelma

Ramboll laati Muuraan julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman (kuva 31), joka perustuu Muuran kaupunkikylien asemakaavaluonnokseen 052600, jonka kärkitavoitteita ovat mm. yhteisölliset kaupunkikylät ja elämyksellinen kaupunkitila. Julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmassa määritellään mm. aukioiden, katujen ja puistojen luonnetta, kasvillisuutta sekä toimintojen sijoittumista alueella.

Julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman tavoitteena on luoda Muuraan ehyt ja korkeatasoinen julkisten ulkotilojen sarja, jossa korostuvat vehreys ja viihtyisyys. Suunnittelun periaatteita ovat mm.:

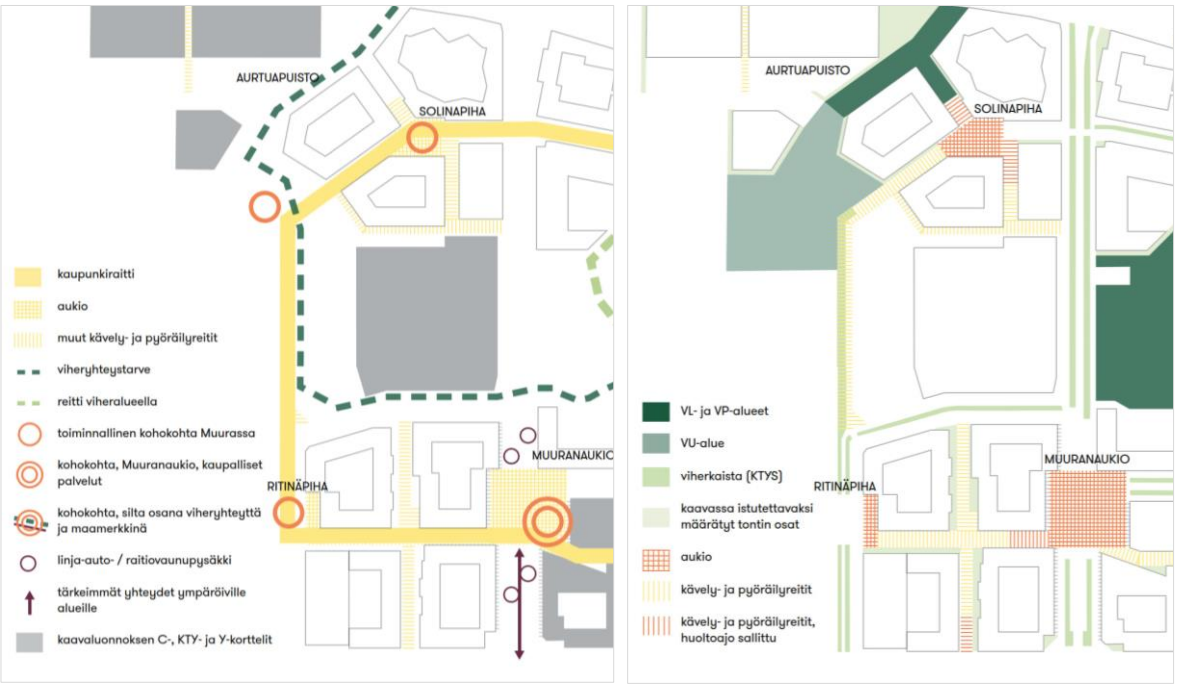
- Jokaisella vuodenaikateemalla on oma aukionsa, joka ilmentää paikallisidentiteettiä (mm. materiaali- ja kasvivalinnat) ja kokoaa yhteen asukkaita.
- Kaupunkiraitti on kävelyn ja pyöräilyn yhteys, joka yhdistää aukiot ja eri toiminnot toisiinsa turvallisesti ja houkuttelevasti.
- Varmistetaan viheralueiden kytkeytyneisyys tiivistyvässä kaupunkirakenteessa sekä paikallisten reittien liittyminen alueelliseen reittien, palveluiden ja viheryhteyksien verkostoon.
- Monipuoliset kestävän kehityksen tavoitteet, joilla tähdätään virikkeellisyyteen, eri käyttäjäryhmät huomioiden, ja pyritään vahvistamaan viherkohteisiin liittyviä luonto- ja virkistysarvoja sekä hulevesien hallintaa. Tavoitteissa on kiinnitetty huomiota myös materiaalivalintoihin (tehokkuus, kierrätys, elinkaari, uusiokäyttö, luonnonmateriaalit), hiilensidontaan, luonnonvarojen kulutuksen vähentämiseen ja kasvillisuuden kestävyyteen.



Kuva 31. Ote Muuran julkisten ulkotilojen yleissuunnitelmasta (Ramboll 2023). Likimääräinen kaavarajaus punaisella katkoviivalla.

Puistoalueilla säilytetään mahdollisimman paljon nykyistä puustoa. Kasvivalinnoissa suositaan pohjois- ja kotimaista alkuperää olevia kasveja, ja niissä korostuvat kylien vuodenaikateemat. Katuvihreä muodostuu katupuista, kaupunkiraittien kerroksellisista istutuksista, tonttikatujen erotuskaistojen kasvillisuudesta sekä ratikan vihreästä kiskoalueesta. Kasvillisuus luo viihtyisyyttä, antaa varjoa, rytmittää tilaa ja tarjoaa elinpaikkoja eliöille. Hulevesien määrään ja laatuun vaikutetaan mm. kasvillisuusalueilla ja läpäisevillä päällysteillä.

Asemakaavanmuutoksella kaavoitetaan nyt vain osa julkisten ulkotilojen yleissuunnitelman länsipuolen aukioista ja reiteistä. Muuran kaupunkiraitti on kävelyn ja pyöräilyn yhteys, joka yhdistää kaupunkikylien aukiot ja eri toiminnot toisiinsa. Suunnittelualuella kaupunkiraitti kulkee nyt kaavoitettavaa Ritinäraittia pitkin Ritinäpihan ja Aurtuakadun kautta Aurtuaraitille kohti pohjoista. Itä-länsisuuntaisella osuudella Aurtuakatu suunnitellaan siten, että se vahvistaa viheryhteyttä. Kävelyn ja pyöräilyn reitille toteutetaan puurivit molemmin puolin, niin että toinen puurivi on katualueella ja toinen koulukorttelin tontilla (kuva 32–33).

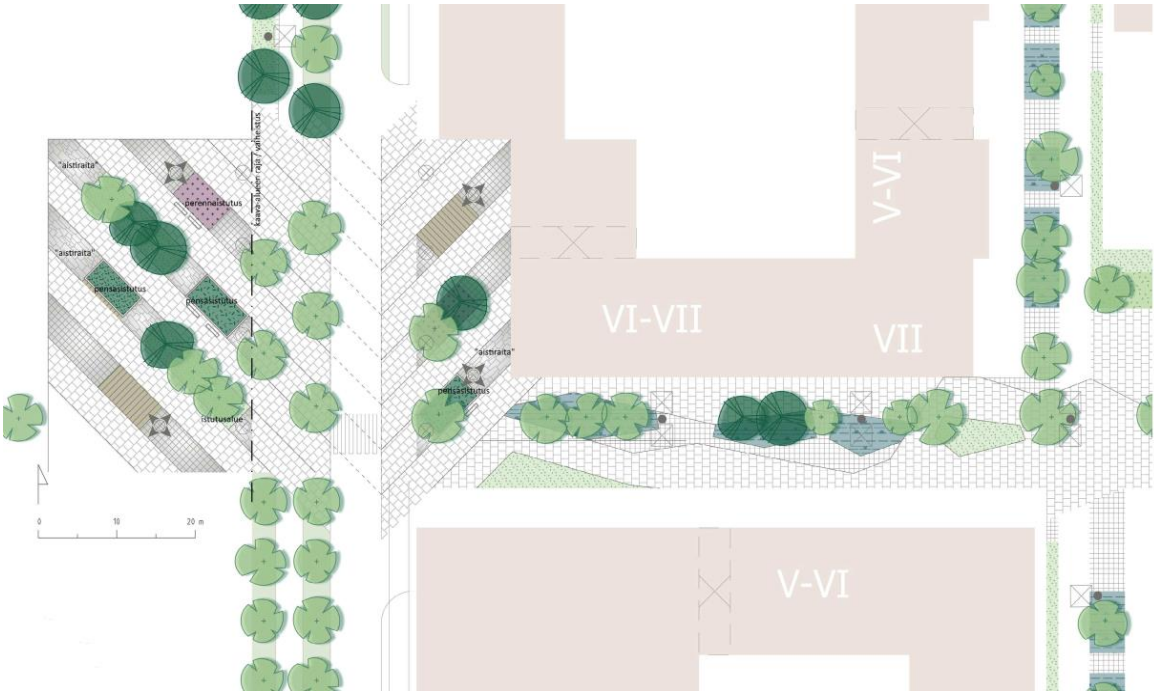


Kuvat 32 ja 33. Kohokohdat ja yhteydet sekä julkiset ulkotilat. Ote Muuran julkisten tilojen yleissuunnitelmasta (Ramboll 2023).

Ritinäpiha (kuva 34) sijaitsee kaava-alueen eteläosassa. Aukiosta kaavoitetaan tällä asemakaavalla vain osa. Aukio täydentyy mahdollisesti tulevaisuudessa, jos nykyinen teollisuus- ja varastotontti aukion länsipuolella muuntuu asumiseen. Pintamateriaali- ja kasvivalinnoissa ohjaavana periaatteena on aistittavuus. Istutuksissa painotetaan talviteeman mukaisesti ainavihantia kasveja, kauniin talviasun omaavia lajeja sekä talventörröttäjiä. Osa istutuksista sijoitetaan korkeisiin istutusaltaisiin, joissa niiden tuoksu on helpommin haisteltavissa. Kengän alla rapisevat ja kopisevat ”aistiraidat” syntyvät kierrätysmateriaaleja hyödyntäen. Suunnitelmassa on esitetty myös Aurtuakadun länsipuolinen laajempi aukion osa. Selkeä sommitelma yhdistää kadun jakaman aukion kokonaisuudeksi. Ritinäraitille on osoitettu suunnitelmassa istutus- ja hulevesien hallinnointiin tarkoitettuja alueita.

Aurtuapuiston eteläosaan (kaavan mukaiselle VU-alueelle) on sijoitettu pelikenttä sekä muita liikunnallisia toimintoja. Toiminnallisen alueen jatkeena (myöhemmin kaavoitettavaa aluetta) on kumpuileva nurmialue oleskeluun sekä yhteisöviljelyalue. Aurtuapuistossa pyritään säilyttämään nykyistä puustoa ja aluskasvillisuutta. Puiston pohjoisosaan istutetaan havupuita tuulen- ja

melunsuojaksi. Puiden sijoittelulla luodaan miellyttäviä oleskelupaikkoja aurinkoon ja varjoon. Asuinkorttelien ja raitin välissä on kukkivia niittyjä. Puiston selkäranka on kivituhkaraitti. Aurtuaraitin risteyksessä on luonnonkivisaarekkeet ja puita kantavassa kasvualustassa.



Kuva 34. Ritinäpiha. Ote Muuran julkisten tilojen yleissuunnitelmasta (Ramboll 2023).

Hiilineutraalisuusselvitys

Raksystems Insinööritoimisto Oy ja Green Building Partners Oy on laatinut suunnittelualueelle hiilineutraalisuusselvityksen (16.10.2023), jonka tarkastelut perustuvat tyyppiarvoilla laskettavaan maankäytön muutokseen, olemassa olevien rakennusten purkamisen, uudisrakennusten, liikenteen, infran ja energiankulutuksen hiilijalanjälkiin ja hiilikädenjälkiin. Selvityksessä tunnistettiin tässä hankkeessa tutkittavien aihealueiden osalta toimenpiteitä, joilla voidaan edistää hiilineutraalisuutta ja määritettiin tavoitteita tukevia ohjauskeinoja. LCA-laskenta on tehty olemassa olevien rakennusten purulle, uudisrakennuksille, liikenteelle, infralle, energiankulutukselle ja maaperälle/kasvillisuudelle. Laskennan tulokset on esitetty business-as-usual (BAU) ja minimiskenaariolle (MIN).

Merkittävimmät hiilijalanjäljen osat suunnittelualueella ovat rakennukset ja tontit, energiankulutus sekä liikenne. Tarkastelun minimiskenaario sisältää päästövähennyksiä kolmessa kategoriassa:

- Uudisrakennukset (lämpöpumppu-työmaa, best practice betoni- ratkaisut materiaaleille asuintaloissa ja pysäköintitaloissa) – 20 %
- Käyttövaiheen energia (A-energialuokka, maalämpö ja aurinkopaneelit) – 40%
- Liikenne (sähköautojen käytön edistäminen) – 16 %
- Yhteisvaikutus elinkaaren hiilijalanjälkeen -25 %

Asemakaavavaiheen ohjauskeinoissa kannattaa keskittyä rakennusten ja tonttien sekä energiankulutuksen ohjaukseen suurimpien vaikutusmahdollisuuksien vuoksi. Myös liikenteen päästöjä tulisi mahdollisuuksien mukaan ohjata. Selvityksessä on esitetty ehdotuksia asemakaavamääräyksiksi ja

maankäyttösopimuksiksi, joilla voidaan edistää alueen vähähiilisyyttä. Määräysaiheet koskevat mm. rakennuksia (hiilijalanjäljen raja-arvo, vihreä betoni, muuntojoustavuus ja ilmastokestävä rakentaminen), energiaa (uusituvan energian tuotto, aurinkoenergia, maalämpö, energiatehokkuus) sekä liikennettä (sähköautot ja polkupyöräpaikat)

Yksittäisenä toimena maalämpöjärjestelmä tuottaa suurimman päästövähennyksen, mutta kaikilla lasketuilla päästövähennystoimilla on merkittävä vaikutus alueen hiilijalanjälkeen. Tulosten pohjalta tulee keskustella tavoitetasosta päästövähennyksille ja keinoista, joilla tavoitteeseen päästään, sekä jatkuvasta hiilijalan- ja hiilikädenjäljen ohjauksesta. Selvityksen tuloksista tulee myös huomata, että vaikka alueella toteutettaisiin kaikki selvityksessä esitetyt toimet, alueellinen hiilineutraalisuus vaatii vielä merkittävää jatkokehitystä.

Muuran taidekonsepti

Asemakaavan muutoksen yhteydessä on laadittu taidekonsepti Muuraan (Syrjälä, 2023). Suunnittelun lähtökohdaksi on otettu omaleimaiset kaupunkikylät ja niiden aukiot arkielämän kohtauspaikkoina, taiteen yhteisöllisyys ja funktionaalisuus sekä merkittävät reitit. Muuran taiteen luovan leikin symboliksi on valittu paperikirppu, joka voi toimia julkisen taiteen innoittajana sekä mahdollistaa erilaiset yhteiset pelit, leikit ja uusien leikkien keksimisen.

Taiteen teemoiksi on valittu leikki ja yhteisöllisyys, joihin eri kaupunkikylien vuodenaikateemat linkittyvät. Muurassa taiteen paikoiksi on ehdotettu julkisia ulkotiloja: Muuranaukion taidekatosta, Ropinapihan varren päiväkotia ja yhtenäiskoulua (kiinnostavuuden kehän ja julkisen liikenteen reittien varrella) Muuran puistosiltaa sekä kaupunkikylien aukioita. Nyt asemakaavoitettavalle suunnittelualueelle näistä sijoittuvat koulu ja päiväkoti, Ritinäraitin ja Paukepolun risteys sekä Ritinäpiha.

Kuva 35. Muuran taiteen paikat (Syrjälä 2023).

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Asemakaavan muutos pohjautuu Muuran kaupunkikylät asemakaavaluonnokseen 052600, joka on laadittu koko Muuran alueen kokonaissuunnitelmaksi.

Asemakaavan muutos tuli vireille 12.12.2022 kaavanumerolla 002356. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma laadittiin tällöin Spondan ja Sagaxin omistuksessa oleville alueille sisältäen koulutontin ja ratikan katualueiden osalta myös Logicorin ja Avia Real Estaten/Finavian kiinteistöjen osia. OAS on päivitetty 3.4.2023 mm. yleiskaavan voimaantulon osalta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaisesta alueesta päätettiin keväällä 2023 aikataulusyistä viedä käsittelyyn ensimmäisenä varsinaisena asemakaavan muutoksena (Muuran kaupunkikylät 1, 002356) ratikan katualueet sekä Spondan alueelle sijoittuvat kortteli-, katu- ja puistoalueet. Sagaxin omistamalle maalle sijoittuvien asuinkortteleiden ja Sagaxin ja Logicorin alueelle sijoittuvan koulukorttelin alue erotettiin omaksi asemakaavan muutoksekseen nro 002533 ja kaavan valmistelu painottui syksylle 2023. Joulukuussa 2023 päätettiin vielä muuttaa asemakaavanmuutosalueesta vaiheasemakaavaksi omalle kaavanumerolleen 002533va nykyisten säilyvien T-kortteleiden osuus.

Alueen asemakaavoitukseen liittyen laaditaan maankäyttösopimus Vantaan kaupungin ja alueen pääasiallisen maanomistajan Sagax Finland Oy:n kesken. Logicorin kanssa on neuvoteltu erikseen kaupungille siirtyvän koulutontin ja katualueiden osalta.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

- alueen maanomistajat
- naapurit (viereisten alueiden omistajat ja vuokralaiset)
- asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset
- ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- kaupungin asiantuntijaviranomaiset: kaupunkirakenne ja ympäristö, kiinteistöt ja tilat, kasvatus ja oppiminen, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, kaupunginmuseo
- Muut viranomaiset ja yhteisöt: Uudenmaan liitto, HSL, HSY, Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, DNA, Telia ja HSL, Tukes.

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Vireilletulo ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet

Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Kaavoitus tuli vireille 12.12.2022. Oas-vaiheessa kaavanumero 002356 sisälsi myös nyt asemakaavoitettavat alueet.

Asemakaavan muutoksen (nro 002356) vireilletulovaiheessa mielipiteet pyydettiin 1.2.2023 mennessä (MRL 62 §), ja niitä saatiin 7 kappaletta. Näistä tiivistelmä alla:

- *Caruna Oy*: Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

- *Turvallisuus- ja kemikaalivirasto:* Etäisyydet kaavamuutosalueiden toiminnoista Tukesin valvomiin tuotantolaitoksiin ovat riittävät. Kaavamuutoksille ei ole estettä kemikaaliturvallisuuslain näkökulmasta, käytössä olevien selvitysten ja nykytilanteen perusteella.

- *Elisa Oyj:* Elisa Oyj:n tietoliikennekaapeleiden riittävästä suojauksesta tulee huolehtia sekä olemassaolo tiedostaa. Jos kaapeleita joudutaan siirtämään, toimijan pitää olla hyvissä ajoin yhteydessä Elisaan ja tilata ao. siirto. Lisäksi Elisan keskitintilan (Toinensavu 3) säilyminen on tärkeää alueen tietoliikenteelle.

- *Vantaan kaupunginmuseo*: Alueella ei ole rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja eikä muinaismuistolailla rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.

- *Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä:* Kaavamuutosalueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee rakennettua vesihuoltoa. Rakennettu jakeluverkosto ja keräilyviemärit palvelevat alueen nykyistä yritystoimintaa. Uuden rakennettavan vesihuollon laajuutta on pyritty määrittämään kunnallisteknisellä yleissuunnitelmalla. Suunnitelmaa päivitetään keväällä 2023. Joillekin tonteille ja puistoalueille on todennäköisesti merkittävä johtorasitteita, jotka selviävät ja tarkentuvat tekeillä olevan suunnittelutyön tuloksena.

- *Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy*: Alueen keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sijainnit halutaan huomioitavaksi asemakaavan muutosehdotuksessa. Asemakaavassa tulee huomioida toimintojen vaatimat tarpeet sähköverkon kannalta, kaapeleiden tilavaraukset katualueella sekä muuntamoiden tilavaraukset kaavamerkinnöillä ja kaavaselostuksella. Muuntamoiden tilanvaraustarpeet esitetään tässä vaiheessa suureen osaan kortteleita, mutta asemakaava-alueelle tarvitaan niin puisto- kuin kiinteistömuuntamoille tilanvarauksia. Kaavatyön edetessä muuntamoiden tilavaraustarpeet tarkentuvat. Halutaan, että alueella sijaitsevien kaukolämpöputkien sijainti huomioidaan asemakaavan muutosehdotuksessa.

- *Finavia Oyj*: Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa Vantaan yleiskaava 2020:n kohtaa tulee täsmentää siten, että L_{DEN} 55 dB ylittävä lentokonemelualue tulee asianmukaisesti huomioiduksi alueen luoteisnurkassa. Alueen suunnittelussa on huomioitava sekä lentoaseman esterajoituspinnat että mahdollinen lentoesteluvan tarve. Lentoestelupaprosessista olisi hyvä olla maininta alueen kaavamääräyksissä.

Viranomaisyhteistyö

Muuran kaavaluonnosalueelta löydetyn lahokaviosammaleen osalta pidettiin kokous ELY-keskuksen kanssa 2.9.2021. Kokoukseen osallistuivat ELY-keskuksesta Kirsi Hellas ja Ilpo Huolman ja kaupungin puolelta henkilöitä sekä kaupunkisuunnittelusta että ympäristökeskuksesta. Kokouksessa esiteltiin Muuran kaavaluonnosta sekä lahokaviosammaleen esiintymistä alueella. Löydettyjä esiintymiä on Muurassa paljon, ja ne sijaitsevat erityisesti Plootukallion ympäristössä, asemakaavan muutosalueen ulkopuolella.

Vantaan laatimassa lahokaviosammalen esiintymisselvitys- ja suojelusuunnitelmassa (2020) Plootukallio on merkitty potentiaaliseksi, korkean uhan alueeksi, jonka on kompensaatiotarkastelussa

laskettu tuhoutuvan. Esitetyssä kaavaluonnoksessa osa lahokaviosammalen esiintymisalueesta voidaan säilyttää, mikä voidaan nähdä lievennyshierarkian 2. tasolla olevana aiheutuvan luontohaitan minimointiin tähtäävänä toimenpiteenä. Kaavaluonnoksen mukainen viheralue on myös laajempi kuin mitä uuteen yleiskaavaan on merkitty. Asemakaavan muutoksessa 002356 on Plootukallion lahokaviosammalalue osoitettu säilytettäväksi alueeksi.

ELY-keskuksen mukaan lahokaviosammaleen suojelustatukseen on tullut muutos, ja laji ei ole enää erityisesti suojeltava, vaikka onkin edelleen uhanalainen ja rauhoitettu. Lahokaviosammalen suojelu on siis keventynyt, eikä luonnonsuojelulain pykälän 47 mukaisia ELY-keskuksen rajaamispäätöksiä enää ole tarpeen tehdä. Laji on kuitenkin edelleen rauhoitettu ja kirjattu luontodirektiivin liitteeseen 2, joten ilman poikkeuslupaa lajiin ei saa kajota. Luonnonsuojelulain pykälän 48 mukaan aluetta saa kuitenkin käyttää rakentamiseen, jos lajin säilyttäminen ei ole mahdollista ilman merkittäviä lisäkustannuksia. ELY-keskus voi myöntää luvan poiketa rauhoitussäännöksistä (yleispoikkeaminen), jos lajin suojelutaso säilyy suotuisana. Kaavaluonnoksen 052600 selostuksessa on perusteltu maankäytön vaihtoehdottomuus ja se, ettei esiintymä ole merkittävä.

Kokouksessa keskusteltiin myös lahopuun siirtämisen mahdollisuuksista, mutta todettiin että siirtämistä parempi vaihtoehto on säilyttää alueen nykyisiä esiintymiä ja varmistaa niiden säilyminen.

Nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Asemakaavan muutosehdotus ja vaiheasemakaava oli nähtävillä 24.4.-23.5.2024. Lausuntoja pyydettiin 31.5.2024 mennessä 12 kpl ja niitä saatiin 6 kpl. Näistä yhdessä vain ilmoitettiin, etteivät anna lausuntoa. Tiivistelmä lausunnoista alla:

- *Telia Finland Oyj:* Telia Finland Oyj:llä on asemakaava-alueella tietoliikennekaapeleita. Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä ja siirto- ja suojaustarpeista on oltavat yhteydessä Teliaan hyvissä ajoin ennen töiden alkua. Myös mm. siirron maksaja tulee olla selvillä ennen töiden aloittamista.
- *Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:* Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapelit. Asemakaava-alueelle tarvitaan uusia muuntamoiden tilavarauksia, jotka on huomioitu asemakaavassa. Lausunnossa esitetään, että muuntamoiden paikat tulisi mieluiten esittää kaavakartalla siltä osin kuin mahdollista. Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Siirtoja on jo alustavasti käsitelty katusuunnittelun yhteydessä.
- *Uudenmaan liitto*: Eivät anna lausuntoa.
- *Uudenmaan Ely-keskus:* Ilmastovaikutukset on arvioitu kattavasti ja selvityksessä on tuotu esimerkillisesti esiin käytetyt menetelmät ja lähtötiedot sekä vertailtu miniskenaariota ja BAU-skenaariota. Minimiskenaariossa tehtävät toimenpiteet vähentävät päästöjä huomattavasti. Näitä toimenpiteiden toteutumista edistetään kaavamääräyksillä, mutta niiden täysmääräiseen toteutumiseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Esimerkiksi uusitutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä betonia koskevat määräykset on muotoiltu niin että niiden hyödyntämistä edellytetään vain osittain. Melutilanne on alueella haastava. Kaavaratkaisua on kuitenkin kiitettävästi muutettu luonnosvaiheesta parempaan suuntaan. Viitesuunnitelman perusteella kaavaratkaisu mahdollistaa läpitalon huoneistot tai asunto ei avaudu ainoastaan meluisalle julkisivulle. Selostuksessa on esitetty perustelu asuntojen avautumissuuntaan liittyvään määräyksen lievennykseen.

- *HSL:* HSL kannattaa rakentamista tukeutuen kestävään liikkumiseen hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Materiaalissa on hyvin huomioitu tilavaraukset m. kaupunkipyörille ja liityntäpyörille. HSL on otettu hyvin mukaan Vantaan ratikan suunnitteluun. Lausunnossa esitetään muutosta selostuksessa olevaan Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnoksen kuvaan.
- *HSY:* Aiemmin laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma on päivitetty kevään ja kesän 2023 aikana. Vesihuollon rakentamiskustannusten arvioidaan koko Muuran kehittämisalueella olevan aiemmin arvioidun 3,3 M€ sijasta 5,8 M€. Kaavamuutosalueen osuudeksi arvioidaan alustavasti 2 M€. Asemakaavamuutos edellyttää johtosiirtoja ja vesihuollon uudisrakentamista, mutta ei edellytä johtokujien muodostamista. Kaavaselostuksen tulee sisältää vesihuollon esisuunnitelma ja alustava kustannusarvio.

Annetuista lausunnoista ei aiheutunut tarvetta tarkistuksiin. Selostukseen on lisätty alustava vesihuollon rakentamiskustannusarvio. Tarkemmat vastineet lausuntoihin on esitetty selostuksen erillisenä liitteenä olevassa lausuntojen koonnissa.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin

Nähtävillä olon aikana keskusteltiin sekä kunnallistekniikan toteuttamisesta ja tarvittavista lisäyksistä alustavaan vesihuollon yleissuunnitelmaa että liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen määräämisestä kaavassa.

Rakennuttajan toiveesta sovittiin, että kunnallistekniikkaa lisätään katusuunnitelmavaiheessa niin, että mahdollistetaan mahdollisimman monelle tontille oma liitospaikka. Samalla sovittiin, että varmistetaan kuitenkin, että mm. Ritinäraitilla ja Paukepolulla saadaan puut toteutettua ja lisäksi Ritinäraitille toteutetaan leveydeltään vaihtelevat, osin putkikaivannon päälle ulottuvat istutukset. Rakennuttaja toivoi myös vesihuollon kaavamääräyksen*: "Vesihuolto tulee mahdollistaa korttelialueen sisäisin järjestelyin kaikille tonteille, mikäli liitospaikka sitä edellyttää."* poistamista. Kaavamääräys kuitenkin säilytettiin, koska mm. Toisensavun varteen ei kunnallistekniikan lisääminen onnistu mitenkään ja kaupungin puolesta halutaan varmistaa, ettei tonttijaossa synny ongelmaa vesihuollon toteuttamiseen (pelkästään Toiseensavuun rajoittuvaa tonttia ei saada liitettyä vesihuollon piiriin muutoin kuin korttelin sisäisin järjestelyin.)

Liikkumisesteisten pysäköintipaikkojen osalta rakennuttaja toivoi vielä kaavamääräysten selkeyttämistä. Kaavaratkaisu perustuu siihen, että le-paikat sijoitetaan pääosin pysäköintitaloihin ja joka kortteliin sijoitetaan tämän lisäksi 1 le-paikka. Rakennuttaja oli kuitenkin huolissaan esteettömyysasetuksen toteutumisesta kaikkien le-paikkojen osalta (mm. sisäänkäynnin ja pysäköintipaikan välisen reitin esteettömyys) ja siitä, että aiheutuuko tästä asetuksesta vähäistä poikkeamista rakennuslupavaiheessa. Asiasta keskusteltiin rakennusvalvonnan, liikennepuolen ja kadunsuunnittelun kanssa ja todettiin että ei ole tarvetta tai luontevaa lisätä tarkentavaa kaavamääräystä tästä asiasta. Alustavan kadunsuunnittelun arvion perusteella voidaan todeta, että katujen kaltevuudet tulevat olemaan esteettömyysasetuksen mukaisia (alle 5%). Pihojen vehreyden varmistamisen perusteella myöskään rakennusvalvonta ei näe tässä ongelmaa (vähäinen poikkeus myönnetään tarvittaessa).

Nähtävillä olon jälkeen kaavaan on lisätty myös määräys, joka sallii piharakennusten (enintään 50 k-2) toteuttamisen kortteleihin 52145 ja 52146. Tällä määräyksellä annetaan joustoa yhteistilojen sijoittamiseen keskustakortteleissa, joissa on maantasokerroksessa paljon liiketilaa sekä tavanomaista enemmän asumista. Lisäksi kaavakarttaan on korjattu vaiheasemakaavan yhden korttelin rakennusoikeus sekä lisätty ns. ruksikarttaan vaiheasemakaavan kaavarajat. Selostukseen on lisätty vesihuollon rakentamisen alustava kustannusarvio.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Innovaatioiden Vantaa, kaupunkistrategia 2022–2025 (Kv. 31.1.2022)

Strategian painopisteitä ovat taloudellisesti kestävä ja elinvoimainen kaupunki, hyvät asukaslähtöiset palvelut, eriarvoistumisen estäminen, resurssiviisas ja hiilineutraali Vantaa, kukoistavat kaupunkikeskustat sekä merkityksellistä työtä vaikuttavalla johtamisella. Vantaata kehitetään vetovoimaisena asumisen kaupunkina. Houkuttelevien kerrostalohankkeiden ohella edistetään pientaloasuntojen rakentamista, lisätään kaupunkikulttuuria, tapahtumia ja harrastusmahdollisuuksia. Hyvinvointia rakentavia palveluita kehitetään digitalisaatiota hyödyntäen. Eriytymässä olevien asuinalueiden vetovoimaa kasvatetaan. Tähdätään kiertotalouden edelläkävijäksi ja säilytetään luonnon monimuotoisuus. Tehdään Aviapolis-lentokenttäympäristöstä Euroopan ympäristöystävällisin. Suunnitellaan kaupunkikeskuksiin iloa tuottavia kulttuurin ja vapaa-ajan palveluita. Rakennetaan viihtyisiä ja turvallisia kaupunkikeskuksia, joissa luonto on lähellä. Mahdollistetaan helppo liikkuminen kaupunginosissa sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset.

MAL-tavoitteet

MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että
- luodaan edellytyksiä tonttitarjonnan ja asuntotuotannon merkittävälle lisäämiselle,
- hyödynnetään liikenteeseen kohdistuvat ja joukkoliikennettä tukevat investoinnit täysimääräisesti ja
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä.

Maapoliittiset linjaukset koskien kaavoitusta, maanhankintaa ja maanluovutusta (Kv. 18.6.2018)
- Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista.
- Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista.
- Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.
- Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti.
- Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolle ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle.
- Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin.
- Maankäyttösopimuksia käytetään aktiivisesti maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa.
- Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.
- Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin.
- Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv. 11.5.2015)
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.

- Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.
- Otamme ympäristökriteerit ja uudet elämäntavat mukaan suunnittelutavoitteisiin.
- Satsaamme julkisiin viihtymisen paikkoihin ja luomme tiloja kulttuurien kohtaamisille.
- Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.
- Teemme kaupungissa liikkumisesta ja arjesta tehokasta ja helppoa.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.
- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria.
- Vahvistamme maisema-arkkitehtuurilla ympäristörakentamisen laatua. Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä.
- Suunnittelemme ulkotiloista laadukkaita ja vehreitä.
- Parannamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä ja edistämme kaupunkipyörän mahdollisuuksia. Varmistamme pyöräilyn laatukäytävien toteutumisen.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv. 28.6.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Hiilineutraalisuus ja resurssiviisaus ovat maankäytön suunnittelun ja toteutuksen lähtökohtina.
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Viherrakenne on terveyttä tukeva ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saavutettavuutta.
- Luodaan hyvät edellytykset kestävälle ja monimuotoiselle liikkumiselle.
- Vähennetään liikkumistarvetta.
- Edistetään ajoneuvojen vähäpäästöisyyttä ja parannetaan ilmanlaatua.
- Luonnon monimuotoisuus säilytetään ja sitä kartutetaan myös rakennetuilla alueilla.
- Ohjataan uusiutuvan energian käyttöön.

Aviapoliksen kaavarungon tavoitteet

Kaupunginvaltuuston 18.4.2016 hyväksymän Aviapoliksen kaavarungon mukaan Aviapoliksen suunnittelun tavoitteina on:

- tehdä autokaupungista käveltävän kokoinen kaupunki, jossa voi viihtyä ja viipyä,
- tehdä ekologisesti ja kulttuurisesti kestävää kaupunkia,
- edistää kestäviä ja kilpailukykyisiä kulkumuotoja ja innovatiivisia liikkumisratkaisuja,
- mahdollistaa 60 000 työpaikkaa ja 20 000 asukasta,
- tehdä lentokenttäkaupunki, jonne tullaan läheltä ja kaukaa.

3.3.2 Muut tavoitteet

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa määritellyt tavoitteet

Vireilletulon yhteydessä 12.12.2022 laaditussa osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa Muuran suunnittelun kaupungin tavoitteiksi määriteltiin kaupungin ja maanomistajien tavoitteita.

Kaupungin tavoitteita olivat:

1. Yhteisölliset kaupunkikylät
    - Luodaan kaupunkikylille ja Muuran keskustalle oma tunnistettava luonteensa.
    - Muuran aukiosta ja keskustasta suunnitellaan koko alueen aktiivinen ja laadukas sydän.
        - Asemakaavan muutoksen tavoitteena on tarkentaa keskustan rakentamisen arkkitehtuurin luonnetta, kivijalan toimintojen ja liiketilojen sijaintia ja määrää sekä mm. kivijalkakerroksen ja arkadien ominaisuuksia.
    - Vahvistetaan ja edesautetaan kaupunkikylien yhteisöllisyyden syntymistä.
    - Edistetään jakamis- ja kiertotaloutta.

2. Elämyksellinen kaupunkitila
    - Muodostetaan elävää ja joustavaa kaupunkitilaa.
        - Tutkitaan tarkemmin muuntojoustavien kivijalkatilojen mahdollisuuksia.
        - Tarkennetaan korttelin ja katujen rajapintojen luonnetta ja suunnitteluratkaisuja.
        - Tutkitaan tarkemmin maantasoasumisen erilaiset vaihtoehdot (etupihat ja asuntokohtaiset sisäänkäynnit) sekä niiden sijoittuminen kortteleissa.
        - Tarkennetaan taiteen paikkoja ja edistetään Muuran aukion taidekatoksen toteutusta.
    - Suunnitellaan alueesta mahdollisimman vehreä, kehitetään urbaanin vihreän ratkaisuja.
        - Varataan katualueille riittävästi tilaa katuvihreälle.
        - Varataan kortteleissa tilaa taskupuistoille, tontin ja kadun rajapinnan istutuksille sekä avataan raiteilta vehreitä näkymiä kortteleiden sisäpihoille. Lasketaan alustavat vihertehokkuudet korttelipihoille.
        - Toteutetaan kasvikattoja sekä vehreitä kattoterasseja edistämään luonnon monimuotoisuutta ja huleveden hallintaa sekä lisäämään asukkaiden viihtyvyyttä ja aurinkoisia oleskelun paikkoja.
        - Tarkennetaan Muuran ja Huberilan välisen puistosillan suunnitteluratkaisua.
        - Suunnitellaan kaupunkikyliä yhdistävästä kaupunkiraitista kaupunkitilassa erottuva, vehreä ja laadukas kävelyn ja pyöräilyn reitti.

3. Tunnistettava arkkitehtuuri
    - Muura on värikäs, kodikas ja leikkisä!
    - Tarkennetaan kaupunkikuvaa hallitsevien harjakattojen ja ullakkoasuntojen sijoittuminen kortteleissa.
    - Tutkitaan tarkemmin julkisivuratkaisuja (materiaalit, parvekkeet, kivijalan arkkitehtuuri) kaupunkikylissä sekä keskustan alueella.
    - Vahvistetaan kaupunkikylien teeman (vuodenajan) näkymistä myös arkkitehtuurissa.
    - Laaditaan alustavat kortteleiden värisuunnitelmat

4. Älykäs liikkuminen
    - Varataan riittävät katualueet Vantaan ratikan toteuttamiseksi.
    - Tarkennetaan pysäköintitalojen suunnitteluratkaisuja (julkisivut, toiminnot, katot).
    - Tutkitaan tarkemmin liikenneratkaisuja, kuten huoltoliikenteen ja muun jakeluautoliikenteen toimivuus alueella.
        - Sähköinen jakeluliikenne ja ”kauppakassieteinen”
        - Kyläkohtaiset yhteiskäyttöautot, -pyörät ym.

5. Tulevaisuuden toimitilat ja toimintojen sekoittuneisuus
    - Edistetään edelleen työn, asumisen, palveluiden ja kulttuurin sekoittumista alueella.

- Varataan alueet yhtenäiskoulua ja päiväkoteja varten.
- Tarkennetaan Lentoasemantien toimitilarakentamisen ratkaisua sekä mahdollistetaan työpaikkojen sijoittumista joustavasti myös rakennusten kivijalkatiloihin.
- Luodaan toimitiloihin elämyksellisyyttä ja avoimia kohtaamispaikkoja. Viihtyisyyttä lisätään viherhuoneilla, kattopihoilla ja puistomaisilla piha-alueilla.

6. Hiilineutraalisuus ja resurssiviisaus
   - Edistetään hiilineutraaleja suunnitteluratkaisuja koko alueella.
   - Tutkitaan alueen rakentamisessa syntyvien purku- ja maamassojen hyödyntäminen alueella.

Maanomistajien tavoitteet

- Mahdollistaa toteutettavissa oleva tehokas ja kaupunkimainen asuinkerrostalo- ja toimitila- sekä työpaikkarakentaminen alueelle.
- Alueen vetovoimaisuustekijöiden löytäminen ja niiden kehittäminen.
- Hyvä ja korkeatasoinen kaupunkiympäristö.
- Laadukas asuminen, pihojen vehreys ja valoisuus huomioiden.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

3.4.1 Asemakaavan muutoksen ratkaisuvaihtoehdot

Asemakaavan muutos perustuu Muuran kaavaluonnokseen 052600. Kaavaluonnosvaiheessa on jo tutkittu erilaisia vaihtoehtoja ja löydetty tälle alueelle toimiva ratkaisu. Asemakaavan muutosta laadittaessa alueen viitesuunnittelija vaihtui, mutta kaavaluonnosvaiheessa löydetyistä hyvistä ratkaisuista (mm. maantasoasunnot, harjakatot kaupunkikuvassa) pidettiin kiinni ja viitesuunnitelman perusratkaisua on pääosin enää tarkennettu ja päivitetty yksityiskohtia.

Oleellisin muutos kaavaluonnosvaiheeseen nähden on pysäköintitalon kääntäminen Virkatien suuntaiseksi, jolloin on saatu vähennettyä Kehä III:n melulle altistuvien asuntojen määrää. Myös Virkatien sekä Toisensavun ja Virkatien kulmaukseen sijoittuvien rakennusten massaa ja ratkaisua on päivitetty siten, että haastava melutilanne saadaan ratkaistua paremmin. Muutos mahdollistaa läpitalon huoneistot tai pelkästään sisäpihan suuntaan avautuvat asunnot, jolloin mikään asunto ei avaudu vain julkisivulle, johon kohdistuu yli 65 dB melutaso.

3.4.2 Asemakaavan muutoksen ratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavan muutoksen lopullinen rakenne ja ratkaisu perustuvat sekä kaavaluonnostyön että nyt ehdotusvaiheen suunnittelutyön aikana parhaaksi arvioituihin ja kehittyneisiin ratkaisuihin. Asemakaavan muutosta on työstetty eteenpäin sekä päivitetty viitesuunnitelmien edistymisen kanssa yhtä aikaa mm. rakennusoikeuksien, kerroslukujen, harjakattojen ja rakennusalojen osalta. Perusrakenne ja ratkaisu on kuitenkin määritelty jo kaavaluonnosvaiheessa tutkittujen vaihtoehtojen kautta.

Asuinkortteleista muodostuu luontevasti Muuran konseptin mukaisesti neljän umpikorttelin kokonaisuus, jossa itäisimmät korttelit ovat osa Muuran keskustaa ja sydäntalvikylää, läntisemmät korttelit puolestaan kuuluvat ns. talvikylään. Suurin muutos korttelirakenteeseen on tehty korttelin

52147 osalta, jossa pysäköintitalo on käännetty melun vuoksi Virkatien suuntaiseksi. Kunnallisteknisen suunnittelun tarkentuessa ja mm. harjakattoisten rakennusten vesien johtamisen helpottamiseksi on rakennuksia sisennetty etenkin kapeiden raittien osuudella irti tontin rajasta. Tämä mahdollistaa myös kapeiden, katutilan viihtyisyyttä parantavien tontti-istutusten toteuttamisen kadun suuntaan.

Muuran keskustan kortteleiden osalta on tarkennettu ja tutkittu erityisesti laadukkaaseen arkkitehtuuriin tähtääviä asioita: arkadin ja kaupunkimaisten parvekkeiden toteuttamisen ratkaisuja sekä monipuolisemman asuntotarjonnan osalta ns. ”ullakkoasuntojen” toteuttamista.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan muutoksella varaudutaan muuttamaan osa kaava-alueen nykyisistä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista (T ja TTV5) asuinkerrostalojen (AK), yleisten rakennusten (Y) ja autopaikkojen (LPA) korttelialueiksi, virkistys- ja puistoalueiksi (VU) sekä katu- ja torialueiksi. Toisensavun itäreunan leventämisellä muutetaan lisäksi pieni osa puistoaluetta katualueeksi. Vaiheasemakaavalla osoitetaan katualueiden ulottuminen/leventäminen osalle nykyisiä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueita (T, T-3 ja TTV5). Uusien katualueiden sijoittuminen ja nykyisten katujen levennykset perustuvat jo Muuran asemakaavaluonnoksessa 052600 tehtyihin ratkaisuihin. Vaiheasemakaavalla tehdään vain katualueen leventämisen ja kiinteistön osalle sijoittumisen kannalta tarpeelliset muutokset voimassa oleviin kaavoihin. Lisäksi poistetaan tarpeettomat ohjeelliset tontinrajat sekä huoltoasumiseen liittyvät määräykset lentomelun vuoksi. Muilta osiltaan voimassa olevat asemakaavat nro 520200, 000224 ja 530700 jäävät voimaan.

Tämä asemakaavan muutos ja vaiheasemakaava ovat Muuran alueen toinen varsinainen asemakaavahanke, joka on laadittu Muuran kaupunkikylät asemakaavaluonnoksen (052600) pohjalta. Muurasta muodostetaan yhteisöllisten kaupunkikylien kokonaisuus, jossa toimintojen sekoittuneisuutta vahvistetaan mm. toimitilakortteleiden ja keskustan liiketilojen myötä.

Tällä asemakaavan muutoksella kaavoitetaan Muuran keskustan länsipuolen korttelit (osa sydäntalvikylää) ja kaksi talvikylään kuuluvaa asuinkorttelia sekä Muuran yhtenäiskoulun, päiväkodin ja liikuntahallin kortteli, osa Aurtuapuistoa sekä katualueita. Muuran keskustan kortteleihin ja Ritinäraitin varrelle asumisen lisäksi toteutettavat liiketilat sekä mahdolliset työtila-asunnot, tuovat tämän alueen kaupunkiympäristöön toimintojen sekoittuneisuutta.

Kuva 36. Näkymä Parvekkeelta Paukepolulle sekä Paukepolun ja Ritinäraitin risteyskohdan suuntaan. (JKMM Arkkitehdit).

Vaikka suunnittelualueen korttelit kuuluvat Muuran konseptin mukaisesti kahteen eri kylään, muodostavat ne silti, myös oman luontevan kokonaisuutensa. Kortteleiden väliin muodostuu viihtyisä kävely-ympäristö Muuran kaupunkiraitin osana toimivasta Ritinäraitista, pohjois-eteläsuuntaisesta Paukepolusta sekä raittien risteyskohtaan muodostuvasta aukiomaisesta tilasta. Raittien risteyskohtaan tuodaan elävyyttä liiketilojen ja asukkaiden kerho- tai harrastetilojen avulla. Paukepolun elävyys taas muodostuu erityisesti maantasoasuntojen sisäänkäynteihin liittyvistä vehreistä etupihoista. (kuva 36) Asuinkortteleiden länsireunaan osoitetaan tässä kaavassa pieni aukio, Ritinäpiha, joka mahdollisesti laajentuu myöhemmin myös Aurtuakadun länsipuolelle, jos nykyinen teollisuustoiminta tulevaisuudessa väistyy ja alueelle voidaan laajentaa loppuosa talvikylää. Ritinäpihan ja Ritinäraitin suuntaan keskitetään ensisijaisesti asukkaiden yhteistiloja ja maantasoasuntoja/työtila-asuntoja tuomaan aktivisuutta.

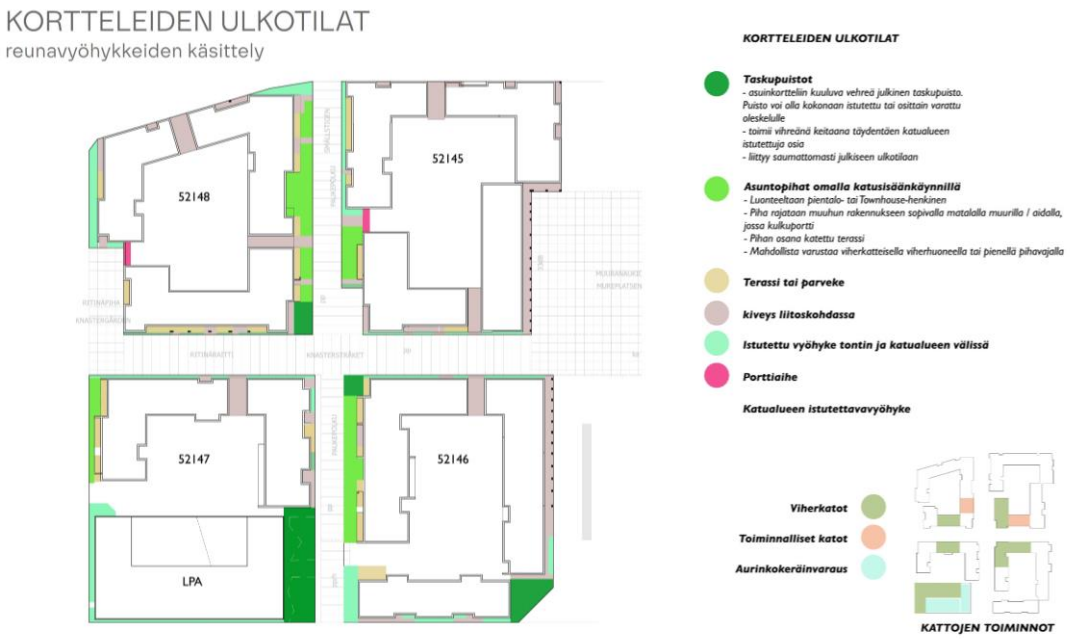
Muuran keskustan osalta mukana kaavassa ovat Muuranaukioon ja Toiseensavuun rajoittuvat korttelit. Näihin keskustan kortteleihin rakennetaan arkadit Muuranaukioon rajautuvana sekä Toisensavun Muuranaukion eteläpuoliseen rakennusmassaan. Toisensavun eteläpäässä säältä suojattu kulkeminen mahdollistetaan arkadiin liittyvällä katoksella. Kortteleiden kivijalkaan toteutetaan liiketilaa erityisesti Muuranaukiolle ja Toisensavulle, lähelle Muuranaukiota. Ravintolakäyttöön soveltuvia liiketiloja toteutetaan 2 kpl Muuranaukion reunalle, Ritinäraitin kummallekin puolelle.

Muuran yhtenäiskoulun, päiväkodin ja liikuntahallin kortteli sijoitetaan Toisensavun varteen, asuinkortteleiden pohjoispuolelle, Plootukallion puistoalueen länsipuolelle. Koulurakennus liitetään osaksi Muuran keskustaa toteuttamalla sisääntuloaukio Toisensavun ja Aurtuakadun kulmaukseen. Samaan yhteyteen sijoitetaan myös iltakäyttöön soveltuvaa tilaa.

Kuva 37. Ilmakuva asuinkortteleista. (JKMM Arkkitehdit)

Kaupunkikuvaltaan alueesta muodostuu tunnistettava ja viihtyisä kokonaisuus, jossa erityisesti harjakatot ja värikkäät julkisivut hallitsevat kaupunkitilaa (kuva 37). Keskustaan, Muuranaukion reunalle sijoitetaan ainakin yhteen rakennukseen ns. ullakkoasuntoja vesikaton alapuolelle muodostuvaan tilaan, ja kattomaailmaa jäsennetään ja rytmitetään myös muuten Muuran keskustassa mm. kattoikkunoiden, -lyhtyjen ja parvekeratkaisujen avulla. Asuinkortteleissa kerrosluku vaihtelee pääosin välillä V-VIII. Tehokkain rakentaminen ja suurimmat kerrosluvut keskittyvät Muuran keskustaan (VIII). Arkkitehtuurista tavoitellaan värikästä, leikkisää ja kodikasta. Pientalomaisuutta tuodaan alueelle maantasoasumisen variaatioilla (etupuutarhat, omat sisäänkäynnit, työtila-asunnot). Kaupunkikylien omaleimaisuutta ja tunnistettavaa identiteettiä rakennetaan Muurassa kaupunkikylien teemojen, eri vuodenaikojen avulla. Tässä asemakaavassa mukana on osa talvikylää sekä osa sydäntalviteemaista Muuran keskustaa. Vuodenaika näkyy kylien julkisivuväripaletissa, kasvillisuudessa ja kylän omana katupuuna, katujen kalusteissa ja nimissä sekä mm. aukioiden toiminnallisuudessa.

Kaupunkitilasta muodostuu umpikorttelimaisten kortteleiden myötä tiivistä ja kaupunkimaista, mutta vehreyttä saadaan runsaasti kortteleiden taskupuistojen ja reittien monipuolisten istutusten avulla. Muuran keskelle sijoittuva, erilaisista puistoalueista koostuvasta, kyläpuisto on suunnittelualueen välittömässä läheisyydessä, koulukorttelin itäpuolella. Koulun viereen nyt kaavoitettavaan Aurtuapuiston osaan rakentuu koulua ja koko aluetta palveleva isompi urheilukenttä (vähintään 50x80 m). Myös muut lähialueen puistot tarjoavat asukkaille vaihtelevia virkistymisen mahdollisuuksia. Vehreät, melulta hyvin suojatut, sisäpihat ja asuntoihin liittyvät omat ulkotilat täydentävät osaltaan virkistymisen mahdollisuuksia ja oleskelun paikkoja (kuva 38). Tasakatoille toteutettavat kattopuutarhat ja mahdolliset yhteiset liikuntatoiminnot tarjoavat asukkaille aurinkoisia oleskelun paikkoja. Kasvikatoilla, etenkin niitty- tai ketokatoilla, puolestaan parannetaan alueen luonnonmonimuotoisuutta ja hulevesien viivyttämistä.



Kuva 38. Viitesuunnitelman mukaiset kortteleiden ulkotilat (JKMM Arkkitehdit).

Muuran alueen liikenteen suunnittelussa kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on ollut tärkein tavoite. Autoliikenne keskitetään kokoojakaduille ja muutamille tonttikaduille, jolloin kaupunkikylien sisäosat on saatu rauhoitettua kokonaan kävelylle ja pyöräilylle. Kortteleiden väliin ja sisälle muodostuu

elämyksellisiä vehreitä reittejä aukioineen. Alueen asuinkortteleiden pysäköinti keskitetään LPA-kortteleihin rakennettaviin pysäköintilaitoksiin, mikä mahdollistaa rehevien maanvaraisten sisäpihojen toteuttamisen. Pysäköintitaloista suunnitellaan monikäyttöisiä sekä reittejä ja kaupunkitilaa elävöittäviä rakennuksia.

Resurssiviisaus ja ekologisuus näkyvät alueelle mm. kävelyn, pyöräilyn sekä joukkoliikenteen suosimisena, resurssiviisaina ratkaisuina rakentamisessa, kasvikattoina sekä puiston ja katualueiden hulevesien hallinnan toteuttamisena luonnonmukaisin menetelmin.

4.1.1 Mitoitus

Kaavoitettavana olevan alueen (asemakaavanmuutos +vaiheasemakaava) koko on yhteensä n. 19,8 hehtaaria (tästä vaiheasemakaavan osuus 11,2ha). Asemakaavamuutosalueen kokonaiskerrosala on 72 800 k-m2. Jos mukaan lasketaan vaiheasemakaavan mukainen T-kortteleiden rakennusoikeus, on kokonaismäärä yhteensä 137 310 k-m^2.

Asuinkerrostalojen korttelialueita (AK) on alueella yhteensä n. 2,16 ha. Rakennusoikeutta on AK-kortteleissa yhteensä 56 900 k-m^2, josta asuinkerrosalaa 56 300 k-m^2 ja liiketilaa 600 k-m^2. Tehokkuusluku on keskimäärin e_k = n. 2,6, mutta se vaihtelee kortteleittain välillä n. e_k =1,9–3,0.

Yleisten rakennusten korttelialuetta (Y) on n. 2,5 ha. Rakennusoikeutta on 15 900 k-m^2. Tehokkuusluku e_k = n. 0,6.

Virkistysalueita (VU) on yhteensä n. 0,8 hehtaarin alue.

Vaiheasemakaavan mukaista, nykyisellään säilyvää teollisuus ja varastorakennusten korttelialueita on yhteensä n. 10,58 ha. Vaiheasemakaavassa rakennusoikeutta on yht. 64 510 k-m2.Tehokkuusluku on n. e_k = n. 0,61.

Liikennealueita asemakaavassa on yhteensä n. 3,7 ha, josta katuja n. 2,7 ha, aukioita n. 0,05 ha, kevyen liikenteen katuja n. 0,65 ha ja autopaikkojen korttelialueita n. 0,3 ha.

Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat AK-kortteleissa:
- Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat: Asuminen: 1 ap/130 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka kolmea asuntoa kohden. Normin mukaisesta autopaikkamäärästä saa vähentää 15 %, kun autopaikat ovat nimeämättömiä. Vuorottaiskäytölle voidaan antaa lievennetyt autopaikkavaatimukset erillisen selvityksen perusteella. Normin lisäksi tulee osoittaa 1 vieraspaikka/1 500 k-m² sekä lyhytaikaista huoltopysäköintiä sekä kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap/5 000 k-m².
- Liiketilat: vähintään 1 ap/100 k-m^2
- Toimistotilat: 1 ap/50 k-m^2

Asukkaiden autopaikat ja vieraspaikat sijoitetaan LPA-kortteleihin pysäköintitaloihin. Sisäpihoille saa tarvittaessa sijoittaa 1 autopaikka huoltoa ja kotihoitoa ja 1 autopaikka liikkumisesteisiä varten. Y-korttelille on kaavassa osoitettu autopaikkojen vähimmäismääräksi 46 ap. Nämä autopaikat on sovitettu tontille.

Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat T-kortteleissa voimassa olevien asemakaavojen mukaisesti:
- Teollisuus 1 autopaikka/ 150 k-m2
- Toimistot 1 autopaikka/70 k-m2

Polkupyöräpaikkoja tulee varata AK- kortteleissa vähintään:
- Asuminen: 2 pp/ asunto
- Liiketilat: 1 pp/50 k-m^2
- Toimistotilat: 1 pp/80 k-m^2

Polkupyöräpaikkoja tulee varata Y-kortteliin vähintään 450 kpl.

Asuinkortteleihin on osoitettu liiketilaa erityisesti Muuran keskustan kortteleihin sekä pienet määrät myös Ritinäraitille, yhteensä 600 k-m^2. Nämä tulee kaikki toteuttaa. Kaavamääräyksin on mahdollistettu lisäksi, että asukkaiden kerho- ja harrastetiloista rakennettavasta määrästä enintään 25 % saa toteuttaa myös liiketilana.

Asukkaita alueelle tulee arviolta n. 1 150 ja uusi työpaikkoja arviolta 140. Nykyisissä teollisuustoiminnoissa työpaikkoja on vaiheasemakaavan kerrosalasta arvioiden 645.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Kaavaluonnostyössä ja sen pohjalle laaditussa Muuran konseptissa sekä tämän asemakaavan muutostyön alussa ja osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa määriteltiin suunnittelun laadulliset tavoitteet. Nämä kohdassa 3.3 ”Asemakaavan tavoitteet” esitellyt ympäristön laatua koskevat tavoitteet toteutuvat asemakaavassa hyvin.

Muuran suunnittelun päätavoitteina oli suunnitella yhteisöllinen kaupunkikylistä muodostuvaa uusi asuinalue, jonka kaupunkitila on elämyksellistä, arkkitehtuuri tunnistettavaa, liikkuminen älykästä ja toimitilojen suunnittelussa tähdätään tulevaisuuteen. Muurasta syntyykin alue, joka on jo kaupunkirakenteeltaan tunnistettava ja edistää yhteisöllisyyden muodostumista.

Suunnittelualueen ratkaisut toteuttavat Muuran tavoitteita ympäristön laadusta. Asuinkorttelit muodostavat oman kokonaisuutensa, jossa kuitenkin korttelit jakautuvat Muuran konseptin mukaisesti Muuran keskustan kortteleiden osalta sydäntalvikaupunkikylään ja läntisemmät asuinkorttelit puolestaan talvikylään. Vuodenaikateemat luovat kortteleille omaa tunnistettavaa tunnelmaa ja kaupunkitilaa, toisaalta kortteleiden väliin muodostuu kortteleiden yhteistä kaupunkitilaa, jonka poikkeava värimaailma yhdistää kaksi teemaa ja vuodenaikaa toisiinsa. Harjakatot ja muiden Muuran kaupunkikylien väripaletteihin sovitetut julkisivujen värit noudattavat kylien yhteisiä suunnitteluperiaatteita. Ritinäraitin ja Paukepolun risteykseen muodostuu näiden asuinkortteleiden oma

Kuva 39. Näkymäkuva Muuranaukiolta (JKMM Arkkitehdit).

oleskelun ja tapaamisen paikka, jota kivijalkaan sijoitetut asukkaiden yhteistilat ja liiketilat elävöittävät. Paukepolun varrelle sijoittuvat asuntokohtaiset vehreät sisäänkäyntipihat ja etupuutarhat elävöittävät osaltaan kaupunkitilaa ja mahdollistavat sosiaalisia kohtaamisia. Kortteleiden sisäpihoilla tavataan naapureita tai jopa koko kaupunkikylän asukkaita, jos kulkua pihoille ei ole estetty. Myös yhteinen pysäköintilaitos lisää osaltaan kaupunkikylän asukkaiden kohtaamisen mahdollisuuksia. Alueen länsireunaan kaavoitetaan tässä asemakaavassa pieni aukio, Ritinäpiha, joka mahdollisesti laajentuu tulevaisuudessa myös Aurtuakadun länsipuolelle, talvikaupunkikylän omaksi aukioksi, jos nykyinen teollisuus- ja varastotoiminta muuntuu asuinalueeksi täydentäen loput talvikaupunkikylästä.

Kaupunkikyliä ja Muuran keskustaa yhdistävän kaupunkiraitin (tässä kaavassa erityisesti Ritinäraitin) elävyyteen ja viihtyisyyteen panostetaan. Asukkaiden yhteistilat, porrashuoneiden sisäänkäynnit, maantasoasuminen, vaihtelevat istutukset sekä raitin varren kortteleiden puolelle sijoittuvat vehreät taskupuistot ja pihoille avautuvat vehreät näkymät tuovat raitille elävyyttä ja viihtyisyyttä. Koulukorttelin reunalla kulkevalla, kaupunkiraitin osana olevalla, Aurtuaraitilla painottuvat toiminnallisuuden sijaan vehreät istutukset ja näköyhteys koulun pihalle.

Muuran keskustasta aukioineen suunnitellaan koko Muuran alueen aktiivinen solmukohta palveluineen ja oleskelun mahdollisuuksineen. Rakennusten arkkitehtuuriin ja mm. kivijalan ja arkadien korostamiseen panostetaan erityisesti täällä (kuva 39). Puisto- ja metsäalueet tarjoavat mahdollisuuksia nauttia mm. kukkivista istutuksista, metsän rauhasta tai liikunnan ja leikin ilosta.

Suunnittelualue on osa Muuran kävely-ystävällistä ratikkakaupunkia. Ratikan lisäksi myös kaikki muut joukkoliikenteen vaihtoehdot ovat käytettävissä suunnittelualueella tai sen läheisyydessä, ja suunnittelussa on keskitytty erityisesti kävelyn ja pyöräilyn edistämiseen sekä sujuviin ja houkutteleviin reitteihin.

Asemakaavassa annetaan ympäristön laatuun tähtääviä määräyksiä mm. rakennusten arkkitehtuurista ja laadusta, harjakattojen sijoittumisesta, kivijalkakerroksen toiminnoista ja avoimuudesta sekä mm. maantasoasumisen sijoittamisesta kortteleihin. Vehreyden ja luonnon monimuotoisuuden varmistamiseksi on kaavakartalle osoitettu taskupuistoja, ja kaavassa annetaan määräyksiä mm. hulevesien käsittelystä, pihan toteuttamisesta vihertehokkaasti sekä tasakattojen ja pysäköintitalojen hyödyntämisestä kasvikattoina sekä kattopuutarhoina.

Lisäksi asemakaavamääräyksissä edellytettävällä kortteleiden kokonaissuunnitelmalla ja siihen liittyvillä koko korttelin yhtenäisillä piha-, hulevesi- ja valaistussuunnitelmilla tähdätään mahdollisimman laadukkaisiin, tasapainoisiin ja yhtenäisiin kortteleihin, joissa kaavan laadulliset tavoitteet tulee huomioitua kokonaisuutena yksittäisten rakennushankkeiden sijaan.

4.3 ALUEVARAUKSET

Asemakaavassa on esitetty aluevaraukset asuinkerrostalojen ja autopaikkojen korttelialueille, Y-korttelille yhtenäiskoulua, päiväkotia ja liikuntahallia varten sekä VU-aluetta Aurtuapuistoa varten. Lisäksi vaiheasemakaavassa esitetään voimassa olevien T-kortteleiden osalta ne merkinnät, joita on muutettu katualueiden leventämisen/kiinteistön puolelle ulottamisen vuoksi. Seuraavien otsikoiden alla kerrotaan käyttötarkoituksittain tarkemmin sanallisesti kaavan sisältö sekä merkittävimmät rakentamista ohjaavat määräykset ja perustelut niille.

4.3.1 Korttelialueet

Alueen arkkitehtuuri ja ympäristörakentaminen on laadukasta ja toteutus korkeatasoista. Asuinkorttelit ovat kaupunkimaisia ja vehreitä umpikortteleita tai umpikorttelimaisia kortteleita, joihin tuodaan toimintojen sekoittuneisuutta keskittämällä kivijalkaan asukkaiden avoimet ja aktiiviset yhteistilat sekä liiketilat ja mahdolliset työtilat. Kortteleista muodostetaan kotoisia ja viihtyisiä Muuran

tavoitteiden mukaisesti mm. harjakattojen ja värikkyyden avulla. Asuinkortteleiden kivijalan liiketilat ja Muuran yhtenäiskoulu ja päiväkoti tuovat työpaikkoja ja palveluita osaksi Muuran aluetta. Vehreys ja resurssiviisaus on myös huomioitu eri tavoin.

Vihertehokkuus

Vihertehokkuusmääräyksin varmistetaan alueen vehreys ja luonnon monimuotoisuutta parantavien ratkaisujen käyttö suunnittelussa sekä hyvä hulevesien hallinta kortteleissa. Näin hillitään myös ilmastonmuutosta.

Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta korttelin pinta-alaan. Menetelmän avulla luodaan luonnon monimuotoisuutta tukevia, vihreitä ja viihtyisiä asuinympäristöjä tiivistyvään kaupunkirakenteeseen, jossa hulevettä läpäisevillä pinnoilla on suuri merkitys. Kasvillisuus vähentää tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia, viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita ja lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vihertehokkuus toteutetaan eri keinoin eri kortteleissa. Pysäköintitalon kasvillisuuskatto tukee luonnon monimuotoisuutta ja parantaa alueen sadevesien viivyttämistä. Kortteleissa mm. kasvillisuuskatto, runsas puusto- ja aluskasvillisuus sekä hulevesien kasvipainanteet ovat keinoja saavuttaa korttelin vihertehokuuden tavoiteluku. Korttelikohtaiset alustavat vihertehokkuuslaskelmat on laadittu kaikkien kaavan kortteleiden osalta, ja ne löytyvät selostuksen liitteenä. Korttelikohtaiset vihertehokkuuden tavoiteluvut löytyvät alla kuvattujen käyttötarkoitusten teksteistä.

AK, asuinkerrostalojen korttelialueet

Muuran keskustan korttelit sekä talvikylän korttelit on osoitettu asuinkerrostalojen korttelialueiksi. Kortteleiden kaupunkikuvallisesti laadukkaan ja yhtenäisen toteutuksen varmistamiseksi, kortteleihin tulee laatia kokonaissuunnitelma rakennusten maantasoon sijoittuvien asuntojen, asukkaiden yhteistilojen ja liiketilojen sijoittumisen osalta ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä. Lisäksi tulee laatia koko korttelia koskeva yhtenäinen pihasuunnitelma ja valaistussuunnitelma.

Rakennusoikeus on esitetty jokaisessa korttelissa korttelikohtaisesti ja siten, että lisäksi toteutettavan liiketilan määrä on osoitettu erikseen. Kortteleiden rakennusalat muodostavat kortteleista umpikortteleita tai umpikorttelimaisia, siten että kaikkia rakennuksia ei ole rakennettu kiinni toisiinsa. Rakennusaloihin on merkitty ohjeellisesti kulkuaukkoja, joista leveämmät on varattu korttelin huoltoajoyhteydelle ja kapeammat ovat pelkästään kävelijöitä varten. Kulkuaukoilla mahdollistetaan sujuvat kävely-yhteydet Muuran keskustaan, reiteille, puistoihin ja palveluihin. Lisäksi niiden avulla varmistetaan toimivat kulkureitit kaupunkikylien sisällä. Kulkuaukot tulee toteuttaa yli III-kerroksisiin rakennuksiin vähintään kahden kerroksen korkuisina, ja niiden päälle tulee sijoittaa kerroksia tai vastaavia rakenteita. Tästä poiketen matalampi kulkuaukon korkeus sallitaan arkadin kohdalla, vain kävelyyn tarkoitetuissa kulkuaukoissa, sekä maaston korkeuseroista johtuen. Viitesuunnitelmassa osa kulkuaukoista on toteutettu jättämällä rakennusten väliin ylös asti oleva aukko. Näistä kapeimpia ei ole osoitettu kaavakartalla, koska niiden paikat voivat muuttua suunnitelmien tarkentuessa. Kortteleissa 52145 ja 52148 Paukepolun ja Ritinäpihan suuntaan avautuvat kulkuaukot voidaan toteuttaa joko porttikongina tai viitesuunnitelman mukaisesti ylösastiaukiolevana, jolloin ne tulee rajata kadun suutaan kaupunkikuvallisesti laadukkain rakentein (portti- tai muuriaiheella).

Kerrosluvut vaihtelevat joka korttelissa, mutta kaupunkikuvassa pyritään kuitenkin kerrosluvultaan hallittuun lopputulokseen. Kerrosluvut on osoitettu rakennusaloittain. Korkein rakentaminen on

osoitettu Muuran keskustaan. Matalimmilla kerrosluvuilla puolestaan parannetaan korttelipihojen valoisuutta sekä luodaan miellyttävämpää mittakaavaa mm. kävelyreittien varrelle. Muuranaukion varrelle edellytetään toteuttavan vähintään 300 k-m2 ns. ullakkoasuntoja eli asuintiloja, jotka sijoitetaan harjakaton alle muodostuvaan tilaan. Tämä mahdollistetaan kerrosluvun (5/6)- merkinnällä,

Kuva 40. Alueleikkaus suunnittelualueelta itä-länsisuuntaisesti Ritinäpihan ja Muuranaukion kohdalta (korttelit 52145 ja 52148) (JKMM Arkkitehdit).

jolla sanallisesti määrätään myös, että näiden asuintilojen lattiapinnan tulee olla vähintään Muuranaukioon rajoittuvalta osuudelta vesikaton ja julkisivun leikkauspinnan yläpuolella tai enintään 1 m sen alapuolella. Aurtuakatuun rajoittuvalta osuudeltaan sallitaan kerrosluvussa kortteliin 52148 myös kerrosalaan laskettavien tilojen rakentaminen kellariin. Tällä mahdollistetaan suurien pihan puolen täyttöjen välttäminen, jos kadun korko nousee paljon nykyistä maanpintaa ylemmäs. Tällöin kortteliin voidaan tehdä kellarikerros, jonka kerrosalaan laskettava tila sijoittuu pihan puolelle ja rakennuksen kadunpuoleinen kerrosluku säilyy seitsemänkerroksisena (tai kulmassa olevalla rakennusalla VIII).

Rakennusalat, joille tulee sijoittaa harjakatto, on osoitettu kaavakartalla harjansuuntaviivoin. Lisäksi määräyksin edellytetään, että Muuranaukioon ja Toiseensavuun rajautuvissa rakennuksissa tulee harjakattojen pintaa jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla ja -lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa.

Asemakaavamääräys sallii yhteistilat, ulkoiluvälinevarastot ja viherhuoneet rakennettavan asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi. Myös irtaimistovarastot saadaan rakentaa rakennusoikeuden lisäksi, kun ne sijoitetaan porrashuoneeseen avautuvina asuinkerroksiin tai vesikaton alapuoliseen tilaan. Asukkaiden kerho- ja harrastetiloja tulee rakentaa vähintään se määrä, joka vastaa 1 % rakennusoikeudesta. Tästä osuudesta voidaan enintään 25 % toteuttaa myös liiketilana. Määräyksillä tähdätään siihen, että toteutuvat yhteistilat olisivat kooltaan laadukkaampia, kun ne eivät vie rakennusoikeutta. Irtaimistovarastojen sijoittamisella kerroksiin tai vesikaton alapuoliseen tilaan tähdätään aktiiviseen ja elävää kivijalkakerrokseen yhteistiloineen ja maantasoasuntoineen. Osan yhteistiloista salliminen liiketilana mahdollistaa, että kaava-alueelle voisi syntyä liiketilaa hieman enemmän mitä kaavakartalla edellytetään, esim. raittien risteyskohtaan.

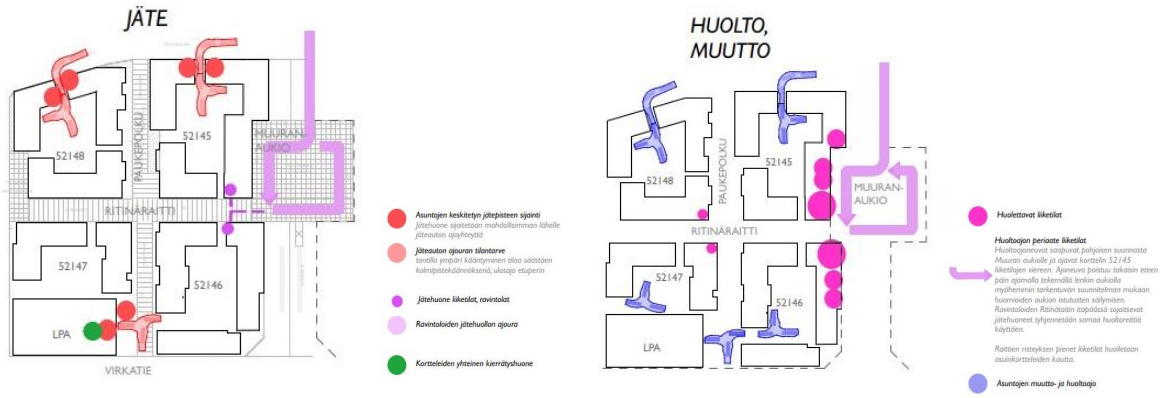
Aktiivisen ja elävän kivijalan ja kaupunkiympäristön saavuttamiseksi asemakaavalla ohjataan määräyksin ja kaavamerkinnöin myös edellä mainittujen tilojen sijoittumista. Asukkaiden yhteistilat, polkupyörävarastot sekä harrastetilat tulee sijoittaa keskitettyinä pääosin kortteleiden maantasokerrokseen. Näiden tilojen tulee sijoittua ja avautua ensisijaisesti aukioiden ja/tai jalankulkureittien

suuntaan. Tästä poiketen kaava sallii keskustakortteleissa 52145 ja 52146 yhteistilojen sijoittamisen myös piharakennuksiin, joiden yhteenlaskettu pinta-ala saa olla korkeintaan 50 k-m2/kortteli. Määräyksellä mahdollistetaan joustoa yhteistilojen sijoittamiseen näissä kortteleissa, joihin on tulossa maantasoon paljon liiketilaa sekä tavanomaista enemmän asumista. Kaikkien kortteleiden maantasokerrokseen tulee sijoittaa kadun suuntaan avautuvia asuntoja, joihin tulee olla oma pääsisäänkäynti ensisijaisesti kadulta ja toissijaisesti korttelipihalta tai porrashuoneesta. (kuva 41) Myös jätetilat tulee keskittää ja sijoittaa asuinrakennukseen tai pysäköintitaloon, millä pyritään vähentämään turhaa huoltoajoa alueen sisäisillä reiteillä. Jätetilojen sijoittumisesta määrätään lisäksi, että asuinkortteleiden jätetilat tulee sijoittaa siten, että niiden tyhjennys ja huolto hoidetaan Aurtuakadun tai Paukepolun alkupään kautta. Muuranaukion tai Toisensavun varteen sijoittuvien liiketilojen vaati-

Kuva 41. Viitesuunnitelman mukainen aktiivinen kivijalka (JKMM Arkkitehdit).

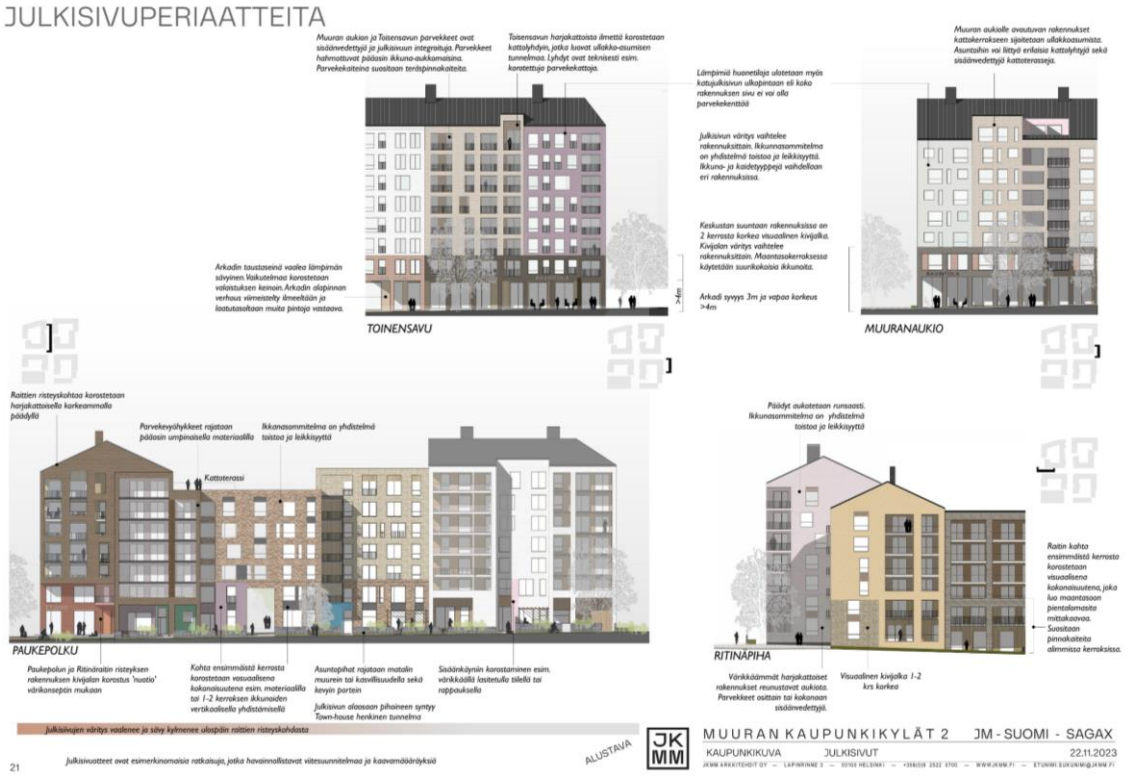
mia jätetiloja voidaan sijoittaa Ritinäraitin puoleiselle korttelinosalle, kun niiden huoltoajo hoidetaan Muuranaukion huoltoreittiä pitkin. Viitesuunnitelmassa on tutkittu alustava jätepisteiden sijoittuminen (kuva 42).

Liiketiloja asemakaavan muutos edellyttää toteuttavaksi kaikkiin asuinkortteleihin. Pääosa liiketilasta kohdistuu Muuran keskustan kortteleihin, Muuranaukioon rajautuvaan korttelin 52145 sekä Toisensavun varren korttelin 52146. Rakennusoikeus on liiketilojenkin osalta esitetty korttelikohtaisesti, mutta kaavakartalle on merkitty, mille rakennusaloille liiketiloja tulee toteuttaa. Keskustan kortteleihin 52145 ja 52146 tulee Muuranaukion reunalle toteuttaa kumpaankin vähintään 130 k-m^2 suuruinen ravintolakäyttöön soveltuva liiketila.



Kuva 42. Viitesuunnitelman kaaviot jätepisteiden sijoittumisesta ja huollon järjestämisestä. Muuranaukion viitteellinen huoltoreitti osoitettu violetein nuolin. (JKMM Arkkitehdit 2023)

Rakennusten julkisivujen tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia. Kortteleiden katujulkisivujen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma. Mahdolliset elementtisaumat tulee häivyttää ja suunnitella osaksi julkisivua. Rakennusten päädyt tulee aukottaa runsaasti. Kulmahuoneistojen ja niiden pääoleskelutilojen ja/tai parvekkeiden tulee avautua vähintään kahteen ilmansuuntaan. Kunkin korttelijulkisivun on muodostuttava vähintään kahdesta rakennuksesta ja vähintään kolmesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta. Myös rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen ja värityksen tulee olla erilaisia eri rakennuksissa. Alueella kaupunkikuvaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto, mikä on koko Muuran kaupunkikuvan tärkeimpiä tavoitteita. Tasakatot puolestaan halutaan hyödynnettävän sekä asukkaiden aurinkoiseen oleskeluun, etenkin korkeammista rakennuksista näkyvinä kasvikattoina tai uusituvan energia hyödyntämiseen. Kaavamääräyksellä: ”Tasakattojen tulee olla pääosin kasvikattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja. Katoille saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.” tähdätään tähän tavoitteeseen.



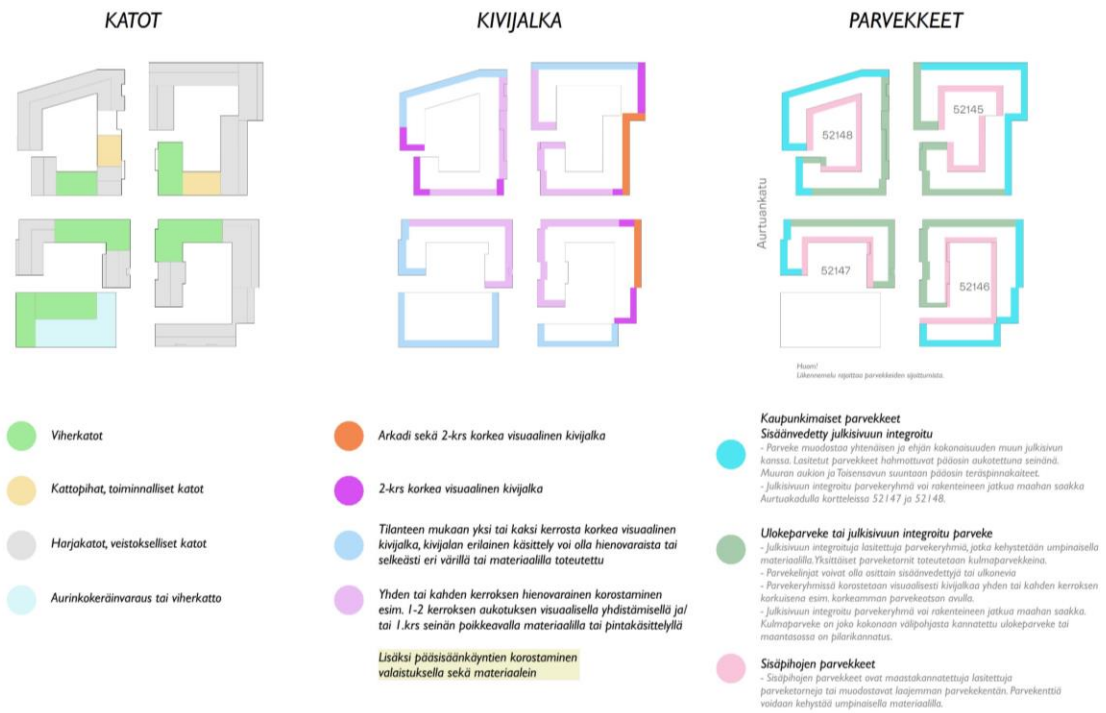
Kuva 43. Julkisivujen, arkadin ja kivijalan suunnittelun periaatteita (JKMM Arkkitehdit).

Rakennusten julkisivujen tulee olla värikkäitä. Värityksen tulee perustua asemakaavan viitesuunnitelman värisuunnitelman mukaisesti korttelissa 52145 ja 52146 sydäntalven ja kortteleissa 52147 ja 52148 talven väreihin. Värisävyjen tulee olla sydäntalven kortteleissa pääosin murrettuja, vaaleita ja pastellisia. Talven kortteleissa käytetään samoja värejä kuin sydäntalven kortteleissa, mutta sävyjen tulee olla maanläheisempiä, murretumpia sekä värikylläisempiä. Lisäksi Ritinäraitin ja Paukepolun risteyskohtaa korostetaan käyttämällä tummempia ja lämpimämpiä sävyjä. Viereisten rakennusten tulee keskenään poiketa pääväriltään. (liite: Asuinkortteleiden väripaletit)

Kadun ja aukion puolella katutilaa rajaavien rakennusten halutaan muodostavaan selkeää, ryhdikästä ja laadukasta kaupunkikuvaa, mistä syystä parvekkeiden tulee olla sisäänvedettyjä tai

parvekejulkisivut tulee toteuttaa niin, että ne muodostavat arkkitehtuuriltaan yhtenäisen kokonaisuuden lämpimän julkisivun kanssa materiaaleiltaan ja aukotukseltaan. Aukotuksen tulee olla vaihtelevaa. Aukioiden ja pääkatujen varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa. Rakennuksen kadunpuoleiseen julkisivuun saa rakentaa yksittäisiä kaupunkikuvallisesti perusteltuja ulokeparvekkeita. Kortteleissa 52145, 52146 ja 52148 saa Paukepolun puoleisissa rakennuksissa ulottaa parvekkeita rakennusalan yli, maantasoasuntojen etupihojen istutettavan alueen puolelle enintään 2,2 m. Parvekkeet tulee toteuttaa parvekeryhminä tai arkkitehtonisena aiheena rakennusten väliseen kulmaan sijoittuvina siten, että ne rytmittävät ja porrastavat Paukepolun puoleisia julkisivuja.

Muurassa tavoitellaan kortteleihin myös visuaalista ja elävää kivijalkaa. Kortteleiden kadun ja/tai aukion puolelle tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros, jota tulee korosta rakennuksittain vaihtelevasti arkkitehtuurin keinoin: runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja valaistuksella, ja joka avautuu toimintoineen kadulle/jalankulkureittien suuntaan. Kivijalkakerroksen tulee olla asuinkortteleissa vähintään 4 m korkea tai kivijalan julkisivun tulee antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Muuranaukioon, Toiseensavuun ja Ritinäpihaan rajautuvissa rakennuksissa rakennusten kivijalkakerroksen tulee tästä poiketen olla vähintään 5 m tai antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Maaston korkeuserojen vuoksi kivijalan sekä mahdollisen arkadin korkeus saa olla vähäisessä määrin näitä vähemmän. Muuran keskustassa, Muuraunaukiota reunustaviin rakennuksiin sekä Toisellesavulle ratikkapysäkin osuudelle tulee rakennuksiin rakentaa arkadi, joka on vähintään 3 m leveä ja vähintään 5 m korkea. Jos rakennuksen kivijalan julkisivu on vaikutelmaltaan kaksikerroksinen, voi arkadi olla tätä matalampi. Tällöin arkadin vapaan korkeuden tulee olla keskimäärin vähintään 4,2 m eikä vapaa korkeus saa alittaa 4m.

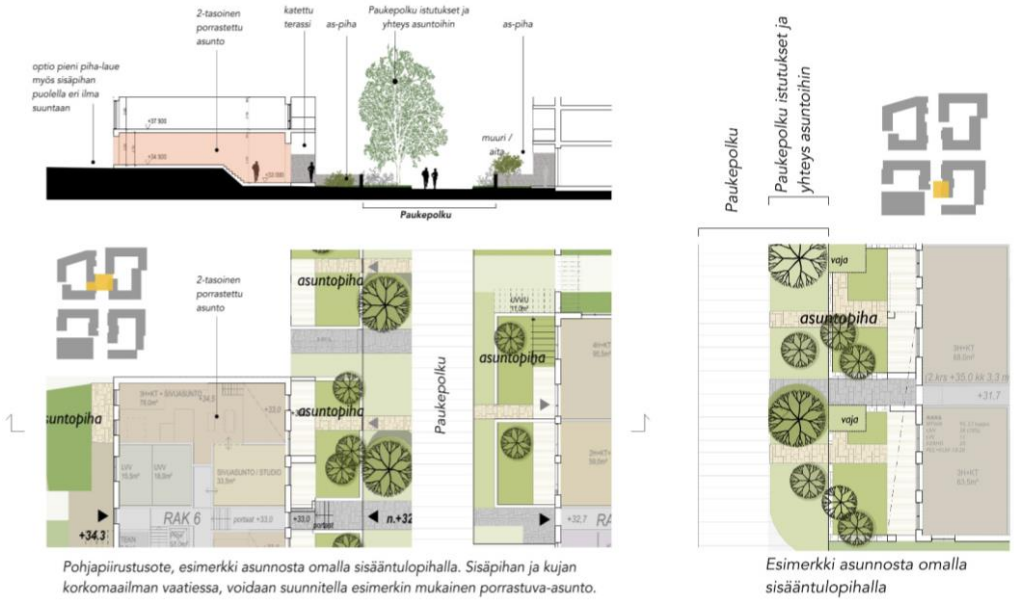


Kuva 44. Kaupunkikuvan kaavioita viitesuunnitelmasta (JKMMA Arkkitehdit 2023).

Kivijalkakerroksen liike- ja yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla suora sisäänkäynti kadulta/aukiolta, ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin. Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisäänkäyntejä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin

keinoin sekä valaistuksella. Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa. Yhteistiloista osan tulee olla sellaisia, että ne voidaan tarvittaessa ottaa heti liiketilakäyttöön.

Kaavalla tähdätään siihen, että suurimmalla osalla asunnoista olisi oma ulko-oleskelutilansa, parveke, piha, terassi tai viherhuone. Kaavamääräys sallii ranskalaisen parvekkeen toteuttamisen asuinrakennuksen toiseen kerrokseen vain, jos tavoitellaan vaikutelmaltaan kaksikerroksista kivijalkaa. Myös tasakatoille voidaan sijoittaa asuntokohtaisia oleskeluterasseja. Vehreillä sisäpihoilla on suuri merkitys alueen viherympäristökokonaisuudessa. Ne täydentävät viherverkostoa ja tarjoavat asukkaille melulta suojattuja oleskelun paikkoja. Korttelipihojen vihertehokkuuden tavoiteluvuksi on määritelty 1,0. Sisäpihojen vehreyden varmistamiseksi kaava-alueella pihoille ei sallita pysäköintiä (poikkeuksena tarvittaessa 1 autopaikka huoltoa ja kotihoitoa ja 1 autopaikka liikkumisesteisiä varten). Pelastautumisen tulee perustua Muuran alueella omaehtoiseen pelastautumiseen, minkä vuoksi pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja ei saa sijoittaa kävelylle ja pyöräilylle varatuille katualueille, eikä pääsääntöisesti muillekaan katualueille tai sisäpihoille. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.



Kuvat 43 ja 44. Esimerkkejä maantasoasuntojen ja etupihojen toteutuksesta. (JKMM Arkkitehdit)

Sisäpihojen lisäksi korttelialueille on määritelty kaavakartassa ns. taskupuistoja (kat), jotka osaltaan lisäävät etenkin reittien vehreyttä, tarjoavat pysähtymisen ja oleskelun paikkoja sekä voivat oikein valituin kasvivalinnoin lisätä myös luonnonmonimuotoisuutta. Kaavamääräyksellä varmistetaan myös, että taskupuistojen istutuksissa käytetään kukkivia kasveja sekä erityisesti talviaikaan näyttäviä ja/tai ikivihreitä kasveja talviteemojen mukaisesti. Paukepolun varrelle sijoittuu runsaasti maantasoasuntoja omalla raitin suuntaan avautuvalla sisäänkäynnillä. Tästä syystä haluttiin tuoda nekin esille selkeästi kaavamerkinnällä ja kaavaa varten on tehty uusi merkintä: pih (Alueen osa, jolle tulee toteuttaa maantasoasuntojen sisäänkäynteihin liittyviä vehreitä etupihoja).

Hiilineutraalisuuteen ja resurssiviisauteen ohjaavat kaavamääräykset perustuvat kaava-alueelle laadittuun hiilineutraalisuusselvitykseen (Raksystems, 2023). Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. Rakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A_{2018}-energialuokkaa tai sitä vastaava.

Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä. Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia. Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa. Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä. Uutena määräyksenä lisättiin passiviisiin aurinkosuojaimiin liittyvä määräys: Passiivisten aurinkosuojien tarve tulee selvittää ja mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitella luontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria.

Y, yleisten rakennusten korttelialueet

Asemakaavassa on osoitettu yleisten rakennusten korttelialue Muuran yhtenäiskoulua, päiväkotia ja liikuntahallia varten. Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista. Rakennukset tulee jakaa toiminnallisiin osiin siten, että eri osien muodoissa ja yksityiskohdissa, kerrosluvuissa sekä käytettävissä väreissä ja materiaaleissa on vaihtelua. Kortteliin tulee sijoittaa taidetta.

Kuva 45. Ilmakuva koulukorttelista ja Aurtuapuiston urheilukentästä (Muuran kaupunkikylät asemakaavaluonnoksen 052600 viitesuunnitelmasta. Taustalla näkyy kevätkaupunkikylää. (Arco 2022).

Korttelin rakennuksille on varattu väljä rakennusala. Tavoitteena on kuitenkin, että rakennus sijoittuisi tontin etelä- ja itäreunaan, jolloin koulu liittyy luontevasti osaksi Muuran keskustan rakentamista ja rakennusmassoilla saadaan suojattua koulun ja päiväkodin pihat. Kaavamääräyksellä edellytetään, että Toisensavun ja Aurtuakadun kulmaukseen tulee toteuttaa aukiomainen sisääntulopiha ja kulmausta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Katutilan elävyyden varmistamiseksi kaavalla määrätään myös, että yleisön käyttöön soveltuvia tiloja tulee sijoitta kaupunkikuvallisesti tärkeään paikkaan, Toisensavun ja Aurtukadun kulmaukseen. Rakennusten maantasokerroksen tilojen tulee avautua kadun ja aukion suuntaan suurin ikkunoin ja/tai sisäänkäynnein. Korttelin

rakennukset sijoittuvat talvi- ja kevätkaupunkikylien väliin ja värityksen halutaan sopeutuvan kumpaankin korttelikokonaisuuteen. Kaavassa määrätäänkin, että rakennuksen julkisivun tulee olla värikäs, ja värisävyjen tulee pohjautua talven ja kevään väreihin Muuran konseptin mukaisesti.

Koulun tontti toimii tärkeänä osana Muuran kyläpuistoa/viherverkostoa. Koulun tontin eteläreunaan tulee istuttaa puurivi vahvistamaan itä-länsisuuntaista viheryhteyttä. Myös Aurtuaraitin varrelle tulee istuttaa puustoa koulun tontille, jotta saadaan muodostettua näkösuojaa teollisuus- ja varastokäytössä säilyvän Ensimmäisensavun kiinteistön suuntaan sekä lisättyä raitin vehreyttä. Koulun pihalle toteutettava kenttä (40x60 m) on hyvä sijoittaa kaavakartan mukaisesti lähelle Aurtuapuistoon sijoittuvaa isompaa urheilukenttää (kuva 45). Koulu/päiväkotikokonaisuuden saattopysäköinti on suunniteltu sijoitettavaksi pääosin kadun varteen Aurtuakadulle ja Toisellesavulle. Henkilökunnan pysäköinti (46 ap) on osoitettu tontille. Lisäksi Toiseltasavulta on osoitettu kaavaluonnosvaiheen viitesuunnitelmassa mahdollisuus koulutaksien ym. saattoliikenteelle.

Jätetilat tulee sijoittaa rakennukseen tai vaihtoehtoisesti näkösuojata istutuksin ja/tai rakenteellisesti. Korttelin huoltopiha tulee toteuttaa niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa. Korttelin pysäköintialueita tulee jäsentää ja rajata puu- ja pensasistutuksin, jotta ne eivät hallitse katunäkymiä. Vihertehokkuuden tavoiteluku on vähintään 1,0.

Hiilineutraalisuuden ja resurssiviisauden määräykset ovat samansuuntaisia AK-kortteleiden kanssa. Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma. Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia. Passiivisten aurinkosuojien tarve tulee selvittää ja mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitella luontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria.

LPA, autopaikkojen korttelialueet

Asuinkortteleiden autopaikat sijoitetaan LPA-alueelle kortteliin 52147 rakennettavaan pysäköintilaitokseen. Kaikkien asuinkortteleiden ja liiketilojen pysäköintipaikat sijoitetaan tähän laitokseen.

Ajoyhteys pysäköintilaitokseen on suunniteltu Aurtukadun suunnasta, siten että varsinainen sisäänajo on korttelin 52147 pihan puolelta, jolloin pysäköintitalon liikenne häiritsee mahdollisimman vähän Aurtuakadun liikennettä. Pysäköintilaitokseen sijoitetaan kaikkien asuinkortteleiden ja liiketilojen pysäköintipaikat; myös kaikki vieraspaikat sekä pääosa asuinkortteleiden liikkumisesteisten paikoista. Jokaiseen kortteliin sijoitetaan sisäpihalle yksi liikkumisesteisen pysäköintipaikka. Myös lyhytaikaisen pysäköinnin tarvitsemat paikat sijoitetaan ensisijaisesti pysäköintilaitoksiin, mutta tarvittaessa korttelipihalle voidaan varata yksi autopaikka myös huollon ja kotihoidon vaatimaa lyhytaikaista pysäköintiä varten. Koska liikkumisesteisten paikoista suurin osa on pysäköintilaitoksessa, tulee katusuunnittelussa varmistaa Valtioneuvoston asetuksen asuinrakennuksen esteettömyydestä täyttyminen, jotta mahdollistetaan esteetön reitti kortteleista pysäköintilaitokselle.

Pysäköintilaitoksella on melko suuri vaikutus myös alueen kaupunkikuvaan ja reittien mielenkiintoisuuteen ja aktiivisuuteen. Pysäköintitalon julkisivut tulee toteuttaa laadukkaina ja korkeatasoisina ja yhteensovittaa korttelin asuinrakennusten arkkitehtuuriin. Julkisivua tulee kadun suuntaan jaksottaa värin ja/tai materiaalin muutoksella sekä elävöittää kaupunkikuvallisesti harkituin aukotuksin. Pihan puolella pysäköintilaitosten seinän tulee estää pysäköinnistä aiheutuvat häiriöt asuinrakennuksiin ja korttelipihaan. Kaavamääräyksillä pyritään myös aktivoimaan pysäköintilaitoksen kivijalkakerrosta mm. määräämällä, että pysäköintilaitoksen kivijalasta tulee muodostaa kadun

suuntaan visuaalisin keinoin mielenkiintoinen ja jalankulkureitin varteen, Paukepolun ja Virkatien kulmaukseen tulee lisäksi sijoittaa katutilaa aktivoivia toimintoja, kuten asukkaiden yhteistiloja ja/tai polkupyörien säilytys- ja huoltotiloja. Asemakaava sallii myös asukkaiden yhteistilojen, kuten polkupyörän säilytys- ja huoltotilojen, jätetilojen sekä myös muiden liikkumista ja jakamistaloutta palvelevien liike- ja palvelutilojen sijoittamisen pysäköintilaitoksiin.

Kaavassa määrätään myös, että pysäköintilaitoksen ylin kerros tulee kattaa. Kattopinta-alasta vähintään 80 % tulee olla kasvikattoa tai luonnonmonimuotoisuutta tukevaa niittykattoa. Aurinkokeräimiä ja -paneeleita katolle sijoitettaessa kasvikaton määrä saa olla tätä vähäisempi, kuitenkin vähintään 50 %. Vehreyttä edellytetään myös laitosten seinustoille. Asukkaiden pihaa rajaavilla sekä tilan mahdollistaessa myös etelään ja länteen suuntautuvilla julkisivuilla tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia puita, ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä tarvittavat ritilärakenteet. Köynnökset saavat sijoittua saman korttelin toisen käyttötarkoituksen piha-alueen puolelle. Pysäköintilaitoksen liittyminen kaupunkitilaan tulee tehdä huolella; Rakennuksen ja katualueen välinen tila tulee pääasiassa kivetä, istuttaa tai käsitellä muutoin osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa, ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun. Autopaikkojen korttelialueiden vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,7.

Pysäköintitalon ja Paukepolun väliin toteutetaan taskupuisto, jonne tulee istuttaa suuriksi kasvavia puulajeja. Mahdollinen jätteiden syväkeräyspiste tulee sijoittaa taskupuiston pohjoiskulmaan ja näkösuojata sekä rakentein että istutuksin Paukepolun ja Virkatien suuntaan. Kasvilajeina istutuksissa tulee käyttää kukkivia sekä talviaikaan näyttäviä ja/tai ikivihreitä kasveja. Hiilineutraalisuuteen liittyen kaavassa määrätään kasvillisuuskattojen edellyttämisen lisäksi, että pysäköintilaitoksessa latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi paikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä. Pysäköintilaitokseen tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.

T, T-3 ja TTV5, Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueet

Vaiheasemakaavalla on esitetty suunnittelualueen osana olevat teollisuus- ja varastorakennusten (T) sekä teollisuus- ja varastorakennusten ja -laitosten korttelialueet (T-3 ja TTV5) Tikkurilantien sekä Virkatien varrella. Muuran kaavaluonnoksen 052600 ratkaisun mukaisesti tässä asemakaavanmuutoksessa osoitetuista katualueista osa ulottuu näille T-korttelialueille. Vaiheasemakaavalla on tarkistettu korttelialueiden uudet rajaukset. Virkatien varren T-3- korttelin itäreunasta pieni kaistale muutetaan Aurtuaraitin ja Aurtuakadun katualueeksi. TTV5- korttelin itäreunasta muutetaan pieni kaistale Aurtuakaduksi ja samoin katualueeksi muutetaan Virkatien leventämisen vuoksi pieni kaistale myös Virkatien puoleisella korttelinosalla. Tikkurilantien varren T-korttelista muutetaan pieni osa katualueeksi Toisensavun leventämisen vuoksi. Rakentamisen tehokkuusluvut on muutettu rakennusoikeusluvuksi, jotta mm. Virkatien varren kiinteistön rakennusoikeus säilyy nykyisellään pinta-alan pienenemisestä huolimatta. Kiinteistön (nykyisen tonttijaon mukaisen) rakennusoikeus 34 500 k-m2 on vaihekaavassa jouduttu teknisesti jakamaan kiinteistöllä voimassa oleville kahdelle asemakaavan käyttötarkoitusalueelle T-3 ja TTV5. Tikkurilantiehen rajautuvan T-korttelialueen rakennusoikeudessa on huomioita kiinteistöstä kaupungille siirtyvät alueet ja se on laskettu voimassa olevan kaavan mukaisesti tehokkuudelle e=0,6 ja esitetty yhdenmukaisuuden vuoksi rakennusoikeuslukuna.

Vaihekaavassa esitetään myös rakennusalat sekä istutusalueet, joita on jouduttu korttelirajan

muutoksen myötä tarkistamaan. Lisäksi kartalta on poistettu ohjeelliset tontinrajat, jotka ovat voimassa olevaan tonttijakoon nähden vanhentuneet. Kortteleihin liittyvistä kaavamääräyksistä on poistettu huoltoasuntoihin liittyvät määräykset tarpeettomina sekä lentomelun kannalta ongelmallisina (osa alueesta ulottuu L2-lentomelualueelle, jonne ei saa sijoittaa asumista). Muilta osiltaan voimassa olevat asemakaavat 520200, 000224 ja 530700 jäävät näiden kortteleiden osalta voimaan.

4.3.2 Muut alueet

Kadut, aukiot

Katuverkosto tihenee Muurassa asemakaavan muutoksen myötä. Uusi katuverkko palvelee pääasiassa alueelle sijoittuvia toimintoja. Läpiajoa on pyritty minimoimaan katujen linjauksella. Koko Muuran alueelle on suunniteltu kaksi uutta kokoojakatua, Aurtuakatu ja Plootukatu. Näistä läntisempi, tälle suunnittelualueelle sijoittuva Aurtuakatu lähtee etelästä Virkatieltä ja yhdistyy tällä asemakaavalla levennettävään Toiseensavuun Muuranaukion pohjoispuolella. Kaava-alueen ulkopuolelle jäävä Toisensavun osuus Muuran keskustassa on kaavoitettu joukkoliikennekaduksi. Muuran keskustassa, pääasiassa Muuranaukiolla, sallitaan bussien ja ratikan lisäksi myös liiketilojen vaatima huoltoliikenne. Autoliikenteen keskittäminen pääasiassa kokoojakaduille mahdollistaa Muurassa pääosin muiden katualueiden rauhoittamisen kokonaan kävelyn ja pyöräilyn käyttöön.

Muuran alueella jalankulun ja pyöräilyn edistäminen on ollut suunnittelun lähtökohta. Kortteleiden sisäiset ja väliset esteettömät ja vehreät reitit tekevät kävelystä sujuvaa, houkuttelevaa ja viihtyisää. Ns. kaupunkiraitti on Muuran tärkein kävelyn ja pyöräilyn reitti, joka yhdistää kaikki kaupunkikylät ja Muuran keskustan toisiinsa. Nyt kaavoitettavalla alueella kaupunkiraitti kulkee Muuranaukiolta Ritinäraittia pitkin, Aurtuakadun kautta Aurturaitille pohjoisen suuntaan. Kaava-alueeseen sisältyy Ritinäraitin kanssa risteävä Paukepolku joka on myös varattu vain kävelylle ja pyöräilylle, lukuun ottamatta Virkatien eteläpäätyä, jossa on sallittu huoltoajo kortteliin 52146 sekä korttelin 52147 LPA-alueen pysäköintilaitokseen sijoittuvalle jätepisteelle sekä taskupuistoon mahdollisesti sijoittuvalle syväkeräyspisteelle.

Sujuva pyöräily varmistetaan Muuraan suunniteltujen baanatasoisten eroteltujen jalankulun ja pyöräilyn laatukäytävien myötä. Näistä toinen, koko Muuran halki Toistasavua kulkeva baana (Lentoasemanbaana välillä Käpylä - Lentoasema) osuu tällekin kaava-alueelle Toisensavun osuudeltaan.

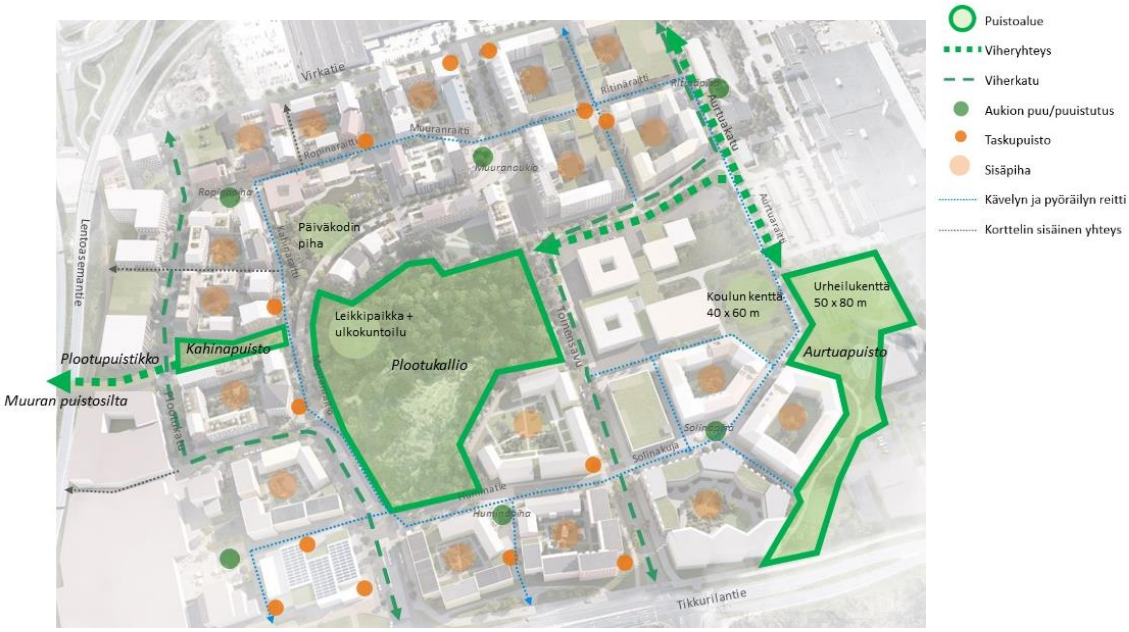
Kortteleiden autopaikat sijoitetaan keskitettynä kortteliin 52147 rakennettavaan pysäköintilaitokseen. Aurtuakadun ja Toisensavun varsille sijoitetaan lyhyttä asiointia ja vierailua tukevia pysäköintipaikkoja sekä koulukorttelin saattopaikkoja. Kaikista kaduista ja kävelyn ja pyöräilyn reiteistä suunnitellaan mahdollisimman vehreitä, ja hulevedet pyritään viivyttämään katualueilla. Toisestasavusta suunnitellaan ns. viherkatu, ja kaavassa onkin varattu tämän vuoksi tilaa normaalia enemmän puuistutuksille ja hulevesien viivytykselle. Myös Aurtuakadulle istutetaan puita tuomaan vehreyttä ja rajaamaan kävelyn pääreitti ajoradasta. Itälänsi-suuntaiselle osuudelle mahtuu vain yksi puurivi, mutta pohjois-eteläsuuntaiselle osuudelle sijoitetaan puurivit molemmin puolin kävelyn pääreittiä.

Talvi-kaupunkikylässä on oma pieni aukionsa, Ritinäpiha, jonka itäinen puolisko on suunnittelualueella. Asemakaavan muutoksessa Ritinäpiha rajautuu Aurtuakatuun sekä asuinrakennusten korttelialueisiin, mutta aukio on suunniteltu laajentuvaksi tulevaisuudessa myös Aurtuakadun länsipuolelle. Aukiosta suunnitellaan vehreä asukkaiden kohtaamispaikka ja kaupunkitilassa näkyy kaupunkikylän vuodenaikateema talvi mm. istutuksissa ja katupuissa sekä toiminnallisuudessa. Kaupunkikylien pikkuaukiot ovat tärkeä osa kyliä yhdistävää kaupunkiraittia; ne tuovat aktivisuutta ja toimintoja, mutta myös tilallista vaihtelua reitin varrelle.

Kaava-alueelle tarvitaan kortteleihin sijoittuvien kiinteistömuuntamoiden lisäksi myös yksi puistomuuntamo. Tätä on esitetty sijoitettavaksi Aurtuaraitin eteläpäähän, koulukorttelin reunaan, jotta se ei sijoitu mahdollisesti laajentuvan talvikylän kortteleiden kannalta haastavasti. Muuntamo tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti laadukkain materiaalein ja yhteensovittaa myös väritykseltään muuhun kaupunkikuvaan sopivaksi.

Puistot ja virkistysalueet (VU)

Muuran alueen keskelle rakentuu kaavaluonnoksen myötä erityyppisistä puisto- ja virkistysalueista muodostuva kyläpuisto, josta tässä asemakaavan muutoksessa on mukana koulukorttelin tontti ja osa Aurtuapuistoa (kuva 46). Aurtuapuistoon on suunniteltu koko Muuraa ja Veromiestä palveleva urheilukenttä, jota myös Muuran yhtenäiskoulu hyödyntää sekä liikuntatoimiin että välituntikäyttöön (kts. kuva 45). Puistoon mahtuu n. 50-60 x 80-85 m kokoinen kenttä, riippuen sen sijoittumisesta suhteessa lentomelukäyrään. Kentän kulman sijoittumiselle osittain L2-lentomelualueen puolelle ei ole arvioitu olevan käytännössä estettä. Mutta 50x80 m kokoisena kenttä on mahdollista sijoittaa kokonaan L3-lentomelualueelle (50-55 dB).



Kuva 46. Kaavio Muuran viheralueista. Muuran kyläpuisto muodostuu puistoalueista sekä koulun ja päiväkodin pihoista. Taskupuistot, aukioiden ja raittien istutukset sekä vehreät sisäpihat täydentävät alueen viherympäristöä.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Se sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

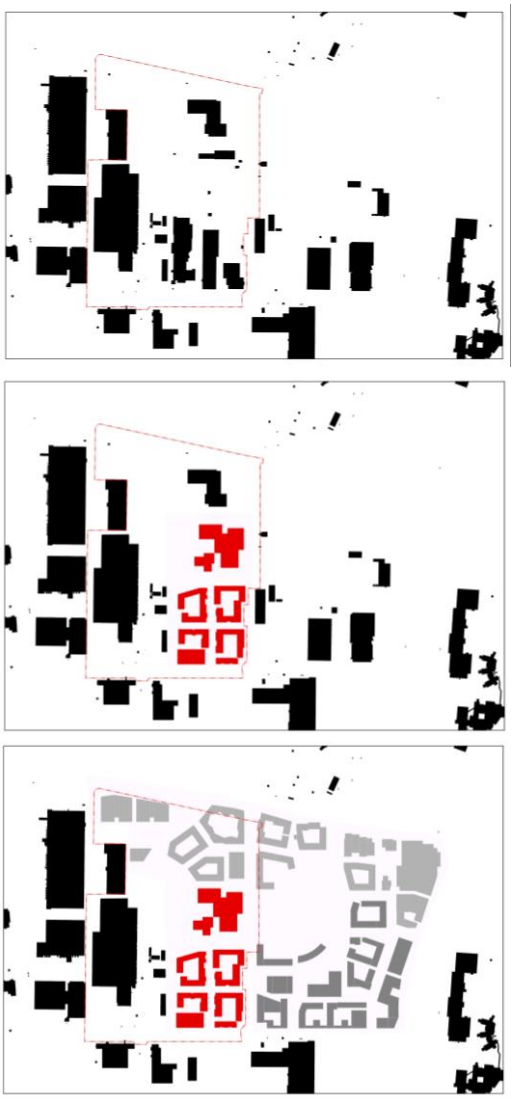
Väestön rakenne ja kehitys

Voimassa oleva asemakaava ei mahdollista asuntojen rakentamista alueelle. Asemakaavan muutos jatkaa Veromiehen uudistumista toiminnoiltaan sekoittuneeksi alueeksi, joka sisältää niin asumista, työpaikkoja kuin palvelujakin. Se toteuttaa valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä ja on Aviapoliksen kaavarungon mukaista. Uusia asukkaita muuttaa alueelle arviolta reilut 1 150 henkeä**.**

Yhdyskuntarakenne

Alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan Tikkurilantien, Virkatien ja Toisensavun väliselle alueelle. Länsireunaltaan alue rajautuu Pakkalantien itäpuolisiin teollisuus- ja varastorakennusten tontteihin. Voimassa olevien asemakaavojen täysimittainen toteuttaminen lisäisi alueen teollisuus- ja varastorakentamisen, asfalttikenttien ja maantasopysäköinnin määrää. Alueen korttelirakenne säilyisi nykyisessä muodossaan laajana ja kävely- ja pyöräilyetäisyydet pysyisivät pitkinä. Rakennusten arkkitehtuuri ja lähiympäristö olisi vaatimatonta.

Toteutuessaan suunnitelma monipuolistaa alueen yhdyskuntarakennetta lisäämällä kaupunginosan asuin- ja palvelurakennuskantaa ja sijoittamalla rakennukset kaupunkimaisesti. Rakennukset muodostavat umpikortteleita (tai umpikorttelimaisia kortteleita, kuva 47), joiden väleihin muodostuu yhteisöllisiä aukioita sekä uusia, laadukkaita jalankulun ja pyöräilyn reittejä. Asemakaava tukee tavoitetta tiivistää kaupunkirakennetta hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella, mikä on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden mukaista.



Kuva 47. Rakeisuus kartat Muuran rakennuskannasta. Ylimpänä on nykytilanne, keskimmäinen kuvaa asemakaavan muutoksen mukaista kaupunkirakennetta ja alin esittää asemakaavan ratkaisua osana koko Muuran kaavaluonnoksen (vaaleanharmaa) ja Muuran kaupunkikylät 1-asemakaavan mukaista kaupunkirakennetta (tummempi harmaa). Asemakaavan raja punaisella pistekatkoviivalla.

Kaupunkikuva

Uusi rakentaminen muuttaa ja parantaa Muuran kaupunkikuvaa nykyhetkeen verrattuna selvästi. Rakentamisen ja kortteleiden mittakaava on Aviapoliksen kaavarungon mukaista. Uusi rakentaminen on kaupunkimaista ja arkkitehtuuriltaan laadukasta. Kortteleiden ja rakennusten ilmeellä luodaan tunnistettavia korttelikokonaisuuksia, kaupunkikyliä, joiden yhteisiä kaupunkikuvallisia piirteitä ovat etenkin katunäkymiä hallitsevat harjakatot, värikkäät julkisivut, erottuvat ja toiminnalliset kivijalat sekä mm. maantasoasunnot sisäänkäynteineen ja etupuutarhoineen. Kattomaailmaa jäsennetään ja rytmitetään vähintään kaupunkikuvallisesti merkittävimmillä paikoilla, Muuranaukion ja Toisensavun varrella, Muuran keskustassa. Kaupunkikylien vuodenaikateemat näkyvät kaupunkikuvassa monella tapaa ja vahvistavat kaupunkikylien omaleimaisia tunnistettavia identiteettejä. Kortteleiden väliin suunnitellut reitit ja niiden risteykseen muodostuva aukiomainen kaupunkitila mahdollistavat kiinnostavan kävely-ympäristön, jonka varrella kaupunkikuva vaihtelee läpi kaupunkikylien. Tämän asemakaavan myötä kaupunkikuvan muutos jatkuu Muuran keskustan länsiosan kortteleiden ja talvikylän kortteleiden ansiosta.

Asuminen

Uusia asukkaita koko Muuran alueelle tulee arviolta reilut 5 400. Nyt kaavoitettavalle alueelle asukkaita tulee noin 1 150. Valmistuvat asunnot helpottavat osaltaan pääkaupunkiseudun asuntopulaa. Hanke noudattaa valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita mm. luomalla edellytyksiä riittävälle ja monipuoliselle asuntorakentamiselle. Muuran uudet asukkaat lisäävät myös erityisesti kehäradan joukkoliikenteen käyttöastetta sekä vahvistavat tulevien Aviapoliksen keskustan palveluiden asiakaskuntaa ja siten vauhdittavat myös palveluiden toteutumista.

Asuinkortteleiden kodikas kaupunkikuva, suojaisat ja vehreät pihapiirit, Muuran keskelle rakentuva vaihteleva puistokokonaisuus ja vaihtelevat, vehreät reitit, Muuran keskustan lähipalvelut ja päiväkoti tekevät alueesta vetovoimaisen ja halutun asuinpaikan.

Palvelut ja työpaikat

Voimassa olevan asemakaavan sallima teollisuus- ja varastorakentamisen määrä on osittain toteuttamatta. Asemakaava lisää alueen toimintojen sekoittumista mahdollistamalla asuinrakentamisen sekä koulukorttelin (koulu, päiväkoti ja liikuntahalli) toteutumisen alueelle. Työpaikkoja ja palveluita kaavalla muodostuu Y-korttelin yhtenäiskoulun ja päiväkodin toiminnasta sekä AK- kortteleihin sijoittuvista liiketiloista. Muuran keskustaan, Ritinäraitille ja/tai Ritinäpihalle mahdollisesti toteutuvat työtila-asunnot ja muut palvelut vahvistavat osaltaan työpaikkojen määrää alueelle. Laskennallisesti arvioiden työpaikkoja koko Muuran alueella tulisi tulevaisuudessa reilut 2400. Näistä n. 140 sijoittuisi nyt asemakaavoitettavalle alueelle. Asemakaavan muutoksessa nykyisellään säilyvissä T-kortteleissa on kerrosalasta arvioiden noin 645 työpaikkaa.

Muuran pohjoispuolelle on rakentumassa Aviapoliksen keskusta palveluineen, asuntoineen ja toimitiloineen, mikä parantaa Muuran asukkaiden palveluiden määrää ja saatavuutta. Muuran kasvava asukasmäärä auttaa myös näiden palveluiden nopeampaa ja monipuolisempaa toteutumista. Kehä III:n eteläpuolella, uuden ratikkalinjan varrella, sijaitsee myös Jumbon ja Flamingon kattavat kaupalliset ja viihdepalvelut.

Kaavataloudelliset vaikutukset

Kaavamuutos on toinen kaavoitettava osa Muuran asemakaavaluonnoksen kokonaisuutta. Kaavatyö toteuttaa visiota Aviapolis-alueen uudistumisesta ja tiiviistä rakentamisesta. Kaava-alue on yleiskaavassa kaupunkikeskustan asuinaluetta AC sekä ratikan kaavarungonssa osittain myös keskusta-aluetta C, mikä edellyttää toimintojen sekoittamista ja tehokasta rakentamista. Kaupunkirakenteen tiivistäminen on myös kaavatalouden kannalta tärkeää. Alue sijoittuu ja tukeutuu jo nykyisellään hyviin joukkoliikenteen runkoyhteyksiin, joita Vantaan ratikka parantaa entisestään. Alue on

nykyisellään väljästi rakennettua teollisuus- ja varastorakentamista, ja alue kaavoitetaan tehokkaasti. Kaavatyö on kaupungin tavoitteiden mukainen.

Uudet asunnot kasvattavat alueen työvoimatarjontaa ja niiden rakentaminen lisää osaltaan pääkaupunkiseudun taloudellista toimeliaisuutta. Kun alueen asukaspohja kasvaa, parantaa se myös Aviapoliksen mahdollisuuksia kehittyä aidosti kaupunkimaiseksi. Samalla Aviapoliksen asema kaupan ja palvelujen alueena vahvistuu. Korkealaatuinen kaupunkiympäristö lisää alueen vetovoimaisuutta. Kaavamuutos täydentää Keski-Vantaan kaupunginosia, mikä toteuttaa myös valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden henkeä.

Kaava-alueen kaduista Aurtuakatu on normaali kokoojakatu, jolla on erotusalueet pysäköintiä ja katuvihreää varten. Toinensavu on tämän kaava-alueen kohdalla kiinteästi kaava-alueen ulkopuolelle jäävään Muuranaukioon liittyvä kokoojakatu, jolla on leveät jalankulun ja pyöräilyn alueet. Normaalia leveämmät istutuskaista ovat kuitenkin perustellut vehreyden ja etenkin hulevesien viivyttämisen mahdollistamiseksi.

Ritinäpihasta ja Ritinäraitin ja Paukepolun risteyskohdasta aiheutuu tavanomaista katua suurempia kustannuksia, mutta aukiot ovat alueen vetovoimaisuuden ja kaupunkirakenteen kannalta oleellisia, jolloin suunnitteluratkaisut ovat kokonaisuuden kannalta perusteltuja.

Vesihuoltoa joudutaan rakentamaan lisää, koska korttelirakenne muuttuu pienipiirteisemmäksi. Nykyisellään vesihuollon ja kaukolämmön verkostoja on vain Toisellasavulla ja Virkatiellä, ja niitä joudutaan ainakin osin rakentamaan uudestaan kadunrakentamisen vuoksi. Olevista kunnallistekniikan johdoista ei siis saa juurikaan kustannushyötyä.

Alueella on ollut aikojen saatossa mm. koneiden ja laitteiden valmistusta, mikä on saattanut aiheuttaa maaperän pilaamista. Jos alueelta löytyy epäpuhtauksia, lisää se jonkin verran alueen rakentamisen kustannuksia. Maaperän puhdistaminen on kuitenkin välttämätön edellytys kaikelle rakentamiselle ja alueen käytölle.

Koulun, päiväkodin ja liikuntahallin tontin koko on saatu pidettyä kohtuullisena, mutta tontille ajateltu maantasopysäköinti vie tilaa piha-alueelta. Aurtuapuiston rakentamisen suurin kustannus kohdistuu urheilukentän toteuttamiseen. Lisäksi nyt kaavoitettavaan alueeseen voi mahtua myös joitain muita toimintoja. Pääosa puistoalueista ja koulunkortteli sijoittuvat yksityisen maalle. Maanomistajien kanssa laadittavissa yhteistyösopimuksissa on sovittu luovutus- ja korvausperiaatteista yleisten alueiden ja Y-kortteleiden osalta. Maanomistajat osallistuvat myös kunnallistekniikan rakentamisen kustannuksiin maankäyttösopimuksin.

Tällä kaava-alueella ei ole kaupungin maata, josta kaupunki saisi maanmyyntituloja.

Muuran alue on tyypillistä ns. brown field -alueen kehittämistä tehokkaampaan ja tuottavampaan toimintaan, eli maan arvo nousee huomattavasti. Alueen muuttaminen ja liittyminen olevaan katu- ja muuhun infraverkostoon ei kuitenkaan tuo kustannussäästöjä varsinaiseen täydentämisrakentamiseen verrattuna, vaan hyöty tulee nimenomaan käyttötarkoituksen muutoksesta ja yhdyskuntarakenteen kehittymisestä.

Sosiaalinen ympäristö

Alueelle tulee uusia asukkaita, joista osa on omistusasuntoon investoivia lapsiperheitä ja osa vuokralla asuvia. Yhdysvaltalainen lentokenttäkaupunkeihin erikoistunut professori John D. Kasarda sanoo, että menestyessään lentokentän lähialueet vetävät puoleensa nimenomaan hyvin toimeentulevaa väestöä.

Alueelle varataan tila yhtenäiskoululle, päiväkodille ja liikuntahallille, mikä houkuttanee etenkin lapsiperheitä, etenkin kun aikataulullisesti koulu toteutunee ensimmäisenä alueelle. Joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn hyvät ja sujuvat yhteydet tuovat mahdollisesti alueelle myös asukkaita, jotka eivät tarvitse autoa arjessaan. Hanke on VAT:n mukainen.

Virkistys

Asemakaavan muutoksella kaavoitettava Aurtuapuiston osa parantaa sekä Muuran alueen, että koko Veromiehen alueen liikuntamahdollisuuksia uuden urheilukentän ansiosta. Myös mahdollisesti muut mahdolliset puistoon sijoittuvat liikuntatoiminnot edistävät tätä.

Koulukorttelin itäpuolelle, kaava-alueen ulkopuolelle sijoittuva Plootukallio on asemakaavassa 002356 puistoalueeksi kaavoitettava, metsäisenä säilyvä lähivirkistysalue, joka palvelee kaikkia Muuran asukkaita. Jo Veromiehen suunnittelua ohjaavassa Aviapolis-kaavarungossa on varmistettu, että kaupunginosasta varataan riittävästi tilaa tulevien asukkaiden tarvitsemille virkistysalueille ja että kulkuetäisyydet uusilta asuinalueilta virkistysalueille ovat maltillisia. Muuran kaavaluonnoksessa on säilytetty Plootukalliosta mahdollisimman suuri alue, kuitenkin kaupunkirakenteen toimivuus (kehäradan aseman ympäristöjen rakentaminen tehokkaasti) huomioiden. Plootukallio tarjoaa alueen tuleville asukkaille mahdollisuuden virkistäytyä metsäluonnossa sekä nauttia Muuraan avautuvista näkymistä Plootukallion avokallion laelta. Melko suuren tulevan käyttäjäpaineen ja Plootukallion alueella säilytettävän lahokaviosammaleen esiintymän vuoksi kulku metsässä tulee osoittaa selkeästi, jotta ehkäistään alueen kulumista. Plootukalliolle suunniteltavat toiminnot ja reitit sijoitetaan nykyinen puusto ja arvopuut huomioiden, jotta vaikutukset säilytettävään metsään olisivat mahdollisimman pienet.

Plootukallion lisäksi Muurassa muutetaan nykyisiä kenttäalueita rakennetuiksi puistoiksi, mikä lisää vettäläpäisevän pinnan ja kasvillisuuden määrää ja parantaa näin koko alueen hulevesien hallintaa sekä istutettavan puuston myötä vaikuttaa pienilmastoon positiivisesti.

Toimivan viherverkoston muodostamiseksi suunnittelualueella huolehditaan viheryhteyksien muodostamisesta puistoalueiden välille sekä myös alueen ulkopuolella sijaitseville virkistys- ja puistoalueille. Muuran ja Huberilan väliin, Lentoasemantien yli rakennettava Muuran puistosilta on merkittävin koko Veromiehen viherverkostoa ja yhteyksiä parantava suunnitteluratkaisu. Sillasta on tarkoitus tehdä vähintään 15 m leveä puistosilta, jonne saadaan runsaasti kasvillisuutta. Näin se voi toimia myös pienempien eläinten kulkuyhteytenä. Tämän asemakaavanmuutoksen suunnittelussa on ollut oleellista varmistaa myös Plootukallion ja tulevan liikuntapuiston ja Aurtuapuiston välisen viheryhteyden toteutuminen.

Asemakaavan kortteli- ja autopaikkaratkaisut mahdollistavat suojaisien sisäpihojen rakentamisen. Jalankulun reitit yhdistävät pihat lähipuistoihin ja laajempiin virkistysaluekokonaisuuksiin. Uusien jalankulun ja pyöräilyn reittien avulla yhteydet muihin virkistys- ja piha-alueille lisääntyvät. Hanke on VAT:n mukainen.

Liikenne

Alueen yleisimpänä kulkutapamuotona on tällä hetkellä autoilu. Voimassa oleva asemakaava suurine kortteleineen ja vaatimattomine kaupunkikuvineen vahvistaisi toteutuessaan nykyisiä liikkumistapoja. Muuran suunnitelman mukainen toteutus parantaa huomattavasti kävelyn ja pyöräilyn edellytyksiä. Suunnitelmassa on erityisesti kiinnitetty huomiota riittäviin tilavarauksiin kävelyn ja pyöräilyn reitille, läpiajoliikenteen vähentämiseen ja autoilun keskittämiseen pääosin kokoojakaduille, jolloin saadaan suurin osa alueesta rauhoitettua kävelijöille ja pyöräilijöille. Kortteleiden väliset ja sisäiset reitit muodostavat alueelle tiheän kävelyn ja pyöräilyn reitistön aukioineen ja parantavat olemassa olevaa jalankulun ja pyöräilyn reitistöä ja verkostoa selvästi. Suunnitellut pyöräilyn laatukäytävät/baanat parantavat pyöräilyn mahdollisuuksia ja sujuvuutta sekä alueen sisällä että alueen ulkopuolelle. Ratikan katusuunnitelmaluonnoksessa on Toisensavun ratikkapysäkkien yhteyteen suunniteltu 40 paikkainen kaupunkipyöräasema ja muuta pyöräpysäköintiä sekä tilavaraus sähköpotkulaudoille. Polkupyöräpaikat palvelevat sekä joukkoliikenteen käyttäjiä että Muuran keskustan liiketiloissa asioivia. Lyhyet etäisyydet ja sujuvat reitit etenkin Muuran keskustaan, kaupallisiin ja julkisiin palveluihin, puistoihin ja joukkoliikenteen pysäkeille lisäävät kestävien kulkutapojen

houkuttelevuutta ja edellytyksiä alueella.

Muuran alue on monipuolisesti saavutettavissa joukkoliikenteellä ja alue kytkeytyy jo olemassa olevaan bussiliikenteen ja raideliikenteen verkkoon. Muuranaukion ja Muuranraition kautta kulkeva Vantaan ratikka parantaa tulevaisuudessa saavutettavuutta entisestään. Asemakaavanmuutosaluetta lähimmät ratikka- ja bussipysäkit sijoittuvat Muuran keskustaan Muuranaukion etelä ja pohjoispuolelle, Toisellesavulle. Tässä joukkoliikenteen solmukohdassa voikin sujuvasti vaihtaa liikennemuodosta toiseen. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä Tikkurilantien pohjoispuolella sijaitsee seuraava Vantaan ratikan pysäkki, Aviapolis eteläinen. Samassa kohtaa on myös Kehäradan juna-asema, Aviapolis. Suunnittelualue on siis hyvin joukkoliikenteen saavutettavissa sekä bussi-, ratikka- että junayhteyksin. Muuran uudelta ratikkapysäkiltä matka-ajat ovat Mellunmäkeen 43 min, Tikkurilan asemalle 19 min, Jumbolle 3 min ja lentokentälle 7 min.

Suunnitellut liikenteelliset muutokset tukevat kaupungin kestävän kehityksen mukaisia tavoitteita. Kaavamuutoksella edistetään myös VAT:n mukaisesti jalankulun ja pyöräilyn yhteyksien jatkuvuutta ja verkoston tiivistämistä.

Vesihuolto

Asemakaavan mukainen rakentaminen sekä Aviapoliksen alueen voimakas kehittyminen edellyttävät olemassa olevien vesihuoltoverkostojen siirtämistä, kapasiteetin kasvattamista sekä uusien verkostojen rakentamista koko Muuran alueelle. Tarvittavia toimenpiteitä on esitetty Muuran kaavaluonnosvaiheessa Destian laatimassa Muuran alustavassa kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa sekä Afryn tekemässä Muuran alueen painepiiriraja -selvityksessä. Näiden selvitysten ratkaisut eroavat joiltain osin toisistaan, ja tämän vuoksi Ramboll on tarkistanut ja päivittänyt vesihuollon ratkaisuja koko Muuran alueelle vuoden 2023 aikana. Vesihuollon rakentamiskustannusten arvioidaan koko Muuran kehittämisalueella olevan aiemmin arvioidun 3,3 M€ sijasta 5,8 M€. Kaavamuutosalueen osuudeksi arvioidaan alustavasti 2 M€.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

AK- ja Y- kortteleiden sekä LPA-alueen suunnittelussa ja toteutuksessa käytetään vihertehokkuutta luomaan luonnon monimuotoisuutta tukevia, vihreitä ja viihtyisiä asuinympäristöjä tiivistyvään kaupunkirakenteeseen. AK- ja LPA-kortteleihin toteutetaan lisäksi taskupuistoja, jotka vahvistavat etenkin jalankulun reittien vehreyttä. Kasvillisuus vähentää hulevesien tulvariskiä, sitoo hiilidioksidia, viilentää rakennetun ympäristön lämpösaarekkeita ja lisää kaupunkitilan viihtyisyyttä ja terveysvaikutuksia. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Veromiehen alueella kehitetään viherverkkoa lisäämällä kaupunkiympäristöön puustoa ja suunnittelemalla korttelipihoista vehreitä sekä niittyviherkattojen rakentamisella. Asemakaavan suunnittelu on näiden tavoitteiden mukaista.

Asemakaavan muutoksen myötä muutetaan nykyisiä vettäläpäisemättömiä kenttiä puistoalueiksi, viherkaduiksi ja vehreiksi korttelipihoiksi.

Suunnitelma edellyttää uutta yhdyskuntatekniikkaa. Kaikkien katualueiden mitoituksessa on varauduttu katupuiden istuttamisen vaatimaan tilantarpeeseen. Kokoojakaduista toteutetaan viherkatuja, joiden normaalimitoitusta leveämmille istutuskaistoille mahtuu hyvin sekä puut että hulevesien viivytys. Kävelyn ja pyöräilyn reiteille sekä aukioille varataan tilaa reheville ja monilajisille istutuksille sekä hulevesien viivyttämiselle.

Lahokaviosammal

Muuran kaavaluonnoksen selostuksessa on perusteltu kaavaluonnoksen ratkaisua lahokaviosammaleen säilyttämisen osalta ja siellä on todettu, että Muuran toteuttamisella ei arvioida olevan

merkittäviä haitallisia vaikutuksia lahokaviosammalen elinvoimaisuuteen tai suotuisan suojelun tasoon Vantaalla tai valtakunnallisesti. Tässä asemakaavassa lahokaviosammalta on nykykäytössään säilyvän T-korttelialueen metsäsaarekkeessa hyvin vähäisenä esiintymänä.

Vesistöt ja vesitalous

Muuran maankäyttö tulee muuttumaan merkittävästi nykyisestä. Osittain kuitenkin muutos on parempaan suuntaan, kun nykyisiä asfalttikenttiä muuntuu asumisen pihoiksi ja istutukset muutenkin lisääntyvät. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia maanpäällisiä ratkaisuja.

Kaava-alueen hulevesien muodostumista kortteli- ja katualueilla pyritään ehkäisemään vettä läpäisevillä pintamateriaaleilla, ohjaamalla hulevettä kasvillisuuden käyttöön ja soveltamalla hulevesien luonnonmukaisen hallinnan periaatteita. Pysäköintialueiden hulevedet on Vantaalla perinteisesti johdettu viivytysrakenteiden kautta hulevesijärjestelmiin.

Huleveden käsittely suunnitellaan korttelikohtaisesti. Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 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. Tämä tulvamitoitus tehdään 30 minuuttia kestävälle sateelle, jonka rankkuus on 167 l/s/ha. Tätä suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Tulvareitti on syytä mitoittaa 50 mm sadetilanteelle.

Rakennusluvan yhteydessä tulee laatia hulevesisuunnitelma, joka hyväksytetään kaupungilla. Hulevesisuunnitelman tulee sisältää suunnitelma työnaikaisesta hulevesien hallinnasta.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Toteuttamisen vaikutukset ilmastonmuutokseen ovat vähäiset. Vaikka rakentaminen, samoin kuin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen osalta, lisääkin kasvihuonekaasupäästöjä, suunnitelma parantaa oleellisesti kävelyn ja pyöräilyn käyttöedellytyksiä. Suunnitelman toteutuminen tiivistää pääkaupunkiseudun yhdyskuntarakennetta, tukeutuu osittain olemassa oleviin kunnallisteknisiin rakenteisiin ja sijoittuu kattavien, jo olemassa olevien kaupallisten palveluiden läheisyyteen. Alue tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä. Nämä ratkaisut vähentävät yksityisautoilun ja uuden kunnallistekniikan rakentamisen tarvetta ja auttavat siten hillitsemään kasvihuonepäästöjen lisääntymistä.

Suunnittelualueelle laaditussa hiilineutraalisuusselvityksessä tunnistettiin toimenpiteitä, joilla voidaan edistää hiilineutraalisuuden tavoitteita. Tarkastelussa keskityttiin rakennus- ja käyttövaiheen hiilijalanjäljen optimointiin asemakaavamääräyksin ja maankäyttösopimusehdoin. Ehdotetut ohjauskeinot koskevat mm. rakennusmateriaaleja, asuntojen muuntojoustavuutta, energiatehokkuutta ja uusiutuvaa energiantuottoa (mm maalämpöjärjestelmät) sekä sähköautoja ja pyöräilyä. Näistä lisätiin määräyksiä mm. rakennusten energiatehokkuudesta (tulee toteuttaa vähintään A_{2018} -luokkaa tai vastaavaa) sekä edellytetään että betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää ainakin osittain vähähiilistä betonia. Lisäksi rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia. Aurinkopaneeleista ja maalämpökaivojen toteuttamisesta on myös kaavassa tarkentavia määräyksiä. Kaavaan lisättiin myös uusi määräys passiivisten aurinkosuojainten tarpeen selvittämisestä ja niiden suunnittelusta luontevaksi osaksi julkisivua. Pysäköintitaloihin tulee kaikkiin autopaikkoihin toteuttaa latausvalmius sekä lisäksi rakentaa vähintään 15 % paikoista heti valmiina sähköautojen latauspaikkoina.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu, kehäradan tärinä ja runkomelu sekä pilaantuneet maat on käsitelty tarkemmin kohdassa 2.1.3. ja ratikan tärinä ja runkomelu kohdassa 2.2.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on otettu huomioon VAT:n mukaisesti.

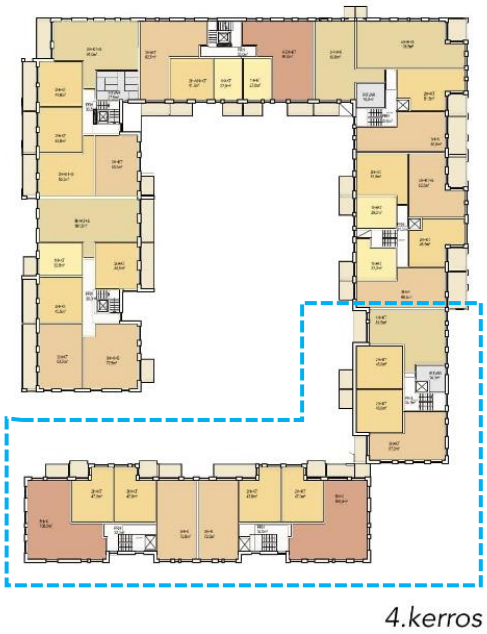
Liikenteen melu ja pienhiukkaset

Asemakaava sijoittuu pääosin yleiskaavan lentomeluvyöhykkeelle 3, L_{DEN} 50-55 dB, mikä ei aseta rajoitteita alueiden käytölle. Asuinhuoneiden ulkokuoren äänitasoeron lentomelua vastaan on rakennusjärjestyksen mukaan oltava $\Delta L \geq 32$ dB. Luoteiskulmastaan asemakaava ulottuu myös lentomeluvyöhykkeelle 2, L_{DEN} 55-60 dB, jonne ei saa sijoittaa asumista. Tämä alue säilyy kaavassa nykyisellään teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueena ja vanhoista määräyksistä poistettiin mahdollisuus sijoittaa asuntoja alueelle laitosten huoltohenkilöstöä varten.

Muuran kaavaluonnoksen yhteydessä on laadittu koko Muuran aluetta koskeva meluselvitys, jonka perusteella tunnistettiin joitakin haasteellisia jatkosuunnittelussa tarkennettavia paikkoja. Asemakaava-alueen tarkempi meluselvitys valmistui marraskuussa 2023. Selvitysten tulokset sekä kaavaluonnoksesta saatu ELY-keskuksen lausunto on otettu huomioon asemakaavan kaavamääräyksissä mm. oleskelualueiden meluohjearvojen toteutumisen ja niiden väliaikaisen melusuojauksen varmistamisen ja asuntojen suuntaamisen ja tuulettamisen osalta sekä ulkokuoren ja sisäkuoren äänitasoerovaatimuksen yleismääräyksellä. Kaavakartalla on tarkennettu kortteleiden osat, joissa tarvitaan suurempi ulkokuoren ääneneristävyys.

Kortteleiden suunnittelu on tarkentunut kaavaluonnokseen nähden. Erityisesti on etsitty Virkatien varren kortteleihin ratkaisua, jossa saataisiin kaikki asunnot avattua myös sisäpihan suuntaan. Viitesuunnitelmassa käännettiin LPA-alue Virkatien suuntaiseksi, mikä mahdollistaa pysäköintitalon sijoittamisen Virkatien varteen, jolloin saadaan vähennettyä asuntoja Virkatien varresta ja suojattua korttelin pihaa pysäköintitalolla.

Korttelissa 52146 on viitesuunnitelmassa esitetty toteutettavaksi ne rakennukset, joihin kohdistuu yli 65 dB keskiäänitaso, muita rakennuksia kapeampirunkoisina, mikä mahdollistaa läpitalon asunnot tai pelkästään sisäpihan suuntaan avautuvien asuntojen suunnittelun (kuva 48). Korttelissa on myös huoltoajoa palveleva kulkuaukko toteutettu ylös asti auki olevana porttikongin sijaan, mikä helpottaa myös osaltaan asuntojen avautumista myös hiljaiseen suuntaan (ei synny vaikeaa nurkkaa). Viitesuunnitelmassa on siis saatu ratkaistua asuntopohjat niin, että mikään asunto ei avaudu ainoastaan julkisivun suuntaan, jossa ylittyy 65 dB.



Kuva 48. Korttelin 52146 ratkaisu Virkatien varren rakennuksiin, joka mahdollistaan asuntojen avautumisen myös sisäpihan suuntaan (JKMM Arkkitehdit).

Alueen umpikorttelirakenne sekä omaehtoisen pelastautumisen periaate (toinen poistumisporras) voi kuitenkin vaikeuttaa läpitalon asuntojen sijoittamista. Tästä syystä asuntojen avautumisen kaavamääräys on muotoiltu seuraavanlaisesti: Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa

asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan. Lisäksi on määrätty asuntojen tuulettavuudesta seuraavaa: Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Kaavamääräyksillä tavoitellaan myös asukkaiden oleskelua, esim. kattopuutarhoja sijoitettavaksi kattopinnoille, jotta voidaan lisätä mm. aurinkoisten oleskelualueiden määrää. Kattoterassien suunnittelussa tulee rakennuslupavaiheessa tarkistaa terassien melutilanne ja toteuttaa esim. tarvittava lasikaide. Maantasoasuntojen oleskelupihojen melutasoja tutkittiin meluselvityksessä tarkemmin, ja niiden osalta todettiin, että mm. Paukepolun eteläpään ja pieneltä osin myös pohjoisosan oleskelupihat vaativat rakenteita tai terassinlasittamista meluohjearvojen saavuttamiseksi. Paukepolulla on mahdollista vaihtoehtoisesti varata maantasoasunnoille myös asuntokohtaisia oleskelupihoja sisäpihan suuntaan.

Meluselvityksessä tutkittiin myös koulun ja päiväkodin pihan melutilannetta ja asuinkortteleiden vaikutusta erityisesti viitesuunnitelman mukaisen päiväkodin pihan melutasoihin. Selvityksen myötä todettiin, että tämä Aurtuakadun varteen sijoittuva piha-alue vaatii suojakseen meluestettä tai rakennusmassaa kaikissa rakentamisen vaiheessa, myös lopputilanteessa kun koko Muura on rakentunut. Korttelin hankeselvitysvaiheessa ratkaistaan tarkemmin, miten piha-alueen suojaus toteutetaan.

Tieliikenteen aiheuttamat pienhiukkaset on huomioitu asemakaavassa sijoittamalla kaikki asuminen ja päiväkoti riittävän etäälle mm. Kehä III:sta ja Lentoasemantiestä. Virkatien varren korttelit alittavat vähäisessä määrin ilmalaadun suositusetäisyyden. Tätä ei ole kuitenkaan katsottu ongelmalliseksi, koska Virkatien liikennemäärä (5000 ajon./vrk) on melko vähäinen, eikä asumiselle ole määritelty näin pienillä liikennemäärillä minimietäisyyttä. Asemakaavassa kuitenkin määrätään, että Virkatien suuntaan avautuvat asuinrakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta tai pihan puolelta, mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Pilaantuneet maat

Koska alueella on ollut toimintoja, jotka ovat voineet aiheuttaa maaperän likaantumista, ja alueelle on osoitettu asuinrakentamista, koulu ja päiväkoti, asemakaavan muutoksessa määrätään, että maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.

Tärinä ja runkomelu

Vantaan ratikan linjaus kulkee Muuran läpi Plootukatua ja Muuranraitiota pitkin Muuran keskustaan ja sieltä edelleen Toistasavua Osumatielle. Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (Sweco, 17.2.2023) mukaan tärinä ei ole suunnittelualueella laskennallisen arvioinnin perustella riski. Muuran kohdalla runkomelun riskialueet ulottuvat kuitenkin Muuranraition ja Plootukadun ratikan osuudella molemmin puolin melko laajalle alueelle sekä vähäisessä määrin myös Muuranaukion kohdalle. Selvityksessä on määritelty laskennallisen runkomeluselvityksen perusteella vaimennettavaksi esitettävät raitiotieosuudet. Myös Muuran kaavaluonnoksen (052600) mukainen rakentaminen on otettu runkomeluvaimennuksen suunnittelussa huomioon. Runkomelusuojauskartan mukaan Muuraan toteutetaan runkomelusuojausta koko ratikan osuudelle, Toistasavua lukuun ottamatta (ks. kohdan 2.2.1 osio: Muut päätökset ja suunnitelmat).

Ratikan katualueet jäävät nyt kaavoitettavan alueen ulkopuolelle, mutta runkomelun riskialue ulottui selvityksen mukaan vähäisesti kortteleiden 52145 ja 52146 alueelle. Asemakaavanmuutoksessa 002356 on annettu ratikan 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. Jotta voidaan varmistaa, että runkomelun suojaus on riittävä myös silloin, jos ei jostain syystä rakennettaisi asemakaavan mukaisesti tai ratikka on jo rakennettu, on tähän asemakaavaan lisätty määräys: Kortteleiden 52145 ja 52146 asuinrakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että raitiotien runkomelun vaimennus on riittävä eikä raitiotiestä aiheutuva runkomelun taso ylitä asuintiloissa 30 Lprm, jos poiketaan tämän asemakaavan mukaisesta ratkaisusta tai raitiotie on jo rakentunut.

Kehäradan tunnelista ei aiheudu tärinän tai runkomelun riskiä kaavassa osoitetuille Y- tai AK-kortteleille. Kehärata kulkee nykyisen T-korttelialueen halki suunnittelualueen pohjoisosassa.

4.6 NIMISTÖ

Mikko Sandström teki keväällä 2018 Vantaan kaupunkisuunnittelulle selvityksen Veromiehen uudesta nimistöstä. Selvityksessä Veromiehen nimistön aihepiireiksi ehdotetaan:

- ilmailua (myös mm. fysikaaliset ilmiöt kuten aerodynamiikka),
- verotusta,
- nimiä, joiden taustalla on perinnäinen paikannimi (vanhoilta kartoilta) ja
- uusia paikkaa kuvaavia nimiä ja muistonimiä.

Veromiehen eri osa-alueille ehdotetaan niin ikään omia aihepiirejään. Muurassa on jo nykyisellään sekä verotukseen että vanhoihin rahoihin liittyvää nimistöä: Tulokuja, Toinensavu, Ensimmäinensavu ja Plootu. Asemakaavaluonnoksen laadinnan yhteydessä päätettiin säilyttää kokoojakatujen, Muuran keskustan ja kaupunkikylien ulkopuolisilla alueilla nykyistä nimistöä ja paikannimistöä. Näiden alueiden uusissa nimissä jatketaan samaa verotuksen ja vanhojen rahojen aihepiiriä (kuten aurtua). Muuran keskustassa ja ratikkaan liittyvissä nimissä käytetään koko alueen nimeä Muuraa: Muuranaukio, Muuranraitti, Muuranraitio.

Kaupunkikylien vuodenaikateema haluttiin tuoda osaksi myös kadunnimiä. Kylien aukioiden nimet sekä kadunnimet perustuvat vuodenaikojen ääniin. Nyt kaavoitettavassa talvikylässä nimet ovat jään ääniä: pauke, ritinä, helinä ja kilinä, kevätkylässä veden ääniä: solina, lorina ja lirinä, ja kesäkylässä tuuleen liittyviä ääniä: humina, havina ja suhina. Nimistöä varattiin myös vielä kaavoittamatta jäävälle talvikylän alueelle (helinä ja kilinä).

Kaupunkikylien aukioilla käytetään päätteenä ”pihaa”, joka korostaa kylien yhteisöllisyyttä ja kotoisuutta, kuten Ritinäpiha, Solinapiha ja Huminapiha. Kaupunkikyliä yhdistävä kaupunkiraitti näkyy myös nimistössä raitti -päätteenä: esimerkiksi tällä kaava-alueella Aurtuaraitti, Ritinäraitti.

Nimistöryhmä on käsitellyt Muuran nimiä kokouksissaan 10.5.2022 ja 23.8.2022. Jälkimmäisessä kokouksessa korjattiin mm. muutamia ruotsinnoksia. Suomenkielisistä nimistä on kuitenkin jo nimistöryhmän päätös. Alla nimistöä ja perusteluita tämän kaava-alueen nimistä.

<u>Suunnittelualueen uusia nimiä:</u>

Aurtuakatu / Örtugsgatan
Aurtuapuisto / Örtugsparken
Aurtuaraitti / Örtugsstråket

Äyrityinen eli aurto eli myöhemmin aurtua on vanha hopearaha, joka tuli käyttöön 1370-luvulla ja jota lyötiin Turussa 1400-luvulla. Sen arvo oli 1/3 äyriä. Aurtuoita on löydetty Kirkonkylän kaivauksissa.

Paukepolku / Smällstigen

Ritinäpiha / Knastergården
Ritinäraitti / Knasterstråket
Toinensavu / Andra röken
Nimetty 1970, oikeinkirjoitus 2013. Nimi liittyy verotukseen.
Tulokuja / Inkomstgränden
Nimetty 2016, liittyy verotukseen.

Talvikylän laajennusta varten (tämän kaava-alueen länsipuolelle) varattuja nimiä:
Helinäkuja / Klinggränden (kolikoista Skramgränden)
Helinäpolku / Klingstigen
Kilinäpolku / Klingstigen (vertaa Helinä-)

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavamuutokseen liittyy kaupungin ja Sagax Finland Oy:n välinen maankäyttösopimus. Lisäksi laaditaan esisopimus maakaupoista Locigorin kanssa Y-korttelin pohjoisosan ja katualueiden osalta. Alueen rakentaminen käynnistyy näillä näkymin koulukorttelin rakentamisella, kun asemakaava on saanut lainvoiman.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan. (Kaava perustuu hakijan konsulttina toimineen JKMM Arkkitehtien viitesuunnitelmaan.)

Sagax Finland:	Tomi Hatakka
Logicor:	Joona Suomela
JM Suomi Oy:	Suvi Lepistö
JKMM Arkkitehdit:	Kaisa Laiho Juha Mäki-Jyllillä Hannele Eriksson-Anttilainen Salla Oikkonen Niklas Turunen
Ramboll Finland Oy:	Sirpa Lindholm Timo Nikulainen (viitesuunnitelman hulevesiasiat) Topi Jormalainen (viitesuunnitelman liikenneasiat)

Vantaan kaupunki:

Kaupunkisuunnittelu:	Johanna Rajala	aluearkkitehti (21.8.2023 asti)
	Merja Häsänen	vs. aluearkkitehti (21.8.2023 alkaen)
	Charlotta Tanner	asemakaava-arkkitehti
	Annamari Vuola	asemakaava-arkkitehti
	Agon Shala	asemakaava- arkkitehti
	Vuokko Rova	kaavatekninen koordinaattori
	Anna-Liisa Vanhala	kaavoitusteknikko
	Mikko Järvi	kaavatalous
Yleiskaavoitus	Elina Ekroos	maisema-arkkitehti
	Anni Vuorikari	maisema-arkkitehti
	Eeva-Maria Niemi	yleiskaavasuunnittelija
Toimiala:	Perttu Pulkka	projektijohtaja
Kadut ja puistot:	Paula Luomala	katusuunnittelu
	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Juuso Kauppinen	liikenneinsinööri
	Heidi Hellgren-Suomalainen	liikenneinsinööri
	Sirpa Mäkilä	maisema-arkkitehti
Rakennusvalvonta:	Timo Tamminen	lupa-arkkitehti
	Matti Kärki	kaupunkikuva-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
	Marja Vuorinen	ympäristösuunnittelija
	Eira Linko	projektikoordinaattori
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Elisa Ranta	asumispalveluiden päällikkö
Tilakeskus:	Eija Kivineva	hankepäällikkö
	Laura Malinen	hankekehitysarkkitehti
Kasvatus ja oppiminen:	Hannu Haarala	palveluverkkoasiantuntija
	Satu Turunen	palveluverkkoasiantuntija
Museopalvelut:	Maya Syrjälä	kuraattori
Vantaan Energia:	Antti Hartikainen	

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö/Asemakaavoitus

Vantaalla, 13. päivänä elokuuta 2024

Charlotta Tanner	Merja Häsänen
asemakaava-arkkitehti	vs. aluearkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	21.12.2023
Kaavan nimi	002533 ja 002533va Veromies 52 kaupunginosa		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	12.12.2022
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092002533
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	19,8230	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	19,8230

Ranta-asemakaava	**Rantaviivan pituus [km]**	
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

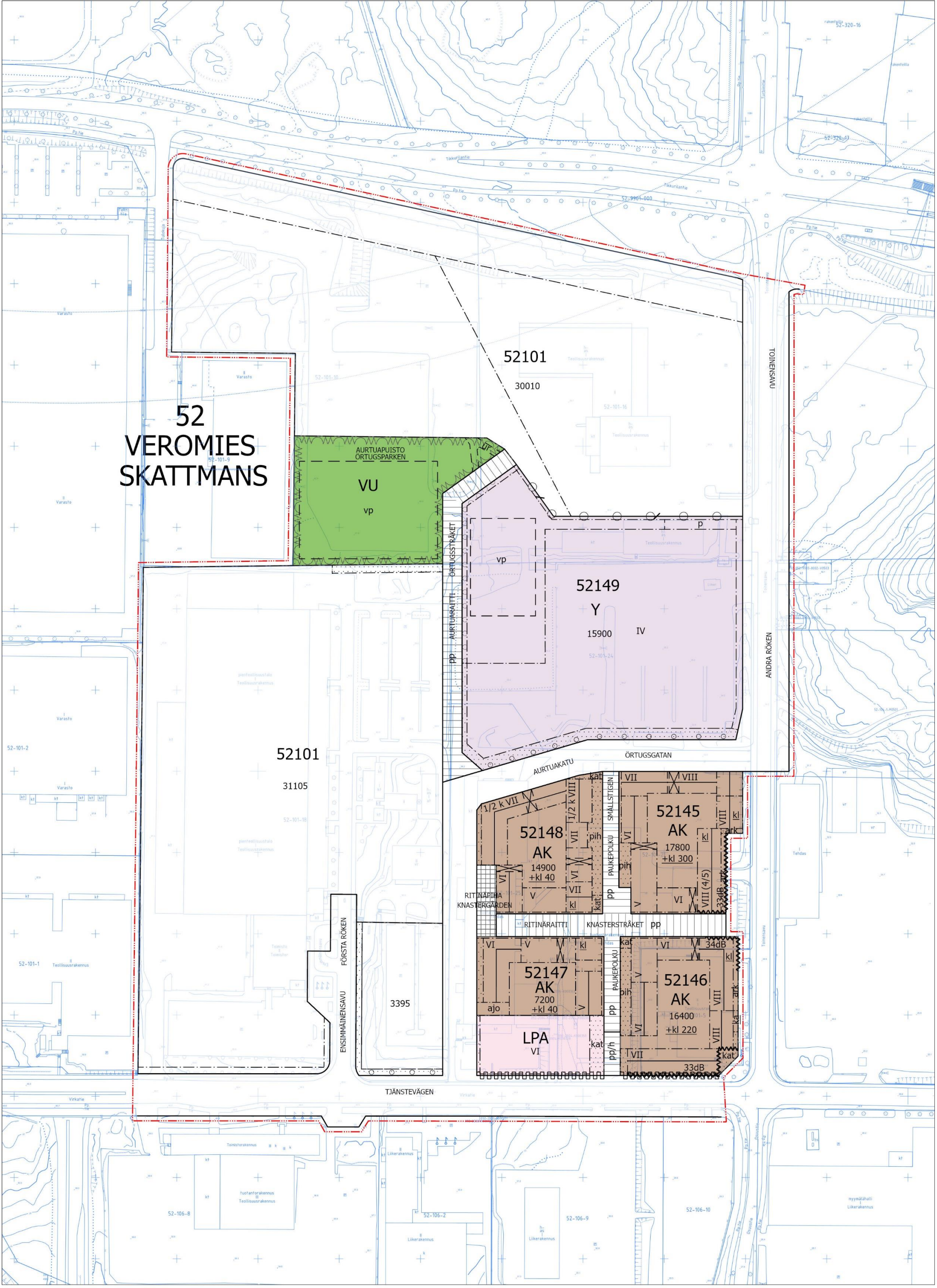
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**19,8230**	**100,0**	**137310**	**0,69**	**0,0000**	**28535**
A yhteensä	2,1647	10,9	56900	2,63	2,1647	56900
P yhteensä						
Y yhteensä	2,5498	12,9	15900	0,62	2,5498	15900
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	10,5846	53,4	64510	0,61	-7,5445	-44265
V yhteensä	0,7966	4,0	0		0,7109	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,7273	18,8	0		2,1191	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä					

Rakennussuojelu	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä				

Alamerkinnät

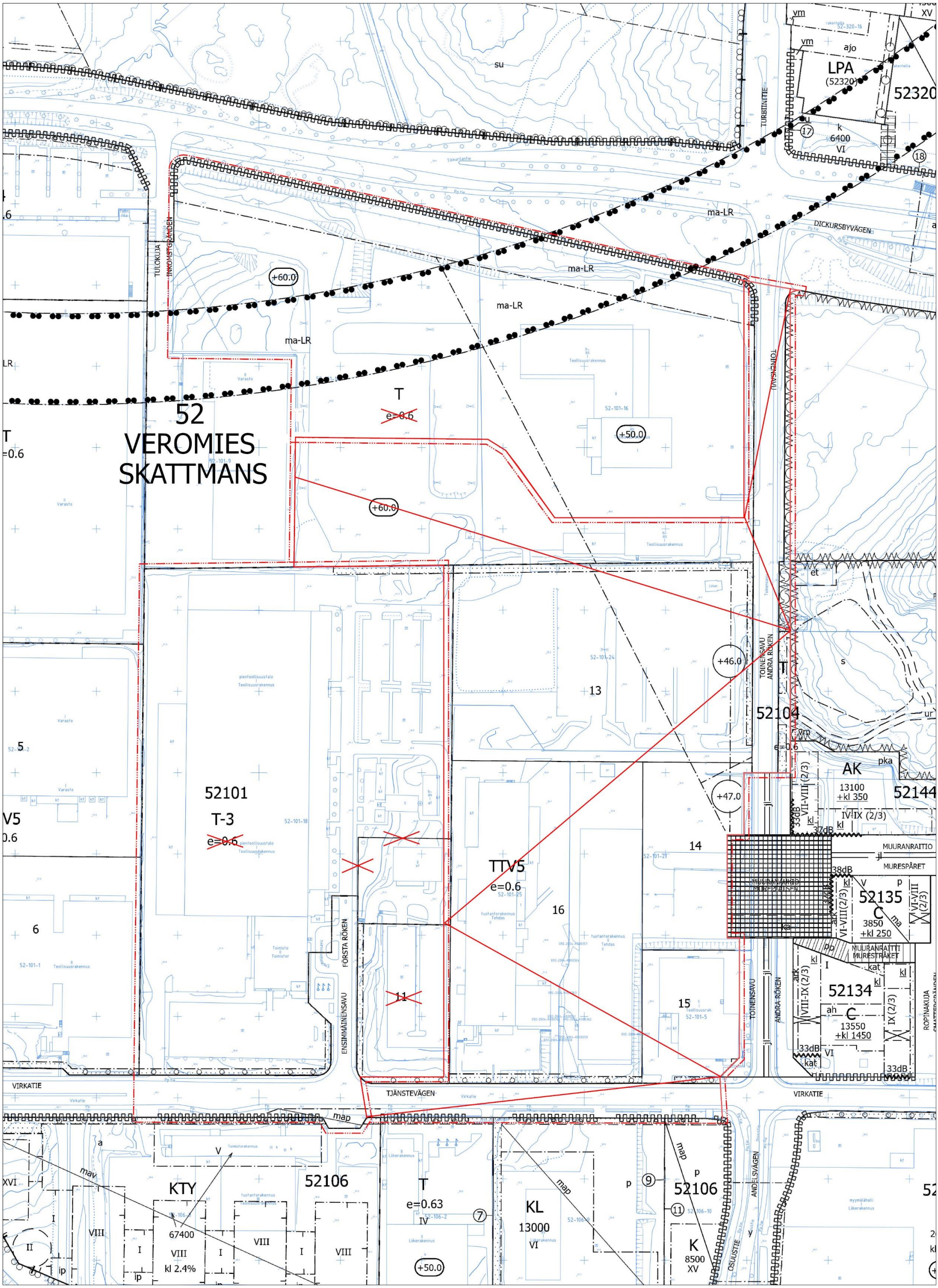
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**19,8230**	**100,0**	**137310**	**0,69**	**0,0000**	**28535**
A yhteensä	2,1647	10,9	56900	2,63	2,1647	56900
AK	2,1647	100,0	56900	2,63	2,1647	56900
P yhteensä						
Y yhteensä	2,5498	12,9	15900	0,62	2,5498	15900
Y	2,5498	100,0	15900	0,62	2,5498	15900
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä	10,5846	53,4	64510	0,61	-7,5445	-44265
TTV 5	0,0000		0		-6,2809	-37685
T	10,5846	100,0	64510	0,61	-1,2636	-6580
V yhteensä	0,7966	4,0	0		0,7109	0
VP	0,0000		0		-0,0857	0
VU	0,7966	100,0	0		0,7966	0
R yhteensä						
L yhteensä	3,7273	18,8	0		2,1191	0
L	0,0000		0		-0,0545	0
Kadut	2,7326	73,3	0		1,1789	0
Katuauk./torit	0,0528	1,4	0		0,0528	0
Kev.liik.kadut	0,6523	17,5	0		0,6523	0
LPA	0,2896	7,8	0		0,2896	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



ASEMAKAAVAMUUTOS- JA VAIHEASEMAKAAVA-EHDOTUS 1:2000

LIITE: Kaupunginhallitus 21.10.2024 / 14

m
0 50 100 200



POISTETTAVAT MERKINNÄT 1:2000

0 50 100 200 m

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Alueella on voimassa useita asemakaavoja.	Päiväys Datum	Osittain voimassa ovat myös asemakaavat nro 520200, 000224 ja 530700.
002533 002533va	På området är i kraft flera detaljplaner.	13.8.2024	Till dels är också i kraft detaljplanerna nr 520200, 000224 och 530700

Vantaan kaupunki

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT 2

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavamuutos

Korttelit 52145 - 52149 sekä katu-, tori- ja virkistysalueet.

Vaiheasemakaava

Osat korttelista 52101 ja katualueet.

1:2000

Vaihekaavalla muutetaan vahvistettua asemakaavaa:

nro 520200 hyväksytty kv 31.3.1980
nro 000224 hyväksytty kv 29.3.1982
nro 530700 hyväksytty kv 23.8.2010

Vanda stad

MURE STADSBYAR 2

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplanen

Kvarteren 52145 - 52149 samt gatu-, torg- och rekreationsområden.

Deldetaljplan

Delar av kvarteret 52101 samt gatuområden.

1:2000

Den fastställada deldetaljplanen ändras:

nr 520200 godkänd sfm 31.3.1980
nr 000224 godkänd sfm 29.3.1982
nr 530700 godkänd sfm 23.8.2010

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK

Asuinkerrostalojen korttelialue.

Yleistä

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Kortteleista ja rakennuksista tulee muodostaa kaupunkimainen kokonaisuus arkkitehtuurin keinoin.

Noin 20 metrin välein tulee julkisivuun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.

Korttelialueelle saa sijoittaa asumisen lisäksi liike-, toimisto-, työ- ja palvelutiloja.

Rakennusoikeus.

Yhteistiloja ja ulkoiluvälinevarastoja saa rakentaa asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi. Yhteistiloja saa käyttää asukkaiden työtiloina. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Asuntokohtaiset irtaimistovarastot saa sijoittaa porrashuoneeseen avautuvina asuinkerroksiin tai kerrosluvun estämättä vesikaton alapuolelle rakennusoikeuden lisäksi. Asuntokohtaiset irtaimistovarastot eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Asukkaiden kerho- ja harrastetiloja tulee rakentaa korttelii vähintään se määrä, joka vastaa 1,0 %:a rakennusoikeudesta. Näistä tiloista enintään 25 % saa rakentaa liiketilana asemakaavakartalla osoitetun liiketilan rakennusoikeuden lisäksi.

Asemakaavaan merkityn rakennusoikeuden lisäksi saa rakentaa viherhuoneita. Ne eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Porrashuoneiden tulee olla laadukkaita, viihtyisiä ja luonnonvaloisia. Maantasokerroksessa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 35 k-m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Ylemmissä kerroksissa kunkin porrashuoneen pinta-alasta 20 k-m²/kerros saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi. Asemakaavan sallimat porrashuoneiden lisäkerrosalat eivät mitoita autopaikkoja tai väestönsuojia.

Vesikaton alapuolelle muodostuvaan tilaan rakennettavien asuntojen vaatiman porrashuoneen saa tehdä rakennusoikeuden lisäksi.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Allmänt

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

Av kvarteren och byggnaderna ska en urban helhet bildas genom arkitektoniska medel.

I fasaden eller kanten av kvarteret ska det längs gångstråket med cirka 20 meters mellanrum placeras något vackert och intresseväckande med hjälp av arkitektoniska medel eller genom miljöbyggande.

Utöver boende får affärs-, kontors-, arbets- och servicelokaler placeras i kvartersområdet.

Byggrätt.

Gemensamma utrymmen och förråd för friluftsutrustning får byggas utöver den byggrätt som anges i detaljplanen. De gemensamma utrymmena får användas som arbetsutrymmen för de boende. Dessa utrymmen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Bostadsvisa förråd för lös egendom får placeras i bostadsvåningar så att de öppnar sig mot trapphuset eller, oberoende av våningstalet, nedanför yttertaket utöver byggrätten. Bostadsvisa förråd för lös egendom räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Klubb- och hobbylokaler för de boende ska byggas i kvarteret minst i en omfattning som motsvarar 1,0 % av byggrätten. Av dessa utrymmen får högst 25 % byggas som affärslokaler utöver den byggrätt som anvisats för affärslokaler på detaljplanekartan.

Utöver den byggrätt som angetts i detaljplanen får grönrum byggas. De räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Trapphusen ska vara av hög kvalitet, trivsamma och ha dagsljusinsläpp. På markplansvåningen får 35 m²-vy av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. På de övre våningarna får 20 m²-vy/våning av ytan i varje trapphus byggas utöver byggrätten. De i detaljplanen tillåtna tilläggsvåningsytorna för trapphusen räknas inte med i dimensioneringen av bilplatser eller skyddsrum.

Ett trapphus som förutsätts för de bostäder som byggs i utrymmet nedanför yttertaget får byggas utöver byggrätten.

Varsinaisen porrashuoneen lisäksi omatoimista pelastautumista palvelevan erillisen porrashuoneen saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi. Porrashuoneen laatuvaatimukset eivät koske tätä toista porrashuonetta.

Utöver det egentliga trapphuset får ett separat trapphus byggas för räddning på egen hand utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan. Kvalitetskraven på trapphus gäller inte detta andra trapphus.

Asukkaiden yhteiset saunatilat saa sijoittaa suurimman sallitun kerrosluvun yläpuolelle. Yhteisiin saunatiloihin tulee liittyä oma ulko-oleskelutila.

Gemensamma bastuutrymmen för de boende får placeras ovanför det högsta tillåtna våningstalet. I anslutning till de gemensamma bastuutrymmena ska det finnas ett eget utrymme för utevistelse.

Korttelit

Kvarter

Kortteleiden tulee olla pääosin umpikortteleita, joissa rakennukset ovat korttelin sivun pituudelta kiinni toisissaan. Rakennusten väliin saa jättää kapeita kulkuaukkoja.

Kvarteren ska i huvudsak vara slutna kvarter där byggnaderna är fast i varandra längs kvarterets sida. Små passager får bli kvar mellan byggnaderna.

Asemakaavassa osoitetut kulkuaukot tulee toteuttaa yli III- kerroksisiin rakennuksiin noin kahden kerroksen korkuisina ja niiden päälle tulee sijoittaa kerroksia tai vastaavia rakenteita. Tästä poiketen matalampi kulkuaukon korkeus sallitaan arkadin kohdalla, vain kävelyyn tarkoitetuissa kulkuaukoissa sekä maaston korkeuseroista johtuen.

Passager som anvisats i detaljplanen ska byggas i byggnader med fler än III våningar. De ska vara ungefär två våningar höga och våningar eller andra konstruktioner ska placeras ovanpå dem. I avvikelse från detta tillåts en lägre höjd på passagen vid en arkad, i passager som endast är avsedda för gående samt när det krävs av höjdskillnader i terrängen.

Kortteleissa 52145 ja 52148 asemakaavassa osoitetut kulkuaukot Paukepolun ja Ritinäpihan suuntaan saavat olla ylös asti auki. Tällöin kulkuaukot tulee rajata Paukepolun ja Ritinäpihan suuntaan kaupunkikuvallisesti korkeatasoisin rakentein. Portti- tai muuriaiheen korkeus tulee sovittaa mittasuhteiltaan kaupunkikuvaan sopivaksi.

De i detaljplanen anvisade passagerna mot Smällstigen och Knastergården i kvarteren 52145 och 52148 får vara öppna ända upp. Passagerna ska då avgränsas mot Smällstigen och Knastergården med konstruktioner som håller hög kvalitet med tanke på stadsbilden. Port- eller murmotivets höjd ska anpassas till sina dimensioner så att det passar in i stadsbilden.

Korttelissa 52148 Ritinäpihan pohjoisreunaa rajaava rakennus tulee rakentaa kiinni aukion reunaan tai enintään 2 m etäisyydelle.

I kvarteret 52148 ska byggnaden som avgränsar Knastergården byggas fast i den öppna platsens kant eller så att den ligger på högst 2 meters avstånd.

Jokaisesta korttelista tulee laatia kokonaissuunnitelma rakennusten maantasoon sijoittuvien asuntojen, asukkaiden yhteistilojen ja liiketilojen sijoittumisen osalta ensimmäisen rakennusluvan yhteydessä. Suunnitelmaa päivitetään tarvittaessa seuraavien rakennuslupien yhteydessä.

För varje kvarter ska det i samband med det första bygglovet utarbetas en helhetsplan över placeringen av bostäderna i markplan, de gemensamma utrymmena och affärslokalerna. Planen uppdateras efter behov i samband med de följande byggloven.

Jokaisesta korttelista tulee laatia koko korttelia koskeva yhtenäinen pihasuunnitelma sekä valaistussuunnitelma tonttijaosta riippumatta.

För varje kvarter ska en enhetlig plan över gården utarbetas så att den gäller hela kvarteret samt en belysningsplan oberoende av tomtindelningen.

Kunkin korttelijulkisivun on muodostuttava vähintään kahdesta rakennuksesta ja vähintään kolmesta ilmeeltään erilaisesta julkisivuratkaisusta.

Varje kvartersfasad ska bestå av minst två byggnader och minst tre fasadlösningar som skiljer sig åt till sin framtoning.

Asukkaiden yhteistilat, polkupyörävarastot, sekä harrastetilat tulee sijoittaa keskitettyinä pääosin kortteleiden maantasokerrokseen. Tilojen tulee sijoittua ja avautua ensisijaisesti aukioiden ja/tai jalankulkureittien varrelle. Kortteleissa 52145 ja 52146 näitä tiloja saa sijoittaa myös piharakennuksiin, joiden yhteenlaskettu pinta-ala korttelissa on korkeintaan 50 k-m².

Gemensamma utrymmen för de boende, cykelförråd och hobbyutrymmen ska placeras så att de huvudsakligen är koncentrerade till kvarterens markplansvåning. Utrymmena ska i första hand placeras och öppna upp längs öppna platser och/eller gångstråk. I kvarteren 52145 och 52146 får dessa utrymmen också placeras i gårdsbyggnader vars sammanräknade yta i kvarteret är högst 50 m²-vy.

Kortteleiden maantasokerrokseen tulee sijoittaa kadun suuntaan avautuvia asuntoja. Huoneistoihin tulee olla oma pääsisäänkäynti ensisijaisesti kadulta tai toissijaisesti korttelipihalta tai porrashuoneesta.

I kvarterens markplansvåning ska bostäder placeras som öppnar sig mot gatan. Lägenheterna ska ha en egen huvudentré i första hand från gatan eller i andra hand från kvartersgården eller trapphuset.

Jätetilat tulee sijoittaa keskitettyinä asuinrakennukseen tai LPA-korttelialueelle.

Soprummen ska koncentreras till bostadshuset eller LPA-kvartersområdet.

Asuinkortteleiden jätetilat tulee sijoittaa siten, että niiden tyhjennys ja huolto hoidetaan Aurtuakadun tai Paukepolun alkupään kautta. Muuranaukion tai Toisensavun varteen sijoittuvien liiketilojen vaatimia jätetiloja voidaan sijoittaa Ritinäraitin puoleiselle korttelinosalle, kun niiden huoltoajo hoidetaan Muuranaukion huoltoreittiä pitkin.

Bostadskvarterens soprum ska placeras så att deras tömning och underhåll sköts från början av Örtugsgatan eller Smällstigen. De soprum som krävs av affärsutrymmena som placeras vid Mureplatsen eller Andra röken kan placeras i kvartersdelen på Knasterstråkets sida då servicekörningen till dem sköts längs Mureplatsens serviceväg.

Kortteliin 52145 tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.

I kvarteret 52145 ska plats reserveras för en fastighetstransformator.

Vesihuolto tulee mahdollistaa korttelialueen sisäisin järjestelyin kaikille tonteille, mikäli liitospaikka sitä edellyttää.

Vattenförsörjningen ska ordnas internt för alla tomter i kvartersområdet, ifall anslutningsplatsen förutsätter det.

Korttelin yksityisiä pumppaamoja tai rasvanerotuskaivoja ei saa sijoittaa katualueelle.

Kvarterets privata pumpstationer eller fettavskiljningsbrunnar får inte placeras i gatuområdet.

Melu ja ilmanlaatu

Buller och luftkvalitet

Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔLA) lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on asuinhuoneissa oltava vähintään 32 dB.

Ljudnivåskillnaden mellan byggnadens ut- och insida (ΔLA) mot flyg-, spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB i bostadsrummen.

Asunnot tulee suunnitella siten, että ne eivät avaudu ainoastaan julkisivulle, jolle kohdistuvan melun taso ylittää 65 dB päiväajan keskiäänitasona laskettuna. Mikäli tämä ei kaikkien asuntojen osalta ole kohtuullisin toimin toteutettavissa, voi pieni osa asunnoista avautua vain yli 65 dB:n suuntaan.

Bostäderna ska planeras antingen så att de inte öppnar upp endast mot en fasad där bullernivån överskrider 65 dB beräknat enligt den genomsnittliga ljudnivån dagtid. Om detta inte kan genomföras med rimliga åtgärder för alla bostäder kan en liten del av bostäderna öppna sig enbart i riktningen över 65 dB.

Julkisivuun kohdistuvan melun vuoksi voidaan rakennukseen toteuttaa korttelin sisäpihan puolelle, ainoastaan pohjoiseen avautuvia asuntoja, kun huolehditaan suunnitteluratkaisuin näiden asuntojen riittävästä luonnon valoisuudesta.

Asuntojen tuuletus tai viilennys tulee järjestää siten, ettei liikennemelun keskiäänitaso (LAeq) ylitä yöllä (klo 22–7) 30 dB tai raideliikenteen toistuvat hetkelliset enimmäisäänitasot (LAFmax) ylitä 45 dB.

Oleskeluparvekkeet tai maantasoasuntojen oleskeluterassit, joihin asemakaavan meluselvityksen perusteella kohdistuu yli 52 dB:n julkisivumelutaso, tulee lasittaa. Vaihtoehtoisesti maantasoasunnolle voidaan järjestää ensisijainen asuntokohtainen oleskelupiha sisäpihan suuntaan.

Kattoterasseilla tulee varmistaa riittävällä melusuojauksella oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen.

Kortteleissa tulee väliaikaisella melusuojauksella varmistaa leikki- ja oleskelualueiden ohjearvojen täyttyminen rakentamisen eri vaiheissa.

Kortteleiden 52145 ja 52146 asuinrakennusten suunnittelussa tulee varmistaa, että raitiotien runkomelun vaimennus on riittävä eikä raitiotiestä aiheutuva runkomelun taso ylitä asuintiloissa 30 Lprm, jos poiketaan tämän asemakaavan mukaisesta ratkaisusta tai raitiotie on jo rakentunut.

Virkatien suuntaan avautuvat asuinrakennukset tulee varustaa koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla, jossa tuloilma on otettava kattotasolta tai pihan puolelta, mahdollisimman etäältä epäpuhtauslähteistä. Ilmanvaihtolaitteisto tulee varustaa riittävän tehokkailla suodattimilla.

Rakennukset

Rakennusten julkisivujen tulee olla arkkitehtuuriltaan, materiaaleiltaan ja kaupunkikuvaltaan korkealuokkaisia.

Rakennusten julkisivujen yksityiskohtien, ikkunajaotuksen ja värityksen tulee olla erilaisia eri rakennuksissa.

Kortteleiden katujulkisivujen ja kadulle näkyvien rakennusten päätyjen tulee olla paikallamuurattuja tai antaa paikalla muuratun julkisivun vaikutelma. Mahdolliset elementtisaumat tulee häivyttää ja suunnitella osaksi julkisivua.

Rakennusten katujulkisivujen pääasiallisena materiaalina tulee käyttää tiiltä, rappausta tai puuta.

Rakennusten päädyt tulee aukottaa runsaasti. Kulmahuoneistojen ja niiden pääoleskelutilojen ja/tai parvekkeiden tulee avautua vähintään kahteen ilmansuuntaan.

Alueella kaupunkikuvaa hallitsevan kattomuodon tulee olla harjakatto. Harjakattoja tulee toteuttaa vähintään rakennusaloille, joissa harjansuunta on osoitettu kaavamerkinnöin.

Tasakattojen tulee olla pääosin kasvikattoja ja/tai asukkaiden oleskelua palvelevia vehreitä ja viihtyisiä kattopuutarhoja. Katoille saa sijoittaa uusiutuvan energian tuotantoon tarkoitettuja teknisiä laitteita ja varusteita.

Kortteliin 52145 tulee Muuranaukion reunaan toteuttaa ylimpään kerrokseen vesikaton alle muodostuvaan tilaan asuntoja vähintään 300 k-m².

Kortteleissa 52145 ja 52146 Muuranaukioon ja Toiseensavuun rajautuvissa rakennuksissa tulee kattopintaa jäsentää ja rytmittää kattoikkunoilla- ja lyhdyillä, kattorakenteeseen integroiduin parvekkein tai madaltamalla räystäslinjaa.

Korttelin 52148 Paukepolun ja Ritinäraitin kulmausta tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Rakennusten julkisivujen tulee olla värikkäitä. Värityksen tulee perustua asemakaavan viitesuunnitelman värisuunnitelman mukaisesti korttelissa 52145 ja 52146 sydäntalven ja kortteleissa 52147 ja 52148 talven väreihin. Värisävyjen tulee olla sydäntalven kortteleissa pääosin murrettuja, vaaleita ja pastellisia. Talven kortteleissa käytetään samoja värejä kuin sydäntalven kortteleissa, mutta sävyjen tulee olla maanläheisempiä, murretumpia sekä värikylläisempiä. Lisäksi Ritinäraitin ja Paukepolun risteyskohtaa korostetaan käyttämällä tummempia ja lämpimämpiä sävyjä. Viereisten rakennusten tulee keskenään poiketa pääväriltään.

Jokaisessa asunnossa tulee olla parveke, terassi, piha tai viherhuone. Vaikutelmaltaan kahden kerroksen korkuisen kivijalan aikaansaamiseksi sallitaan 2. kerrokseen sijoittuvana myös ranskalainen parveke.

På grund av bullret som fasaden exponeras för kan man på byggnadens innergård bygga bostäder som endast öppnar sig mot norr, när man genom planeringslösningar ser till att dessa bostäder får tillräckligt med naturligt ljus.

Bostädernas ventilation eller nedkylning ska ordnas så att trafikbullrets medelljudnivå (LAeq) inte överskrider 30 dB på natten (kl. 22–7) eller att spårtrafikens upprepade tillfälliga maximala ljudnivåer (LAFmax) inte överskrider 45 dB.

Vistelsebalkonger eller markplansvåningarnas uteterrasser som enligt detaljplanens bullerutredning exponeras för en fasadbullernivå på över 52 dB ska inglasas. Alternativt kan det för markplansbostäder ordnas en primär bostadsspecifik vistelsegård mot innergården.

På takterrasser ska det med hjälp av tillräckliga bullerskydd säkerställas att riktvärdena inte överskrids i vistelseområdena.

I kvarteren ska det under alla etapper av byggandet med hjälp av provisoriska bullerskydd säkerställas att kraven på riktvärden uppfylls i lek- och vistelseområdena.

Vid planeringen av bostadshusen i kvarteren 52145 och 52146 ska det säkerställas att stombullret från spårvägen dämpas tillräckligt och att nivån på stombullret från spårvägen inte överskrider 30 Lprm i bostadsrum, om man avviker från lösningen i denna detaljplan eller om spårvägen redan har byggts.

De bostadshus som vänder sig mot Tjänstevägen ska förses med mekanisk till- och frånluftsventilation, där tilluften ska tas från taknivån eller från gårdssidan på så stort avstånd från föroreningskällor som möjligt. Ventilationsanläggningen ska utrustas med tillräckligt effektiva filter.

Byggnader

Byggnadernas fasader ska hålla hög standard till sin arkitektur, sina material och med tanke på stadsbilden.

Byggnadsfasadernas detaljer, gruppering av fönster och färgsättning ska variera i olika byggnader.

Kvarterens gatufasader och gavlar på byggnader som syns mot gatan ska vara murade på plats eller ge intryck av att vara fasader som murats på plats. Eventuella elementfogar ska döljas och planeras som en del av fasaden.

Tegel, puts eller trä ska vara det huvudsakliga materialet på gatufasaderna.

Byggnadernas gavlar ska ha ett stort antal öppningar. Hörnlägenheter och deras huvudsakliga vistelseutrymmen och/eller balkonger ska öppnas upp i minst två väderstreck.

I området ska den dominerande takformen i stadsbilden utgöras av sadeltak. Sadeltak ska byggas minst på byggnadytor där åsens riktning har angetts med planbeteckningar.

Plana tak ska huvudsakligen utgöras av gröntak och/eller grönskande och trivsamma takträdgårdar där boende kan vistas. På taket får tekniska anordningar och utrustning avsedda för produktion av förnybar energi placeras.

I kvarteret 52145 i kanten av Mureplatsen ska minst 300 m²-vy bostäder byggas på översta våningen i det utrymme som bildas under yttertaket.

I kvarteren 52145 och 52146 ska takytan i byggnader som gränsar till Mureplatsen och Andra röken struktureras och varieras med takfönster och taklanterniner, balkonger som integrerats i takkonstruktionen eller genom att sänka takfotslinjen.

Smällstigens och Knasterstråkets hörn i kvarteret 52148 ska framhävas genom arkitektur.

Byggnadernas fasader ska vara färggranna. Färgsättningen ska i enlighet med färgplanen i detaljplanens referensplan baseras på midvinterns fäger i kvarteret 52145 och 52146 och vinterns färger i kvarteren 52147 ja 52148. I midvinterkvarteren ska färgtonerna huvudsakligen vara brutna, ljusa och gå i pastell. I vinterkvarteren används samma färger som i midvinterkvarteren, men färgtonerna ska vara mer jordnära, brutna och färgmättade. Dessutom framhävs Knasterstråkets och Smällstigens korsning med hjälp av mörkare och varmare nyanser. Intilliggande byggnader ska ha avvikande huvudfärg.

Varje bostad ska ha en balkong, en terrass, en gård eller ett grönrum. För att åstadkomma en intryck av en två våningar hög stenfot tillåts också fransk balkong på 2:a våningen.

Kadun ja aukioiden puoleisten parvekkeiden tulee olla pääosin sisäänvedettyjä tai parvekejulkisivut tulee toteuttaa niin, että ne muodostavat arkkitehtuuriltaan yhtenäisen kokonaisuuden lämpimän julkisivun kanssa materiaaleiltaan ja aukotukseltaan. Aukotuksen tulee olla vaihtelevaa. Aukioiden ja pääkatujen varrella rakennuksen julkisivupinnan alasta osan tulee olla lämmintä seinäpintaa.

Balkongerna mot gatan och de öppna platserna ska huvudsakligen vara indragna, eller så ska balkongfasader byggas så att de arkitektoniskt med hänsyn till materialen och öppningarna utgör en sammanhängande helhet med varm fasad. Öppningarna ska uppvisa variationer. Utmed de öppna platserna och huvudgatorna ska en del av byggnadsfasadens yta utgöras av varm väggyta.

Kortteleissa 52145, 52146 ja 52148 saa Paukepolun puoleisissa rakennuksissa ulottaa parvekkeita rakennusalan yli, maantasoasuntojen etupihojen istutettavan alueen puolelle enintään 2,2 m. Parvekkeet tulee toteuttaa parvekeryhminä tai arkkitehtonisena aiheena rakennusten väliseen kulmaan sijoittuvina siten, että ne rytmittävät ja porrastavat Paukepolun puoleisia julkisivuja.

I kvarteren 52145, 52146 och 52148 får balkongerna i byggnaderna på Smällstigens sida sträckas ut över byggnadsytan, högst 2,2 m in på det område som ska planteras på markplansvåningarnas entrégårdar. Balkongerna ska arrangeras som balkonggrupper eller som ett arkitektoniskt tema i hörnet mellan byggnaderna så att de skapar variation och nivåstrukturerar fasaderna mot Smällstigen.

Kadun tai aukion puoleiset parvekkeet, jotka toteutetaan arkkitehtuuriltaan yhtenäisenä kokonaisuutena lämpimän julkisivun kanssa, saavat ulottua rakenteineen maahan asti. Muut parvekkeet tulee toteuttaa ulokkeena, ripustettuna tai maahan pilarein tuettuna.

De balkonger mot gatan eller den öppna platsen som till sin arkitektur arrangeras som en enhetlig helhet med den varma fasaden får sträcka sig ända ner till marken med sina konstruktioner. Övriga balkonger ska byggas som utsprång, upphängda eller stöttade med pelare från marken.

Rakennuksen kadunpuoleiseen julkisivuun saa rakentaa yksittäisiä kaupunkikuvallisesti perusteltuja ulokeparvekkeita.

Enskilda utskjutande balkonger som är stadsbildsmässigt motiverade får byggas i byggnadens fasad mot gatan.

Ulokeparvekkeet saavat ulottua rakennusalan yli katualueen/aukion puolelle enintään 2,2 m. Vapaan korkeuden parvekkeen alla tulee olla vähintään 5 m.

De utskjutande balkongerna får sträcka sig högst 2,2 meter över byggnadsytan på gatuområdets/den öppna platsens sida. Den fria höjden under balkongen ska vara minst 5 meter.

Korttelialueen sisällä parvekkeet saavat ylittää rakennusalan rajan enintään 2 m.

Inom kvartersområdet får balkonger överskrida byggnadsytans gräns med högst 2 m.

Julkisivulla, jolle rakennetaan arkadi tai arkadimainen parvekejulkisivu, tulee parvekkeiden etupinnan ja pilareiden muodostaa yhtenäinen julkisivu.

På en fasad som det byggs en arkad eller en arkadliknande balkongfasad på, ska balkongernas framsida och pelare bilda en sammanhängande fasad.

Porrashuoneiden sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Trapphusens entréer ska framhävas genom arkitektoniska medel.

Kortteliissa 52145 tulee Aurtuakadun ja Toisensavun kulmaan sijoittuvan rakennuksen suunnittelussa varmistaa riittävä näkemäalue pyöräilijöille.

I kvarteret 52145 ska man vid planeringen av den byggnad som placeras i hörnet av Örtugsgatan och Andra röken säkerställa ett tillräckligt frisiktsområde för cyklister.

Ilmanvaihtokonehuoneet ja muut talotekniset laitteet tulee sovittaa luontevaksi osaksi rakennusten arkkitehtuuria ja materiaaleja.

Ventilationsmaskinrum och övriga hustekniska anordningar ska integreras så att de bildar en naturlig del av byggnadernas arkitektur och material.

Kivijalka

Kadun ja/tai aukion puolelle tulee muodostaa avoin ja toiminnallinen kivijalkakerros, jota tulee korostaa rakennuksittain vaihtelevasti arkkitehtuurin keinoin; runsaalla aukotuksella, materiaaleilla, väreillä, rakennusosilla ja valaistuksella, ja joka avautuu toimintoineen kadulle/jalankulkureittien suuntaan.

Kadun/aukion varressa kivijalkakerroksen tulee olla asuinkortteleissa vähintään 4 m korkea tai kivijalan julkisivun tulee antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Muuranaukioon, Toiseensavuun ja Ritinäpihaan rajautuvissa rakennuksissa rakennusten kivijalkakerroksen tulee tästä poiketen olla vähintään 5 m tai antaa kaksikerroksinen vaikutelma. Maaston korkeuserojen vuoksi kivijalan sekä mahdollisen arkadin korkeus saa olla vähäisessä määrin näitä vähemmän.

Porrashuoneisiin on oltava kulku sekä kadulta että pihalta tai kulkuaukosta.

Katualueen ja/tai aukion puolella sijaitseviin liike- ja yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee olla suora sisäänkäynti kadulta/aukiolta ja ne tulee yhdistää ulkotiloihin suurin ikkunoin ja ovin.

Arkadin tulee erottua julkisivussa materiaalin, värin ja/tai detaljoinnin keinoin. Arkadin suunnittelussa ja pilarijaossa tulee huomioida kivijalan liiketilojen näkyvyys.

Asuintalojen, maantasoasuntojen, liiketilojen, palveluiden ja toimistojen pääsisäänkäyntejä sekä porttikäytäviä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin sekä valaistuksella.

Kivijalkakerros tulee toteuttaa muuntojoustavana siten, että tilat ovat yhdistettävissä ja jaettavissa. Muuranaukion, Toisensavun, Ritinäraitin ja Ritinäpihan varrelle sijoittuvien asukkaiden yhteistiloista osan tulee olla sellaisia, että ne voidaan tarvittaessa ottaa heti liiketilakäyttöön. Korvaavia yhteistiloja saadaan rakentaa erilliseen piharakennukseen tai vesikaton alapuoliseen tilaan.

Muuranaukion reunalle kortteleihin 52145 ja 52146 tulee rakentaa kivijalkaan ravintolakäyttöön soveltuvat liiketilat, mikä tulee ottaa huomioon talotekniikan toteutuksessa. Liiketilojen tulee olla kooltaan vähintään 130 k-m².

Stenfot

Mot gatan och/eller den öppna platsen ska en öppen och funktionell stenfotsvåning bildas som ska framhävas med arkitektoniska medel på ett varierande sätt i respektive byggnad; genom ett stort antal öppningar, material, färger, byggnadsdelar och belysning och som med sina funktioner öppnar sig mot gatan/gångstråken.

I bostadskvarteren ska stenfotsvåningen utmed gatan/den öppna platsen vara minst 4 meter hög eller så ska stenfotens fasad ge intryck av att bestå av två våningar. I byggnader som gränsar till Mureplatsen, Andra röken och Knastergården ska byggnadernas stenfotsvåning i avvikelse från detta vara minst 5 m hög eller ge ett intryck av att ha två våningar. På grund av höjdskillnader i terrängen får höjden på stenfoten och en eventuell arkad vara något lägre än ovan nämnda höjder.

Trapphusen ska ha en ingång både från gatan och gården eller från passagen.

Affärslokaler och utrymmen för gemensamt bruk på gatuområdets och/eller den öppna platsens sida ska ha en direkt ingång från gatan/den öppna platsen och de ska anslutas till uterummen med stora fönster och dörrar.

En arkad ska framträda på fasaden med hjälp av material, färg och/eller detaljer. Synligheten hos affärslokalerna i stenfoten bör beaktas i planeringen av arkaden och pelarindelningen.

Bostadshusens, markplansbostädernas, affärslokalernas, servicens och kontorens huvudingångar och portgångar ska framhävas med arkitektoniska medel och belysning.

Stenfotsvåningen ska byggas flexibelt så att lokalerna kan slås ihop och delas upp. En del av de gemensamma utrymmena som placeras för de boende vid Mureplatsen, Andra röken, Knasterstråket och Knastergården ska vara sådana att de vid behov genast kan tas i bruk som affärslokaler. Ersättande gemensamma utrymmen får byggas i en separat gårdsbyggnad eller i utrymmet under yttertaket.

På kanten av Mureplatsen i kvarteren 52145 och 52146 ska man i stenfoten bygga affärslokaler som är lämpade för restaurangbruk, vilket ska beaktas vid genomförandet av husteknik. Affärslokalerna ska ha en storlek av minst 130 m²-vy.

Kortteleissa 52145 ja 52146 tulee Paukepolun ja Ritinäraitin risteykseen toteuttaa kortteleiden kulmauksiin asukkaiden kerho-, työ-, harraste- tai liiketiloja.

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

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Pihat tulee suunnitella ja toteuttaa yhtenäisenä, vehreänä kokonaisuutena tonttijaosta riippumatta.

Pihojen suunnittelussa tulee huomioida eri-ikäisten käyttäjien tarpeet, monipuolinen kasvillisuus, hulevesien viivytys ja yhteisöllisyys.

Maanvaraiselle piha-alueelle tulee istuttaa myös suuriksi kasvavia puulajeja, joiden elinmahdollisuudet tulee varmistaa riittävillä kasvualustoilla ja lajivalinnoilla.

Korttelissa 52147 pysäköintilaitoksen seinustan köynnökset saa istuttaa asuinkorttelin piha-alueen puolelle.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa kortteleittain erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

Kadun ja/tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen ja/tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun ja/tai aukioon.

Asuntokohtaisia sisääntulopihoja / etupuutarhoja saa rakentaa kadun suuntaan. Pihat tulee rajata katualueesta istutuksin tai rakenteellisin keinoin. Paukepolun varrelle saa lisäksi rakentaa asuntokohtaisia pieniä varastorakennuksia. Varastorakennuksiin tulee toteuttaa kasvikatto ja niiden tulee julkisivultaan sopia muuhun rakentamiseen.

Kadun ja rakennuksen välisille istutettavaksi osoitetuille alueille saa rakentaa kortteliin johtavia kulkuväyliä sekä porrashuoneen ja asunnon sisäänkäynnin tai pihan vaatimia rakenteita. Parvekkeiden ulottuessa istutettavan alueen päälle, tulee varmistaa kadun ja rakennuksen välisen tontin osan riittävä vehreys.

Tontteja ei saa aidata ja korttelipihan tulee olla yhteiskäytössä.

Pihoille ei saa sijoittaa pysäköintiä. Tarvittaessa kortteliin voidaan tästä poiketen sijoittaa 1 autopaikka liikuntaesteistä ja 1 autopaikka lyhytaikaista pysäköintiä varten. Nämä autopaikat tulee toteuttaa nurmikiveyksin.

Pelastautumiseen tarvittavia nostopaikkoja ei saa sijoittaa kävelylle ja pyöräilylle varatuille katualueille eikä pääsääntöisesti muillekaan katualueille tai sisäpihoille. Mahdollisista nostopaikoista tulee neuvotella pelastuslaitoksen kanssa.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiatehokkuuden tulee olla vähintään A2018-energialuokkaa tai sitä vastaava.

Betonirunkoisissa rakennuksissa tulee käyttää osittain vähähiilistä betonia. Vähähiilisyys tulee todentaa BY-vähähiilisyyslaskurilla tai vastaavalla kolmannen osapuolen menetelmällä.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Passiivisten aurinkosuojien tarve tulee selvittää ja mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitella luontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

I kvarteren 52145 och 52146 ska klubb-, arbets-, hobby- eller affärslokaler för de boende byggas i kvarterens hörn i korsningen av Smällstigen och Knasterstråket.

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

Gårdar

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Gårdarna ska planeras och anläggas som en sammanhängande och grönskande helhet oberoende av tomtindelningen.

Vid planeringen av gårdarna ska man beakta behoven hos användare i olika åldrar, mångsidig växtlighet, fördröjningen av dagvatten och gemenskap.

I ett gårdsområde på marken ska även resliga trädslag planteras. Livsbetingelserna för dem ska säkerställas med tillräckliga växtunderlag och valen av arter.

I kvarteret 52147 får klätterväxterna på parkeringsanläggningens vägg planteras i bostadskvarterets gårdsområde.

Fördröjning av dagvatten ska ordnas kvartersvis i enlighet med en separat dagvattenplan.

Utrymmet mellan en byggnad som placeras vid en gata och/eller öppen plats och gatuområdet och/eller en öppen plats ska stenläggas, planteras eller annars behandlas som en del av ett högklassigt urbant gaturum och det ska ansluta till gatan och/eller den öppna platsen på ett smidigt sätt.

Bostadsvisa entrégårdar / entréträdgårdar får byggas i gatans riktning. Gårdarna ska avgränsas från gatuområdet med planteringar eller konstruktioner. Längs Smällstigen får dessutom bostadsvisa små förrådsbyggnader uppföras. Förrådsbyggnaderna ska förses med gröntak och de ska till sin fasad passa in i det övriga byggandet.

I områden som anvisats för planteringar mellan gatan och byggnaden får man anlägga färdvägar som leder till kvarteret samt konstruktioner som krävs av trapphuset och bostadens entré eller gård. När balkongerna sträcker sig över det område som ska planteras, ska det säkerställas att den del av tomten som ligger mellan gatan och byggnaden är tillräckligt grönskande.

Tomterna får inte inhägnas och kvartersgården ska användas gemensamt.

Parkering får inte placeras på gårdarna. I avvikelse från detta kan man vid behov i varje kvarter placera en bilplats för rörelsehindrade och en bilplats för kortvarig parkering. Dessa bilplatser ska anläggas med gräsarmering.

Lyftplatser som behövs för räddning får inte placeras i gatuområden som reserverats för gående och cyklister, i regel inte heller i andra gatuområden eller på innergårdarna. Eventuella lyftplatser ska förhandlas om med räddningsverket.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energieffektivitet ska vara minst energiklass A2018 eller motsvarande.

I byggnader med betongstomme ska koldioxidfattig betong användas delvis. Koldioxidutsläppen ska intygas med Finska Betongföreningens räknare eller motsvarande metod som tillhandahålls av tredje part.

Byggnadernas energibehov ska tillgodoses delvis eller helt med lokalt producerad, förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- eller kvartersspecifika eller områdesvisa.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när de placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Behovet av passiva solskydd ska utredas och eventuella passiva solskydd ska planeras som en naturlig del av arkitekturen i byggnadens fasad.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Pysäköinti

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään:
Asuminen: vähintään 2 pp/asunto
Liiketilat: 1 pp/50 k-m²
Toimistotilat: 1 pp/80 k-m²

Polkupyöräpaikkojen tulee olla helposti käytettäviä ja säältä suojattuja. Osan paikoista tulee olla runkolukittavia ja niistä pieni osa voidaan sijoittaa pihalle ilman katosta.

Polkupyöräpaikkoja saa sijoittaa LPA-alueelle korttelin 52147 pysäköintilaitokseen.

Autopaikkojen vähimmäisnormit ovat: Asuminen: 1 ap/ 130 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka kolmea asuntoa kohden. Normin mukaisesta autopaikkamäärästä saa vähentää 15 %, kun autopaikat ovat nimeämättömiä. Vuorottaiskäytölle voidaan antaa lievennetyt autopaikkavaatimukset erillisen selvityksen perusteella. Normin lisäksi tulee osoittaa 1 vieraspaikka/1 500 k-m² sekä lyhytaikaista huoltopysäköintiä sekä kotipalvelujen pysäköintiä varten 1 ap/5 000 k-m².

Liiketilat: vähintään 1 ap/100 k-m²
Toimisto 1 ap/50 k-m².

Autopaikat sijoitetaan LPA-alueelle kortteliin 52147. Lisäksi voidaan tarvittaessa sijoittaa korttelin sisäpihalle 1 autopaikka lyhytaikaista huoltoa ja kotihoitoa varten sekä 1 autopaikka liikkumisesteisiä varten.

Parkering

Cykelplatser ska reserveras till ett antal av minst:
Boende: 2 cp/ bostad
Affärslokaler: 1 cp/50 m²-vy.
Kontorslokaler: 1 cp/80 m²-vy.

Cykelplatserna ska vara lättillgängliga och skyddade mot väder. En del av platserna ska vara ramlåsbara och en liten del av dem kan placeras på gården utan tak.

Cykelplatser får placeras i LPA-området i parkeringsanläggningen i kvarteret 52147.

Miniminormen för bilplatser är: Boende: 1 bp/130 m²-vy, dock minst 1 bilplats per tre bostäder. Det normenliga antalet bilplatser får minskas med 15 % när bilplatserna är omarkerade. Lättnader i kraven på bilplatser kan ges för växelvis parkering utgående från en separat utredning. Utöver normen ska 1 gästplats/1 500 m²-vy samt 1 bp/5 000 m²-vy anvisas för kortvarig serviceparkering och parkering för hemtjänst.

Affärslokaler: minst 1 bp/100 m²-vy.
Kontor: 1 bp/50 m²-vy

Bilplatserna placeras i LPA-området i kvarteret 52147. Dessutom kan vid behov 1 bilplats för kortvarig service och hemvård samt 1 bilplats för rörelsehindrade placeras på kvarterets innergård.

Y

Yleisten rakennusten korttelialue.

Yleistä

Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.

Kortteliin tulee sijoittaa taidetta.

Rakennukset

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

Yleisön käyttöön soveltuvia tiloja tulee sijoittaa kaupunkikuvallisesti tärkeään paikkaan, Toisensavun ja Aurtuakadun kulmaukseen.

Rakennuksen maantasokerroksen tilojen tulee avautua kadun ja aukion suuntaan suurin ikkunoin ja/tai sisäänkäynnein.

Toisensavun ja Aurtuakadun kulmaa tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin.

Rakennuksen julkisivun tulee olla värikäs. Värisävyjen tulee pohjautua talven ja kevään väreihin Muuran konseptin mukaisesti.

Jätetilat tulee sijoittaa rakennukseen tai vaihtoehtoisesti näkösuojata istutuksin ja/tai rakenteellisesti.

Katolle saa sijoittaa oppimista tukevaa toimintaa ja taukotiloja.

Rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔLA) lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan on sisätiloissa oltava vähintään 32 dB.

Rakennuksilla ja niiden välisillä rakenteilla on muodostettava korttelille melutasoltaan ohjearvon mukainen suojattu piha-alue. Mahdolliset piharakennukset ja meluaidat tulee toteuttaa osana rakennusten arkkitehtuuria.

Vaiheittain rakentamisessa tulee huolehtia mahdollisista tilapäisjärjestelyistä ohjearvojen mukaisen melutason saavuttamiseksi korttelin leikki- ja oleskelualueilla.

Pihat

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

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

Toisensavun ja Aurtuakadun kulmaukseen tulee toteuttaa aukiomainen sisääntulopiha.

Aurtuakadun ja Aurtuaraitin puoleisille tontin reunoille tulee sijoittaa suurikasvuisia puita. Aurtuakadun puolella puut tulee istuttaa viheryhteyttä vahvistavaksi puuriviksi.

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Allmänt

Områdets arkitektur och miljöbyggande ska ha en högklassig prägel och utförandet ska hålla hög nivå.

Konst ska placeras i kvarteret.

Byggnader

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

Utrymmen som lämpar sig för allmänheten ska placeras på en viktig plats med tanke på stadsbilden; i hörnet av Andra röken och Örtugsgatan.

Utrymmena på byggnadens markplansvåning ska öppna upp mot gatan och den öppna platsen med stora fönster och/eller entréer.

Hörnet av Andra röken och Örtuggatan ska framhävas med arkitektoniska medel.

Byggnadens fasad ska vara färggrann. Färgtonerna ska baseras på vinterns och vårens färger i enlighet med Mures koncept.

Soprummen ska placeras i byggnaden eller alternativt skyddas mot insyn med planteringar och/eller konstruktioner.

Verksamhet som stödjer inlärning och pausrum får placeras på taket.

Ljudnivåskillnaden mellan byggnadens ut- och insida (ΔLA) mot flyg- spår- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB inomhus.

Med byggnader och mellanliggande konstruktioner ska ett tillräckligt bullernivå skyddat gårdsområde bildas för kvarteret. Eventuella gårdsbyggnader och bullerstaket ska uppföras som en del av byggnadernas arkitektur.

Vid etappvist byggande ska man sörja för eventuella provisoriska arrangemang för att i lek- och vistelseområdena uppnå en bullernivå som är förenlig med riktvärdena.

Gårdar

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

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

I hörnet av Andra röken och Örtugsgatan ska det byggas en öppen entrégård.

I kanterna till tomten mot Örtugsgatan och Örtugsstråket ska storvuxna träd placeras. Träden på Örtugsgatans sida ska planteras som en trädrad som förstärker grönförbindelsen.

Hulevesien viivytys tulee toteuttaa erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.

Huoltopiha tulee järjestää niin, ettei se korostu kaupunkikuvassa.

Pysäköintialueita tulee jäsentää ja rajata puu- ja pensasistutuksin.

Hiilineutraalisuus

Rakentamisen tulee olla elinkaarikestävää ja energiatehokasta. Rakennuslupaa haettaessa tulee esittää hiilijalanjälkilaskelma.

Rakennusten energiantarve tulee osin tai kokonaan kattaa paikallisesti tuotetulla uusiutuvalla energialla. Uusiutuvan energian ratkaisut saavat olla rakennus- ja korttelikohtaisia tai alueellisia.

Aurinkopaneelien tai muiden vastaavien energiankeräimien integroiminen rakennuksiin on sallittua. Uusiutuvan energian tuotantoon tarvittavat tekniset laitteet ja varusteet tulee suunnitella osana rakennusten arkkitehtuuria ja katolle sijoittuessaan ne on suunniteltava laadukkaaksi osaksi rakennuksen kattomaisemaa.

Passiivisten aurinkosuojien tarve tulee selvittää ja mahdolliset passiiviset aurinkosuojaimet tulee suunnitella luontevaksi osaksi rakennuksen julkisivun arkkitehtuuria.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Pysäköinti

Pysäköintipaikkoja tulee osoittaa korttelin 52149 toiminnoille vähintään 46 kpl.

Polkupyöräpaikkoja on toteutettava kortteliin 52149 vähintään 450 kpl. Osan pyöräpaikoista tulee sijaita katoksissa.

VU

LPA

Urheilu- ja virkistyspalvelujen alue.

Autopaikkojen korttelialue.

Pysäköintitalon julkisivut tulee toteuttaa laadukkaina ja korkeatasoisina ja yhteensovittaa korttelin asuinrakennusten arkkitehtuuriin. Julkisivua tulee kadun suuntaan jaksottaa värin ja/tai materiaalin muutoksella sekä elävöittää kaupunkikuvallisesti harkituin aukotuksin. Pihan puolella pysäköintilaitosten seinän tulee estää pysäköinnistä aiheutuvat häiriöt asuinrakennuksiin ja korttelipihaan.

Pysäköintilaitoksen ylin kerros tulee kattaa. Kattopintaalasta vähintään 80 % tulee olla kasvikattoa tai luonnonmonimuotoisuutta tukevaa niittykattoa. Aurinkokeräimiä ja -paneeleita katolle sijoitettaessa kasvikaton määrä saa olla tätä vähäisempi, kuitenkin vähintään 50%.

Pysäköintilaitoksen kivijalasta tulee muodostaa kadun suuntaan visuaalisin keinoin mielenkiintoinen ja jalankulkureitin varteen, Paukepolun ja Virkatien kulmaukseen tulee lisäksi sijoittaa katutilaa aktivoivia toimintoja, kuten asukkaiden yhteistiloja ja/tai polkupyörien säilytys- ja huoltotiloja.

Pysäköintilaitoksiin saa sijoittaa asukkaiden yhteistiloja, kuten polkupyörän säilytys- ja huoltotiloja, jätetiloja sekä myös muita liikkumista ja jakamistaloutta palvelevia liike- ja palvelutiloja.

Pysäköintilaitoksessa latauspistevalmius tulee toteuttaa kaikkiin pysäköintipaikkoihin. Lisäksi paikoista vähintään 15 % tulee toteuttaa heti käytettävissä olevina sähköauton latauspisteinä.

Korttelialueen vihertehokkuuden tavoiteluvun tulee olla vähintään 0,7. Vihertehokkuuslaskelma liitetään rakennuslupahakemukseen pihasuunnitelman kanssa.

Asukkaiden pihaa rajaavilla sekä tilan mahdollistaessa myös etelään ja länteen suuntautuvilla julkisivuilla tulee käyttää köynnöksiä ja/tai kapeakasvuisia puita ja niille tulee varata riittävä kasvualusta sekä tarvittavat ritilärakenteet. Köynnökset saavat sijoittua saman korttelin toisen käyttötarkoituksen piha-alueen puolelle.

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

Fördröjning av dagvatten ska ordnas i enlighet med en separat dagvattenplan.

Servicegården ska anläggas så att den inte framhävs i stadsbilden.

Parkeringsområdena ska indelas och avgränsas med träd- och buskplanteringar.

Klimatneutralitet

Byggandet ska vara hållbart ur ett livscykelperspektiv och energieffektivt. I samband med ansökan om bygglov ska en beräkning av koldioxidavtrycket presenteras.

Byggnadernas energibehov ska tillgodoses delvis eller helt med lokalt producerad, förnybar energi. Lösningarna för förnybar energi får vara byggnads- eller kvartersspecifika eller områdesvisa.

Det är tillåtet att integrera solpaneler eller andra motsvarande energifångare i byggnaderna. Tekniska anordningar som behövs för produktion av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur och när det placeras på taket ska de planeras som en högklassig del av byggnadens taklandskap.

Behovet av passiva solskydd ska utredas och eventuella passiva solskydd ska planeras som en naturlig del av arkitekturen i byggnadens fasad.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

Parkering

Minst 46 st. parkeringsplatser ska anvisas för funktionerna i kvarteret 52149.

Minst 450 st. cykelplatser ska byggas i kvarteret 52149. En del av cykelplatserna ska vara placerade under takkonstruktioner.

Område för idrotts- och rekreationsanläggningar.

Kvartersområde för bilplatser.

Parkeringshusets fasader ska byggas så att de är högklassiga och håller hög kvalitet och samordnas med arkitekturen i kvarterens bostadshus. Fasaden ska delas in i delar mot gatan genom en ändring av färgen och/eller materialet samt livas upp med stadsbildsmässigt genomtänkta öppningar. På gårdssidan ska parkeringsanläggningarnas vägg förhindra störningar som parkeringen orsakar för bostadshusen och kvartersgården.

Parkeringsanläggningens översta våning ska övertäckas. Av takytan ska minst 80 % vara gröntak eller ängstak som stödjer mångfalden i naturen. Vid utplaceringen av solfångare och -paneler på tak får gröntaket vara mindre än så, dock minst 50 %

Parkeringsanläggningens stenfot ska med visuella medel göras intresseväckande mot gatan, och vid gångstråket, i hörnet av Smällstigen och Tjänstevägen, ska dessutom funktioner som aktiverar gaturummet placeras, såsom gemensamma utrymmen för de boende och/eller utrymmen för förvaring och underhåll av cyklar.

I parkeringsanläggningarna får gemensamma utrymmen för de boende placeras, såsom utrymmen för förvaring och underhåll av cyklar, soprum och även andra affärs- och serviceutrymmen som betjänar mobilitet och delningsekonomi.

I parkeringsanläggningen ska beredskap skaffas för laddstationer för samtliga parkeringsplatser. Dessutom ska minst 15 % av platserna byggas som elbilsladdstationer som är tillgängliga genast.

Målsättningstalet för kvartersområdets gröneffektivitet ska vara minst 0,7. Gröneffektivitetskalkylen bifogas till bygglovsansökan tillsammans med planen över gården.

Fasader som avgränsar de boendes gård och om det finns utrymme ska också fasader i sydlig och västlig riktning förses med klätterväxter och/eller smala träd och för dem ska ett tillräckligt växtunderlag och nödvändiga gallerkonstruktioner reserveras. Klätterväxterna får placeras i gårdsområdet för ett annat användningsändamål i samma kvarter.

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

	LPA-kortteliin toteutettavaan taskupuistoon tulee istuttaa suuriksi kasvavia puulajeja. Mahdollinen jätteiden syväkeräyspiste tulee sijoittaa taskupuiston pohjoiskulmaan ja näkösuojata sekä rakentein että istutuksin Paukepolun ja Virkatien suuntaan.	I fickparken som anläggs i LPA-kvarteret ska högväxta trädslag planteras. En eventuell punkt för djupuppsamling av avfall ska placeras i fickparkens norra hörn och insynskyddas både med konstruktioner och planteringar i Smällstigens och Tjänstevägens riktning.
	Hulevesien viivytys tulee toteuttaa erillisen hulevesisuunnitelman mukaisesti.	Fördröjning av dagvatten ska ordnas i enlighet med en separat dagvattenplan.
	Kortteliin 52147 tulee varata tila kiinteistömuuntamoa varten.	I kvarteret 52147 ska plats reserveras för en fastighetstransformator.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Kortteleiden välinen raja.	**Gräns mellan kvarter.**
	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.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
52149	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
AURTUAKATU	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
15900	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
+kl 40	**Liiketiloja varten osoitettu rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggrätten för affärslokaler i kvadratmeter våningsyta.**
IV	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
1/2 k VII	**Murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa kellarikerroksessa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.** Korttelissa 52148 mahdollisen kellarin kerrosalaan laskettavan tilan tulee sijoittua sisäpihan puolelle.	**Ett bråktal framför en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i källarvåningen för utrymme som inräknas i våningsytan.** I kvarteret 52148 ska det utrymme som räknas in i våningstalet för en eventuell källare placeras på innergården.
VIII (4/5)	**Sulkeissa oleva murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen edellisen kerroksen alasta saa rakennuksen ylimmässä kerroksessa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi. Ylimmän kerroksen lattian tulee tällöin olla vähintään Muuranaukioon rajautuvalta osuudelta räystäslinjan tasalla tai tai enintään 1 m sen alapuolella.**	**Bråktalet inom parentes efter den romerska siffran anger hur stor del av ytan i byggnadens föregående våning som i byggnadens översta våning får användas som utrymme som inräknas i våningsytan. Den översta våningens golv ska då ligga i nivå med takfotslinjen eller högst 1 m nedanför den minst till den del som gränsar till Mureplatsen.**
x	**Alleviivaus osoittaa ehdottomasti käytettävän kaavamääräyksen.**	**Understreckningen anger planbestämmelse som ovillkorligen skall tillämpas.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
kl	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa liiketiloja.**	**Byggnadsyta där affärslokaler får placeras.**
ka	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa katoksen.** Katos tulee ulottaa koko rakennusalan pituudelle ja se tulee suunnitella luontevaksi osaksi viereisen rakennuksen arkadia.	**Byggnadsyta där ett skärmtak.** Takkonstruktionen ska sträckas ut över hela byggnadsytans längd och den ska planeras som en naturlig del av den intilliggande byggnadens arkad.
	Rakennuksen harjansuuntaa osoittava viiva.	**Linje som anger takåsens riktning.**
	Ohjeellinen rakennukseen jätettävä kulkuaukko.	**Riktgivande genomfartsöppning i byggnad.**
ark	**Julkisivu jolle on sijoitettava arkadi.** Arkadin tulee olla vähintään 3 m leveä ja vähintään 5 m korkea. Arkadin tulee olla läpikuljettava. Jos rakennuksen kivijalan julkisivu on vaikutelmaltaan kaksikerroksinen, voi arkadi olla tätä matalampi. Tällöin arkadin vapaan korkeuden tulee olla keskimäärin vähintään 4,2 m eikä vapaa korkeus saa alittaa 4m.	**Fasad i vilken en arkad ska placeras.** Arkaden ska vara minst 3 meter bred och minst 5 meter hög. Det ska gå att passera genom arkaden. Om byggnadens stenfotsfasad ger ett intryck av att ha två våningar, kan fasaden vara lägre än så. Då ska arkadens fria höjd vara minst 4,2 m i genomsnitt och den fria höjden får inte underskrida 4 m.

33 dB	**Merkintä osoittaa rakennusalan sivun, jossa rakennuksen ulko- ja sisäpuolen välisen äänitasoeron (ΔL) liikennemelua vastaan on oltava vähintään 33 dB.**	**Beteckningen anger den sida av byggnadsytan där skillnaden i utomhus- och inomhusbullrets ljudnivåer (ΔL) mot vägtrafikbuller ska vara minst 33 dB.**
ur	**Ohjeellinen ulkoilureitti.**	**Riktgivande friluftsled.**
vp	**Ohjeellinen pallokenttä.**	**Riktgivande bollplan.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som skall planteras.**
pih	**Alueen osa, jolle tulee toteuttaa maatasoasuntojen sisäänkäynteihin liittyviä vehreitä etupihoja.**	**Del av område där grönskande entrégårdar ska byggas i anslutning till markplansbostädernas entréer.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi	**Trädrad som skall bevaras/planteras**
	Alueen osa, jolle on istutettava puita ja pensaita.	**Del av område där träd och buskar skall planteras.**
kat	**Yhtenäiseksi kaupunkitilaksi rakennettava alue.** Alue tulee rakentaa julkisena tai puolijulkisena puistomaisena tilana eli taskupuistona. Istutuksissa tulee käyttää kukkivia sekä talviaikaan näyttäviä ja/tai ikivihreitä kasveja.	**Område som ska byggas som ett enhetligt stadsrum.** Området ska byggas som ett offentligt eller halvoffentligt parklikt rum, dvs. som en fickpark. I planteringarna ska blommande växter och växter som är praktfulla vintertid och/eller vintergröna växter användas.
	Katu.	**Gata.**
	Katuaukio/tori.	**Öppen plats/torg.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.** Aurtuaraitin eteläpäähän, Y-korttelin puoleiseen kulmaukseen, tulee varata tila puistomuuntamolle. Puistomuuntamo tulee toteuttaa kaupunkikuvallisesti laadukkaana, ympäristöön sopivin materiaalein ja värein sekä näkösuojata istutuksin.	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.** I Örtugsstrråkets södra ända, i hörnet mot Y-kvarteret, ska utrymme reserveras för en parktransformator. Parktransformatorn ska uppföras så att den håller hög kvalitet med tanke på stadsbilden, har material och färger som passar in i miljön och den ska skyddas mot insyn med planteringar.
pp/h	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.**
ajo	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
p	**Ohjeellinen pysäköimispaikka.**	**Riktgivande parkeringsplats.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
	Koko asemakaavamuutoksen aluetta koskevat määräykset	**Bestämmelser som gäller hela området för detaljplaneändringen**
	Maaperän haitta-ainepitoisuus on tarkistettava ja tarvittaessa puhdistettava ennen rakennustöiden aloittamista.	Jordmånens halt av skadliga ämnen ska kontrolleras och vid behov ska jorden saneras innan byggnadsarbetena inleds.
	Mitkään rakenteet tai laitteet eivät saa ylittää korkeustasoa +100 m (N2000).	Inga konstruktioner eller anordningar får överskrida höjdnivån +100 m (N2000).
	Julkiseen ulkotilaan tulee toteuttaa taidetta Muuran taidekonseptin mukaisesti.	Det offentliga uterummet ska prydas med konst i enlighet med konstkonceptet för Mure.
	Kaavan nro 520200 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:	**Detaljplan nr 520200 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används på deldetaljplaneområdet:**
TTV5	**Teollisuus- ja varastorakennusten ja -laitosten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri-, lager- och affärsbyggnader.**
	Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	Byggnadernas hödj får vara högst 12 meter om ej med särskilda planebeteckningar annat anvisats.
	~~Tontille saa rakentaa enintään kaksi asuntoa kiinteistön tai laitoksen huoltohenkilökuntaa varten. Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 m² ulko-oleskelu- ja leikkitilaa.~~	~~På tomten får byggas högst två bostäder för fastighetens eller anläggningens servicepersonal. För utevistelse och lek bör byggas minst 30 m² stort utrymme per bostad.~~
	Autopaikkojen vähimmäismäärät:	Minimiantalet bilplatser:
	~~Asunnot 1 autopaikka/85 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.~~	~~Bostäder 1 bilplats/85 m²-vy, dock minst 1 bilplats per bostad.~~
	Toimistot 1 autopaikka/70 k-m²	Kontor 1 bilplats/ 70 m²-vy
	Teollisuus 1 autopaikka 150 k-m² kohti. Rakennuslautakunta voi myöntää poikkeuksen autopaikkojen määrästä.	Industri 1 bilplats per 150 m²-vy. Byggnadsnämnden kan medgiva undantag angående antalet bilplatser.

Lastaukseen ja avovarastointiin käytettävä tontin osa on rajattava vähintään 2 metriä korkealla näkyvyyden estävällä aidalla tai puista ja pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä liikenne-, katu-, puisto- tai muuhun yleiseen tilaan rajoittuvalta osaltaan.

Korttelialueella tulee vähintään 3 metrin korkuisia puita istuttaa niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin alkavaa tontin 1000 m² kohti.

~~Asuinhuoneiden ulkokuoren äänieristys lentomelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB.~~

Toimisto- ja työhuoneissa vastaava arvo tulee olla vähintään 20 dB.

~~**Ohjeellinen tontin raja.**~~

~~1~~ ~~**Tontin numero.**~~

~~e=0,6~~ ~~**Tehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.**~~

Tontin osa, jolle on istutettava yli 3 metrin mittaisia lehtipuita riviin 5 metrin välein.

Kaavan nro 000224 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:

T-3

Teollisuus- ja varastorakennusten ja laitosten korttelialue.

Rakennusten korkeus saa olla enintään 12 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.

~~**Huoltoasunnot**~~

~~Tontille saa rakentaa enintään kaksi asuntoa kiinteistön tai laitoksen huoltohenkilökuntaa varten. Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 m² ulko-oleskelu- ja leikkitilaa.~~

Aitaus, istutukset

Lastaukseen ja avovarastointiin käytettävä tontin osa on rajattava vähintään 2 metriä korkealla näkyvyyden estävällä aidalla tai puista ja pensaista muodostuvalla istutusvyöhykkeellä liikenne-, katu-, puisto- tai muuhun yleiseen tilaan rajoittuvalta osaltaan.

Korttelialueella tulee vähintään 3 metrin korkuisia puita istuttaa niin, että tällaisten puiden määrä on vähintään 5 kappaletta kutakin alkavaa tontin 1000 m² kohti.

Melusuojaus

~~Asuinhuoneiden ulkokuoren äänieristyskyvyn lentomelua vastaan tulee olla vähintään 30 dB.~~

Toimisto- ja työhuoneissa vastaava arvo tulee olla vähintään 20 dB.

~~**Ohjeellinen tontin raja.**~~

~~e=0,6~~ ~~**Tehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.**~~

Tontin osa, jolle on istutettava yli 3 metrin mittaisia lehtipuita riviin 5 metrin välein.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

Asunnot ~~1 autopaikka/85 k-m², kuitenkin vähintään 1 autopaikka asuntoa kohti.~~

Toimistot 1 autopaikka/70 k-m²
Teollisuus 1 autopaikka 150 k-m² kohti.

Rakennuslautakunta voi myöntää poikkeuksen autopaikkojen määrästä.

Del av tomtområde för lastning och öppen lagring, som skall avgränsas med ett minst två meter högt avskärmande staket eller med en av träd och buskar bestående planteringszon utmed det tomtavsnitt, som gränsar mot trafik-, gatu-, park- eller allmänt område .

Inom kvartersområden bör minst 3 meter höga träd planteras så, att antalet dylika träd är minst 5 stycken per varje påbörjad 1000 m² tomtyta

~~Bostadsrummens ytterhöljes ljudisolering mot flygbuller bör vara minst 30 dB.~~

Motsvarande värde i kontors- och arbetsrum bör vara minst 20 dB.

~~**Instruktiv tomtgräns.**~~

~~**Tomtnummer.**~~

~~**Tomtexploateringstal, dvs. tomtens våningsytas proportion till tomtarealen.**~~

Del av tomt, som bör planteras med minst 3 meter höga lövträd rad med 5 meters mellanrum.

Detaljplan nr 000224 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används på deldetaljplaneområdet:

Kvartersområde för industri-, lager och affärsbyggnader.

Byggnadernas hödj får vara högst 12 meter om ej med särskilda planebeteckningar annat anvisats.

~~**Bostäder för servicepersonal**~~

~~Pä tomten får byggas högst två bostäder för fastighetens eller anläggningens servicepersonal . För utevistelse och lek bör byggas minst 30 m² stort utrymme per bostad.~~

Hägnad, planteringar

Del av tomtområde för lastning och öppen lagring, som skall avgränsas med ett minst två meter högt avskärmande staket eller med en av träd och buskar bestående planteringszon utmed det tomtavsnitt, som gränsar mot trafik-, gatu-, park- eller allmänt område .

Inom kvartersområden bör minst 3 meter höga träd planteras så, att antalet dylika träd är minst 5 stycken per varje påbörjad 1000 m² tomtyta

Bullerskydd

~~Ljudisoleringsförmågan för bostadsrummens ytterhöljen mot flygbuller bör vara minst 30 dB.~~

Motsvarande värde i kontors- och arbetsrum bör vara minst 20 dB.

~~**Instruktiv tomtgräns.**~~

~~**Tomtexploateringstal, dvs. tomtens våningsytas proportion till tomtarealen.**~~

Del av tomt, som bör planteras med minst 3 meter höga lövträd rad med 5 meters mellanrum.

Minimiantalet bilplatser:

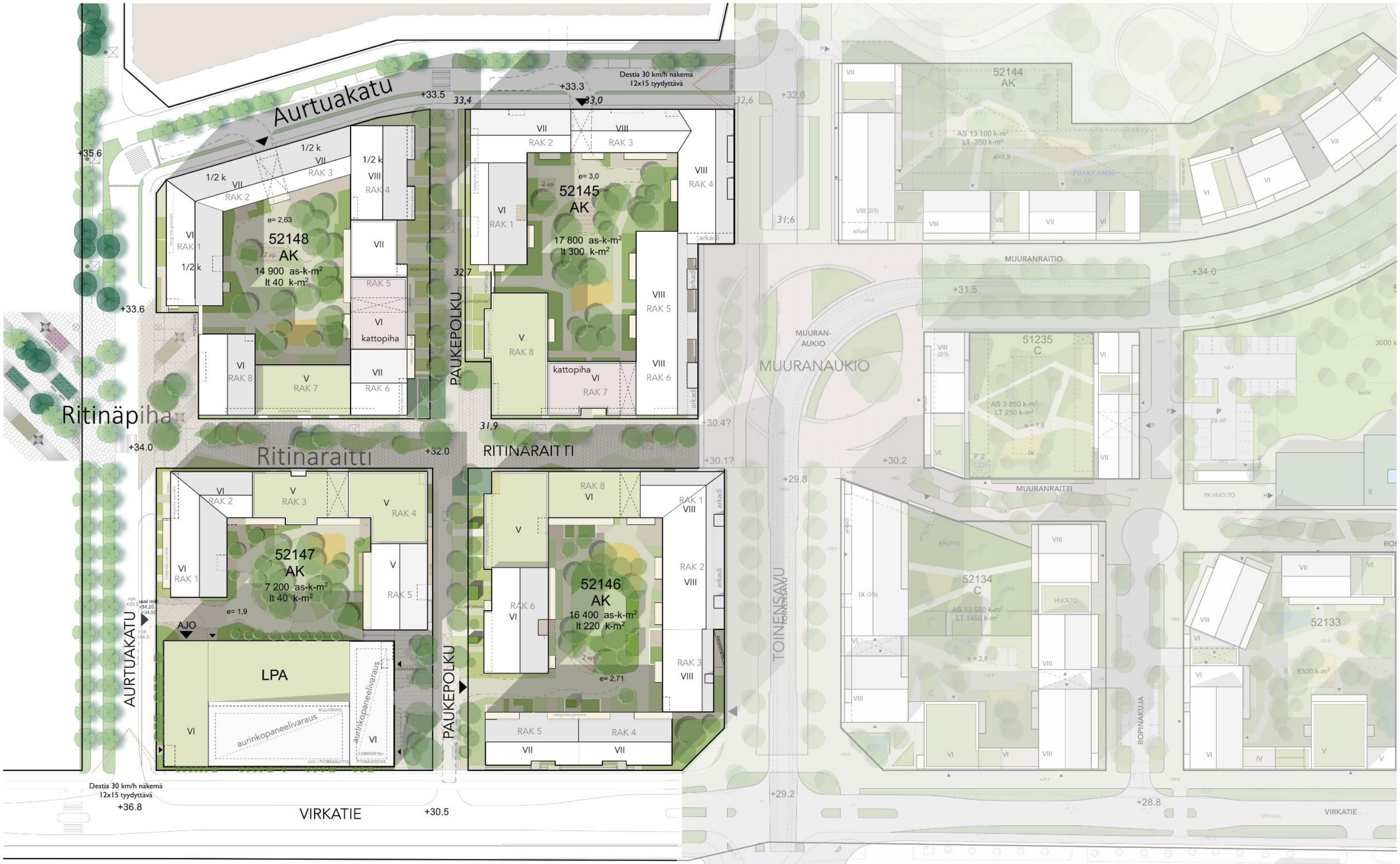
Bostäder ~~1 bilplats/85 m²-vy , dock minst 1 bilplats per bostad.~~

Kontor 1 bilplats/ 70 m²-vy
Industri 1 bilplats per 150 m²-vy.

Byggnadsnämnden kan medgiva undantag angående antalet bilplatser.

	Kaavan nro 530700 poistuvat ja voimaan jäävät merkinnät ja määräykset vaiheasemakaavan alueella:	Detaljplan nr 530700 beteckningar och bestämmelser, som blir i kraft och som inte längre används på deldetaljplaneområdet:
T	**Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.**
	T-aluetta korttelissa 52101 (tontit 9, 10 ja 16) koskevia määräyksiä:	**Bestämmelser som gäller T-området i kvarter 52101 (tomterna 9, 10 och 16):**
	Rakennuskorkeus saa olla enintään 12 metriä, ellei erillisin kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	Byggnadshöjden får uppgå till högst 12 meter om inget annat anvisats med separata planbeteckningar.
	~~Korttelialueelle saa rakentaa kiinteistönhoidon kannalta välttämättömiä asuntoja.~~	~~I kvartersområdet får bostäder som är nödvändiga för fastighetsskötseln byggas.~~
	~~Asuntoa kohden on rakennettava vähintään 30 m² suojattua ja riittävillä välineillä ja istutuksilla varustettua ulkooleskelu- ja leikkitilaa.~~	~~Per bostad ska minst 30 m² skyddade ooh med tillräckliga redskap ooh planteringar försedda utrymmen för utevistelse ooh lek byggas.~~
	Ulkokuoren ääneneristyskyvyn lentomelua vastaan on oltava työtiloissa vähintään 32 dB ja asunnoissa vähintään 35 dB.	Ytterhöljet ska ha en ljudisoleringsförmäga mot f lygbuller pä minst 32 dB i arbetslokaler ooh minst 35 dB i bostäder.
	Alueen rakentamisessa ja muussa maankäytössä tulee ottaa huomioon alueelle sijoitettavan rautatietunnelin asettamat rajoitukset.	I byggandet av området ooh i övrig markanvändning ska begränsningarna som sätts upp av den järnvägstunnel som placeras I området tas I beaktande.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: Teollisuus 1 autopaikka/ 150 k-m²	Minimiantalet bilplatser: Industri 1 bilplats/150 m²-vy
~~e=0,5~~	~~**Tehokkuusluku eli tontin kerrosalan suhde tontin pinta-alaan.**~~	~~**Tomtexploateringstal, dvs. tomtens våningsytas proportion till tomtarealen.**~~
ma-LR	**Maanalainen rautatietunneli.**	**Underjordiskt järnvägstunnel.**
	Maanalaiset tilat on sijoitettava, louhittava ja lujitettava siten, ettei niistä tai niiden rakentamisesta aiheudu vahinkoa rakennuksille, maanalaisille tiloille tai rakenteille eikä puistoille, kaduille tai tekniselle verkostolle.	De underjordiska utrymmena ska placeras, brytas ooh armeras sä att inte de eller byggandet av dem medför skada för byggnader, underjordiska utrymmen eller konstruktioner eller för parker, gator eller det tekniska nätverket.
	Rata tulee suunnitella ja rakentaa niin, ettei junaliikenne aiheuta haitallista tärinää tai runkomelua nykyiselle eikä asemakaavan hyväksymisajankohtana voimassa olevissa asemakaavoissa tai yleiskaavoissa osoitetulle maankäytölle.	Banan ska planeras och byggas sä att inte tägtrafiken orsakar skadliga vibrationer eller stomljud för den nuvarande eller den anvisade markanvändningen I de detaljplaner eller generalplaner som är I kraft vid den tidpunkt dä detaljplanen godkänns.
	Rakentaminen ei saa aiheuttaa rakennuksille, kasvillisuudelle tai vedenhankinnalle haitallista pohjaveden pinnan alenemista eikä pohjaveden laadun huononemista.	Byggandet fär inte ge upphov till en för byggnaderna, växtligheten eller vattenanskaffningen skadlig sänkning av grundvattennivän eller försämring av kvaliteten pä grundvattnet.
	Maanalaisten tilojen yläpuolella olevilla alueilla rakennettaessa tai louhittaessa on otettava huomioon maanalaisten tilojen sijainti ja rakenteiden suojaetäisyydet siten, ettei aiheuteta haittaa junaliikenteelle, maanalaisille tiloille, rakenteille tai vesihuollon verkostolle.	Vid byggande eller brytning I områden ovanför de underjordiska utrymmena ska placeringen av de underjordiskautrymmena och konstruktionernas skyddsavständ tas i beaktande pä sä sätt att det inte medförs någon olägenhet för tägtrafiken, de underjordiska utrymmena, konstruktionerna eller vattenförsörjningsnätverket.
	Maanalaisten tilojen uloskäytävät ja pelastusyhteydet maan pinnalle tulee suunnitella ja toteuttaa pelastusviranomaisten hyväksymällä tavalla.	De underjordiska utrymmenas utgängar och räddningsvägar till markytan ska planeras och verkställas pä ett sätt som godkänts av räddningsmyndigheterna.
	Ennen maanalaisen tilan rakennus- tai louhintaluvan myöntämistä tulee hakijan laatia selvitys pelastusturvallisuustason säilymisestä myös lupa-alueenulkopuolisissa tiloissa maanalaisen tilan liittyessä niihin.	Innan det beviljas tillständ för byggande eller brytning av underjordiskt utrymme ska sökanden utarbeta en redogörelse för hur räddningssäkerhetsnivän ocksä bibehälls i utrymmen som ligger utanför tillständsområdet dä det underjordiska utrymmet stär i anslutning till dem.
	Rakennettaessa maanalaisia tiloja tulee turvata olemassa olevien tilojen henkilöturvallisuus- ja pelastusturvallisuustaso.	Dä byggandet av underjordiska utrymmen genomförs skapersonsäkerhets- och räddningssäkerhetsnivän för de befintliga utrymmena säkerställas.
+50.0	**Rakennuksen vesikaton ylimmän kohdan korkeusasema.**	**Högsta höjd för byggnadens vattentak.**
	TONTTIJAKO	TOMTINDELNING
	Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	För kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planbeteckningar annat bestämts.

MUURAN KAUPUNKIKYLÄT II



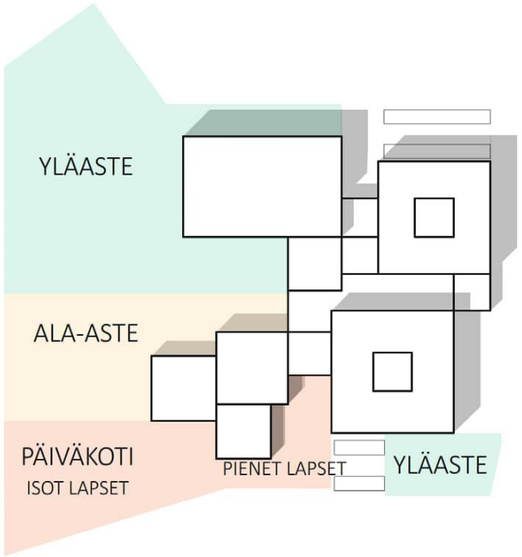
HAVAINNEKUVA A3, MUURAN KAUPUNKIKYLÄT II 1:1000

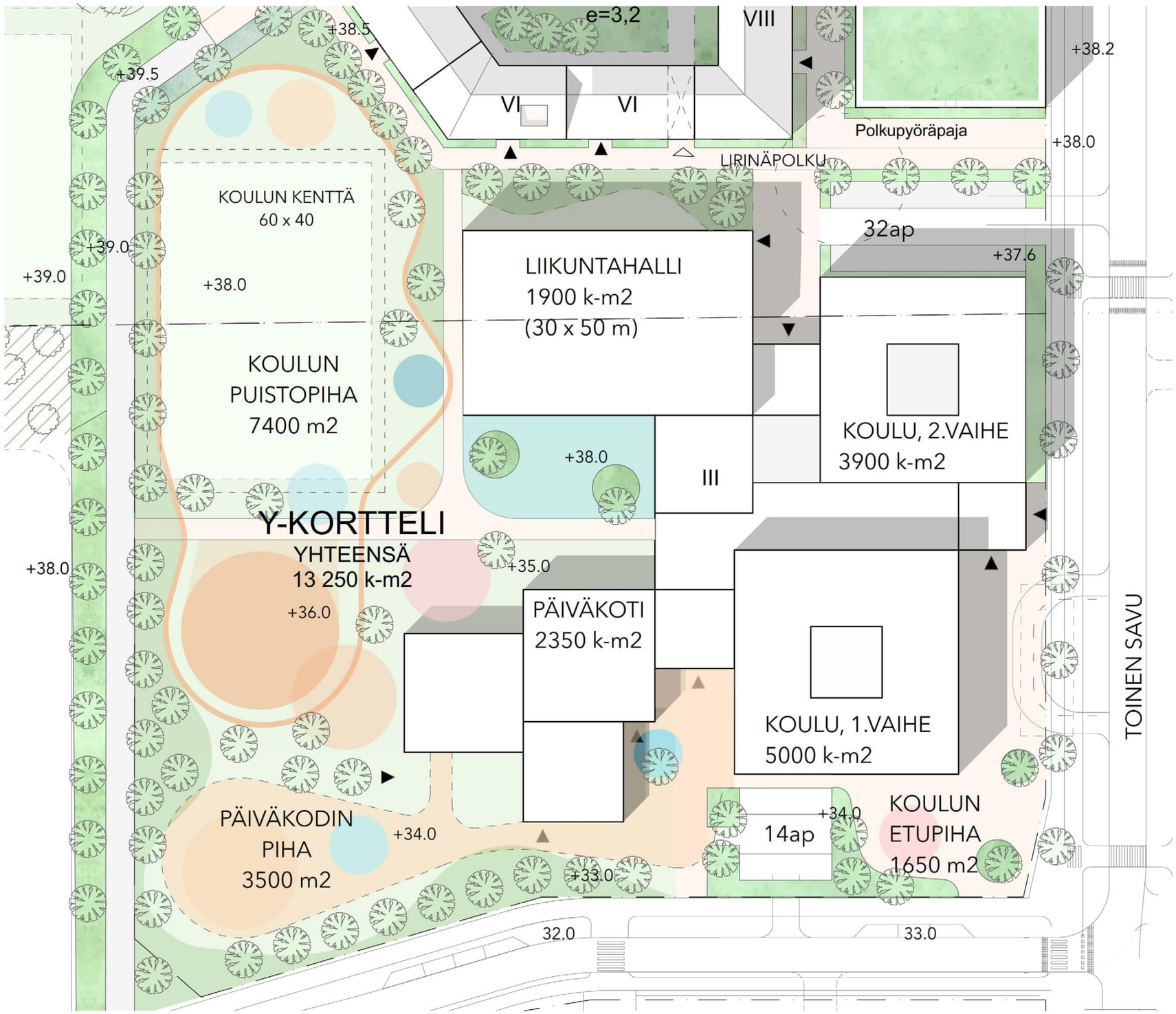
VIITESUUNNITELMA MUURA - SAGAX - JM SUOMI 12.12.2023

JKMM ARKKITEHDIT

Muuran yhtenäiskoulun, päiväkodin ja liikuntahallin kortteli

Havainnekuva (Muuran kaupunkikylät asemakaavaluonnos 052600 (Arco 2022)





Tuloskortti

Päivämäärä 2.11.2023

Osoite ja kaupunginosa Artuankatu x Toinen Savu, Veromies
Kaavan numero ja kortteli 002533 Muuran kaupunkikylät/ 52145

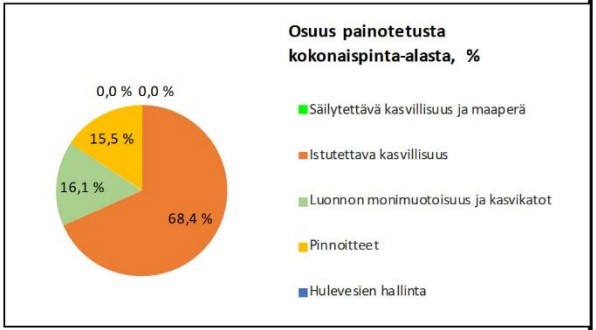
Vihertehokkuuslaskelma

Viherteh. < tavoitetaso!	1,0
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

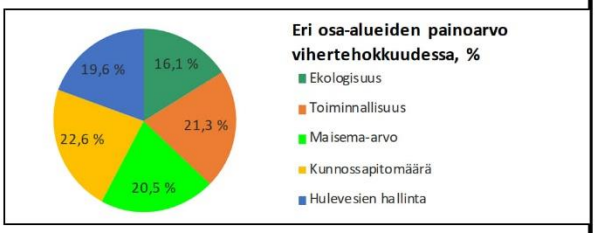
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
28,2	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
28,2	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	42,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
15 %	



LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

- KAAVAVAIHE
- RAKENNUSLUPAVAIHE



Tuloskortti

Päivämäärä 2.11.2023

Osoite ja kaupunginosa Toinen Savu x Virkatie, Veromies

Kaavan numero ja kortteli 002533_Muuran kaupunkikylät / 52146

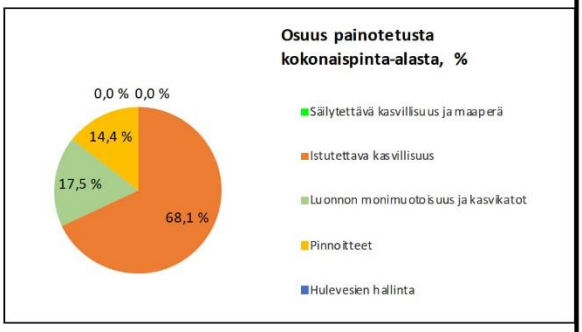
Vihertehokkuuslaskelma

Viher-tehokkuus	1,1
Tavoitetaso	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

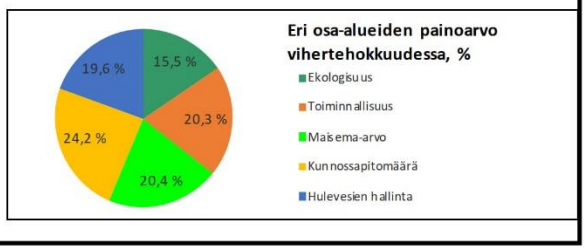
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	6	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
25,8	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m^3	
25,8	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	26,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
16 %	



LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

- KAAVAVAIHE
- RAKENNUSLUPAVAIHE



Tuloskortti

Päivämäärä 2.11.2023

Osoite ja kaupunginosa Aurtuankatu x Virkatie, Veromies

Kaavan numero ja kortteli 251023 Muuran kaupunkikylät / 52147

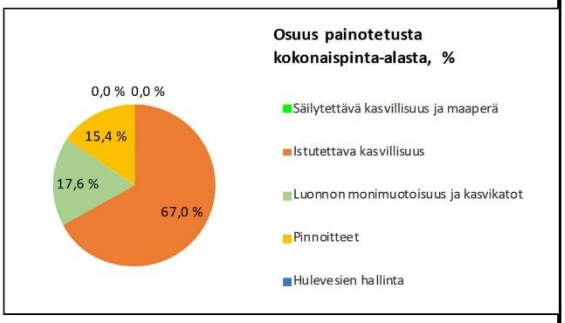
Vihertehokkuuslaskelma

Viher-tehokkuus	**1,2**
Tavoitetaso	**1,0**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

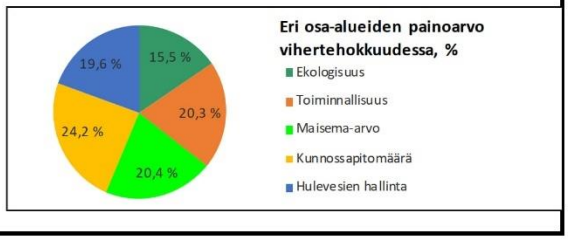
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	6	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m^3	
14,8	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m^3	
14,8	
Jää viivyttämättä m^3	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m^3
0,0	48,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
15 %	



LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

- KAAVAVAIHE
- RAKENNUSLUPAVAIHE



Tuloskortti

Päivämäärä 2.11.2023

Osoite ja kaupunginosa Ritinäraitti x Aurtuankatu, Veromies

Kaavan numero ja kortteli 002533_Muuran kylät 2 / 52148

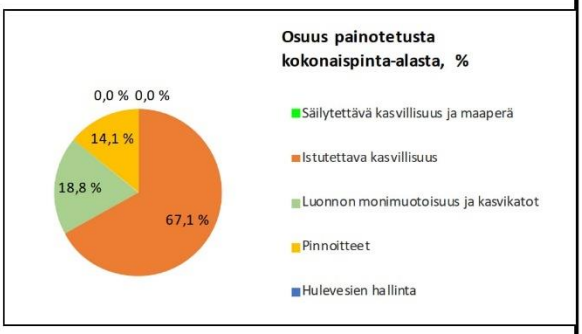
Vihertehokkuuslaskelma

Viher-tehokkuus	**1,1**
Tavoitetaso	**1,0**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

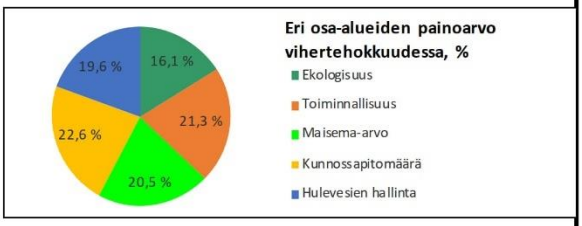
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	5	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	2	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**9**	**36**

Hulevesimäärä m³	
25,3	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m³	
25,3	
Jää viivyttämättä m³	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³**
0,0	**40,0**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
10 %	



LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

- KAAVAVAIHE
- RAKENNUSLUPAVAIHE



Tuloskortti

Päivämäärä 2.11.2023

Osoite ja kaupunginosa Paukepolku x Virkatie, Veromies
Kaavan numero ja kortteli 251023 Muuran kaupunkikylät 2 /LPA

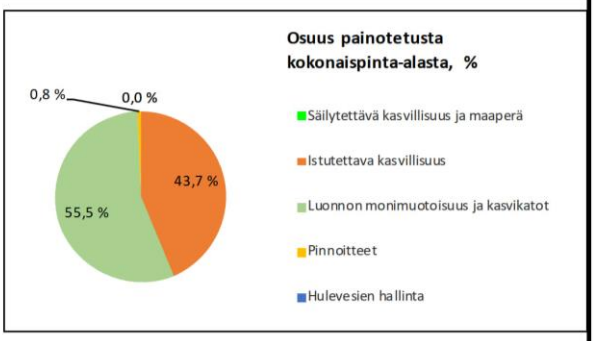
Vihertehokkuuslaskelma

Viher-tehokkuus	**1,0**
Tavoitetaso	**0,6**

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

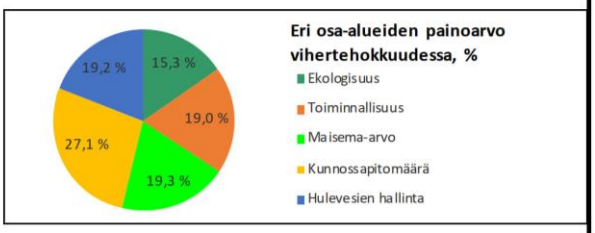
Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	ei elementtiä!	7
Istutettava kasvillisuus	4	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	1	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	ei elementtiä!	10
Yhteensä	**6**	**36**

Hulevesimäärä m³	
12,5	
Valuma kerroin C	
0,7	
Viivytystilavuustarve m³	
12,5	
Jää viivyttämättä m³	**Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³**
0,0	**48,0**
Läpäisemättömän pinnan osuus	
7 %	



LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

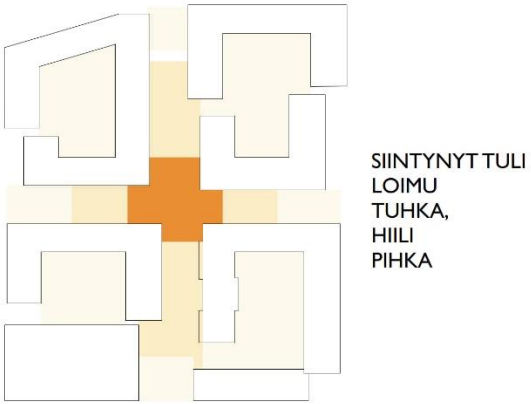
- KAAVAVAIHE
- RAKENNUSLUPAVAIHE



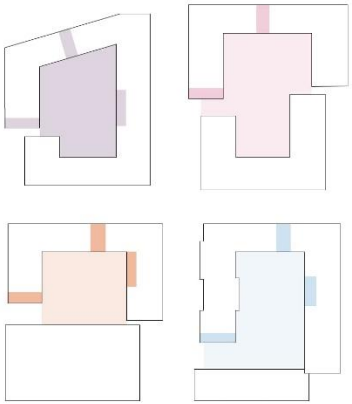
KONSEPTI VÄRIMAAILMA

ULKOKEHÄ

RAITIT



KORTTELIPIHAT

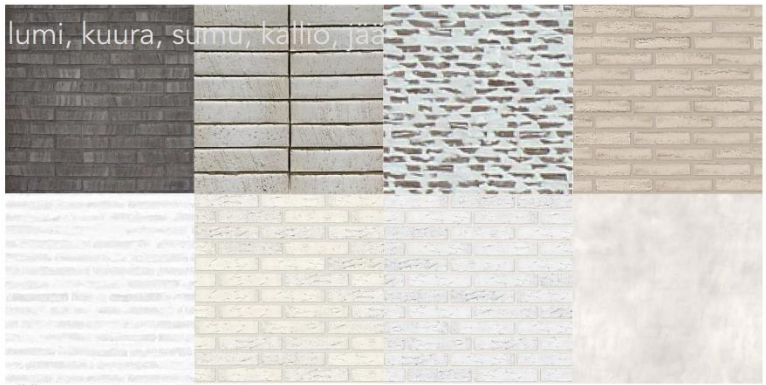


TALVINEN LUONTO

TALVINEN ILTAHÄMÄRÄ JA NUOTIO

TALVEN VALON PASTELLIT KAJASTUKSET

SYDÄNTALVI VÄRIMAAILMA



PÄÄMATERIAALIT, TIILIVERHOUS

TÄYDENTÄVÄT MATERIAALIT KATUSIVUILLA SEKÄ SISÄPIHOJEN JULKISIVUT:
RAPPAUS, KUULTORAPPAUS, LASYYRI-BETONIPINNAT (VAIN SISÄPIHAT)

KIVIJALKA, ARKADIN ETUPINTA: VÄRJÄTTY/LASYYRI/UMBRA-BETONI TAI KIVIMÄINEN LEVY

ARKADIN TAUSTASEINÄ: VÄRJÄTTY BETONI / PUU- TAI KIVIMÄINEN LEVY

TÄYDENTÄVÄT RAKENNUSOSAT

SYDÄNTALVI

KATUJULKISIVU:	Valkoisen ja harmaan tiilen sävyt, täydentävinä sävyinä roosan, vaalean sinisen ja vaalean punaisen sävyt rapattuina pintoina, saumat harmaat tai tiilen sävyyn
KIVIJALKA:	Muuta julkisivua tummempi 2-kerrosta korkea visuaalinen kivijalka, pinta lasyyri käsiteltyä betonia, tiiltä tai kivimäistä levyä
ARKADI:	Isot ikkunapinnat, arkadin takaseinässä kivijalkaa vaaleampi lämmin sävy joko puuta, kivimäistä levyä, lasyyri käsiteltyä betonia tai tiilliverhousta, arkadissa lämminsävyinen valaistus
KATTO:	Tumma tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä)
TÄYDENTÄVÄT OSAT:	Ikkunat, pellit, kaiteet: Musta, okra, kupari tai liittyvän ulkoseinän sävyyn. Parveke- ja ranskalaisten ikkunoiden kaiteet pääosin metallipinnakaiteita Muuran aukion ja Toisensavun

TALVI VÄRIMAAILMA

PÄÄMATERIAALIT, TIILIVERHOUS

TÄYDENTÄVÄT MATERIAALIT KATUSIVUILLA SEKÄ SISÄPIHOJEN JULKISIVUT:
RAPPAUS, KUULTORAPPAUS, LASYYRI-BETONIPINNAT (VAIN SISÄPIHAT)

TÄYDENTÄVÄT RAKENNUSOSAT

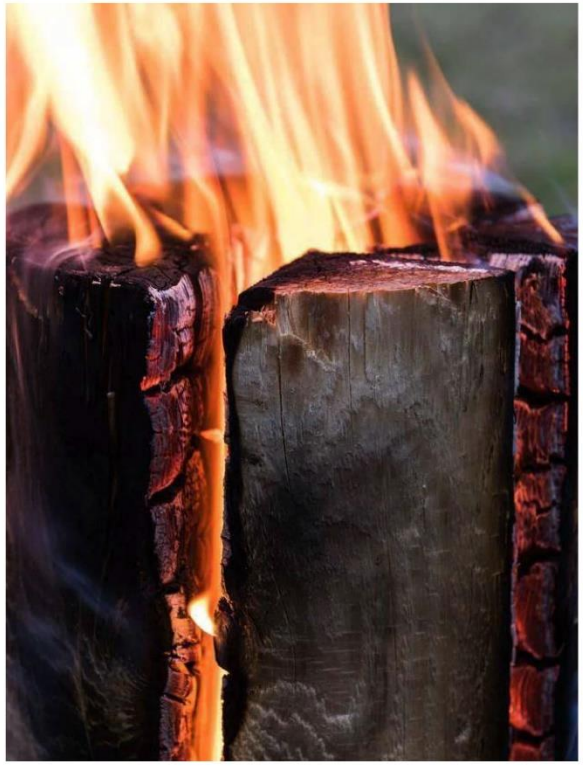
RAKENNUSMASSAN JAKAMINEN VISUAALISESTI PIENEMPIIN OSIIN, VERHOUS EAIM. REI'ITETTY 'VEKATTU' ALUMIINI, LEIKKISÄ AUKOTUS, JALUSTAN EROTTAMINEN VISUAALISESTI, KÖYNNÖSSEINÄT

TALVI

KATUJULKISIVU:	Valkoisen ja vaalean ruskean sekä beigen tiilen sävyt, täydentävänä värinä keltaoranssin ja hiilen sävyinen tiili sekä rapatut vaalean persikan sekä -sinisen sekä vaaleanpunaisen tiilen sävyt, saumat harmaat tai tiilen sävyyn
KIVIJALKA:	Tilanteen mukaan yksi tai kaksi kerrosta korkea visuaalinen kivijalka, kivijalan erilainen käsittely voi olla hienovaraista tai selkeästi eri värillä tai materiaalilla toteutettu. Käytetään korosteväriä- tai materiaalia sisäänkäyntien luona. Sisäänkäyntien lämminsävyiseen ja riittävään valaistukseen kiinnitetään huomiota.
KATTO:	Tumma tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä)
TÄYDENTÄVÄT OSAT:	Ikkunat, pellit, kaiteet: Musta, okra, kupari tai liittyvän ulkoseinän sävyyn. Parveke- ja ranskalaisten ikkunoiden kaiteet pääosin lasikaiteita ja osin metallipinnakaiteita

RAITIT VÄRIMAAILMA

VÄRIEN TEEMOJA: TALVINEN NUOTIOPAIKKA, NOKI, TULI, KIPINÄ, TUHKA, HIILLOS



RAITIT

JULKISIVUT:	Okran, ruosteen, oranssi, hiilen ja ruskean tiilen sävyt Tumma tai monokromaattinen (ulkoseinän sävyä)
KATTO:	Musta, okra, kupari tai tiilen sävyyn
TÄYDENTÄVÄT OSAT:	Ikkunat, pellit, kaiteet: Musta, okra, kupari tai liittyvän ulkoseinän sävyyn. Parveke- ja ranskalaisten ikkunoiden kaiteet pääosin lasikaiteita ja osin metallipinnakaiteita

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002533 ja VAIHEASEMAKAAVA 002533va
Muuran kaupunkikylät 2
LAUSUNNOT JA VASTINEET
kala 13.8.2024

Asemakaavoitus MHÄ ja CTA

Kaupunginhallitus 8.4.2024 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavamuutosehdotuksesta ja vaiheasemakaavasta 002533 ja 002533va / Muuran kaupunkikylät 2. Lausuntoja pyydettiin 12 kpl ja saatiin 6 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 24.4.2024 Telia Finland Oyj	Telialla on tietoliikennekaapeleita asemakaava-alueella. Niiden siirrosta ja suojaustarpeesta on oltava yhteydessä Teliaan. Ennen töiden aloittamista siirron maksaja tulee olla selvillä.	-
NRO 2, 29.5.2024 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapelit. Asemakaava-alueelle tarvitaan uusia muuntamoiden tilavarauksia, jotka on huomioitu asemakaavassa. Lausunnossa esitetään, että muuntamoiden paikat tulisi mieluiten esittää kaavakartalla siltä osin kuin mahdollista. Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Siirtoja on jo alustavasti käsitelty katusuunnittelun yhteydessä.	-
NRO 3, 31.5.2024 Uudenmaan liitto	Ei anna lausuntoa.	-
NRO 4, 31.5.2024 Uudenmaan ELY-keskus	Ilmastovaikutukset on arvioitu kattavasti ja selvityksessä on tuotu esimerkillisesti esiin käytetyt menetelmät ja lähtötiedot sekä vertailtu miniskenaariota ja BAU-skenaariota. Minimiskenaariossa	-

	tehtävät toimenpiteet vähentävät päästöjä huomattavasti. Näitä toimenpiteiden toteutumista edistetään kaavamääräyksillä, mutta niiden täysmääräiseen toteutumiseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Esimerkiksi uusitutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä betonia koskevat määräykset on muotoiltu niin että niiden hyödyntämistä edellytetään vain osittain. Melutilanne on alueella haastava. Kaavaratkaisua on kuitenkin kiitettävästi muutettu luonnosvaiheesta parempaan suuntaan. Viitesuunnitelman perusteella kaavaratkaisu mahdollistaa läpitalon huoneistot tai asunto ei avaudu ainoastaan meluisalle julkisivulle. Selostuksessa on esitetty perustelu asuntojen avautumissuuntaan liittyvään määräyksen lievennykseen.	
NRO 5, 31.5.2024 HSL	HSL kannattaa rakentamista tukeutuen kestävään liikkumiseen hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Materiaalissa on hyvin huomioitu tilavaraukset m. kaupunkipyörille ja liityntäpyörille. HSL on otettu hyvin mukaan Vantaan ratikan suunnitteluun. Lausunnossa esitetään muutosta selostuksessa olevaan kuvaan Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnoksesta.	-
NRO 6, 4.6.2024 HSY	Aiemmin laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma on päivitetty kevään ja kesän 2023 aikana. Vesihuollon rakentamiskustannusten arvioidaan koko Muuran kehittämisalueella olevan aiemmin arvioidun 3,3 M€ sijasta 5,8 M€.	Lisätään kaavaselostukseen vesihuollon alustava kustannusarvio.

	Kaavamuutosalueen osuudeksi arvioidaan alustavasti 2 M€. Asemakaavamuutos edellyttää johtosiirtoja ja vesihuollon uudisrakentamista, mutta ei edellytä johtokujien muodostamista. Kaavaselostuksen tulee sisältää vesihuollon esisuunnitelma ja alustava kustannusarvio.	

NRO 1
Telia Finland Oyj, 24.4.2024

Lausunto:

Telialla tietoliikennekaapeleita suunnitellulla asemakaavan muutosehdotuksen alueella.

Kaapeleiden siirto ja suojaus on huomioitava mahdollisten maanrakennustöiden yhteydessä, siirto ja suojaustarpeista on oltava yhteydessä Teliaan osoitteeseen production-desk@teliacompany.com hyvissä ajoin ennen mahdollisten maanrakennustöiden alkua.

Kaapelien katkaisua pitäisi pyrkiä välttämään ja suunnitellaan mahdolliset työt sivuttaissiirtoina ja tuentoina, kun ne mahdollisia. Suunnitelmat on myös pyrittävä laatimaan niin, että siirtoja ei tule kuin pakottavista syistä.

-Ennen töiden aloittamista pitää olla siirron maksaja selvillä.
-Korvaava siirtoreitti pitää olla valmiina ennen siirtojen suorittamista ja vanha reitti pitää olla toimintakuntoinen uuden reitin valmistumiseen asti.
-Osallistutaan hankkeen johtosiirtosuunnitteluun.

Siirto ja suojauskustannukset kuuluvat lähtökohtaisesti tilaajan maksettaviksi, ellei toisin ole sovittu (MRL, maankäyttö- ja rakennuslaki).

Vastine:
Kiitos lausunnosta. Huomioidaan nykyiset tietoliikennekaapelit jatkosuunnittelussa ja rakentamisessa.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 2
Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 29.5.2024

Lausunto:
Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1 - 2 mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Asemakaavan alueelle tarvitaan useita uusia muuntamoiden tilavarauksia. Muuntamoiden tilavaraukset kortteliin 52145, kortteliin 52147 LPA korttelialueelle sekä Aurtuaraitin eteläpäähän Y- korttelin puoleiseen kulmaukseen. Nämä tilatarpeet on huomioitu hyvin asemakaavamääräyksissä. Kirjaukset muuntamoiden tilatarpeista tulee säilyttää asemakaavamääräyksissä ja tuoda mm. viitesuunnitelmassa esitetyt muuntamoiden paikat mieluiten myös kaavakarttaan vm-rakennusalamerkintänä siltä osin kun on mahdollista.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Kaukolämpöverkko
Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 3). Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Siirtoja on jo alustavasti käsitelty katusuunnittelun yhteydessä.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

LIITTEET

1. Keskijänniteverkon kartta 1:3000
2. Pienjänniteverkon kartta 1:3000
3. Kaukolämpöverkon kartta 1:3000

Vastine: Kiitos lausunnosta. Aurtuaraitille sijoittuvan muuntamon merkitsemisestä kaavakartalle on keskusteltu kaavatyön aikana, mutta koska katualueelle ei näitä ole tapana merkitä, ei haluttu poiketa käytetystä linjauksesta. Muuntamon paikka tarkentuu katusuunnittelun edetessä ja sille etsitään mahdollisimman toimiva paikka.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 3
Uudenmaan liitto, 31.5.2024

Lausunto:
Kiitos lausuntopyynnöstä. Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta asemakaavasta.
UML dnro 199/06.02.00/2024

Vastine:
Kiitos lausunnosta.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 4
Uudenmaan Ely-keskus, 31.5.2024

Lausunto:
Lausunto asemakaavan muutos ja vaiheasemakaava, ehdotus, Muuran kaupunkikylät 2, Veromies, nro 002533 ja 002533va, Vantaa

Vantaan kaupunki on pyytänyt Uudenmaan ELY-keskuksen lausuntoa Muuran kaupunkikylät 2 asemakaavaehdotuksesta.

Kaavaratkaisun ilmastovaikutukset on arvioitu kattavasti. Selvityksessä on tuotu esimerkillisesti esiin käytetyt menetelmät ja lähtötiedot. Käytetyt päästökertoimet on valittu perustellusti. On erittäin hyvä, että arvioinnissa on vertailtu minimiskenaariota ja BAU-skenaariota. ELY-keskus katsoo, että minimiskenaariossa tehtävien toimenpiteiden eli maalämmön hyödyntäminen rakentamis- ja käyttövaiheessa, vähäpäästöisemmät materiaalivalinnat, energiatehokkuus ja sähköautojen käytön edistäminen vähentävät päästöjä huomattavasti. Minimiskenaarion mukaisia toimenpiteiden toteutumista edistetään kaavamääräyksin, mutta niiden täysimääräiseen toteutumiseen liittyy merkittävää epävarmuutta. Esimerkiksi uusiutuvaa energiantuotantoa ja vähähiilistä betonia koskevat määräykset on muotoiltu niin, että niiden hyödyntämistä edellytetään vain osittain.

Vaikka kaikki selvityksen toimenpiteet toteutettaisiin, on kaavaratkaisu kaukana tavoitellusta hiilineutraaliudesta. Tehdyn selvityksen perusteella vähähiilisyyden saavuttaminen vaatii vielä merkittäviä lisätoimia. On huomattava, että jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa voidaan vielä vaikuttaa huomattavasti hiilijalanjälkeen ja muuhun kestävyyteen. Lisätoimilla on merkitystä etenkin Vantaan kaupungin tavoitellessa hiilineutraaliutta jo vuoteen 2030 mennessä. Esimerkiksi pyöräpaikkojen laatua on hyvä vielä ohjata kaavamääräyksin edellyttämällä helppokulkuisuutta, runkolukitusta ja säältä suojattuja tiloja.

Melutilanne alueella on haastava. Kaavaratkaisua on kuitenkin kiitettävästi muutettu luonnosvaiheesta melun huomioimisen ja haittojen ehkäisemisen kannalta parempaan suuntaan. Viitesuunnitelman perusteella kaavaratkaisu mahdollistaa läpitalon huoneistot tai pelkästään sisäpihan suuntaan avautuvat asunnot, jolloin mikään asunto ei avaudu ainoastaan meluisalle julkisivulle. Selostuksessa on esitetty perustelu asuntojen avautumissuuntaan liittyvään määräyksen lievennykseen. Y-korttelin määräyksissä on huomioitu meluesteen tarpeellisuus ja annettu määräys vaiheittain rakentamisen huomioimisesta.

ELY-keskus muistuttaa, että kaikkien kaavaa-asiakirjojen ja kaavaan liittyvien selvitysten tulee olla asianosaisten käytettävissä kuulemisaikana.

Vastine:
Kiitos lausunnosta. Kaavaratkaisun suunnittelun lähtökohtana on ollut jo kaavaluonnosvaiheessa pyrkiä kaupunkirakenteellisesti suunnitelmaan, joka edistää kävelyä ja pyöräilyä, houkuttelee joukkoliikenteen käyttämiseen sekä keskittää pysäköinnin pysäköintilaitoksiin, jolloin autoliikennettä saadaan vähennettyä alueella ja mahdollistetaan maanvaraiset pihat. Lisäksi kaavalla edellytetään kaupunkivihreän toteuttamista kaikin mahdollisin keinoin (kasvikatot, katualueiden runsaat viheristutukset sekä hulevesien luonnonmukainen viivyttäminen julkisessa kaupunkitilassa, tonttivihreät ja taskupuistot rakennusten ja kadun välissä) sekä osoitetaan nykyistä teollisuus- ja varastoaluetta puistoalueeksi. Kaavaratkaisun myötä alueen kasvullinen pinta-ala tulee nykytilanteeseen verrattuna lisääntymään. Hiilineutraalisuuteen positiivisesti vaikuttavia asioita on siis huomioita jo kattavasti kaavaratkaisussa ennen alueelle laadittavaa hiilineutraalisuusselvitystä. Lähtökohta hiilineutraalisuusselvityksen tekemiseen on ollut ns. tavanomaista asuinaluetta (jossa esim. on kansipihat tai pysäköinti maanvarainen ja hajautettu, ei joukkoliikennettä) selvästi parempi.

Hiilineutraalisuusselvityksen perusteella on edellä kuvattujen toimien lisäksi tuotu kaavamääräyksiin tiettyjä teemoja, kuten uusituvan energian tuotto ja vähähiilisen betonin käyttö. Asemakaavamuutoksen hiilineutraalisuusmääräykset on muotoiltu yhteistyössä maanomistajan ja rakennuttajan kanssa ja ne antavat suuntaa siihen, miten päästään paremmin kohti hiilineutraalisuutta. Lait ja asetukset, eivätkä myöskään rakennusteollisuus ja tekniset ratkaisut ole vielä siinä vaiheessa, että niistä saataisiin tukea todella tiukkojen kaavamääräysten perusteeksi. Pyöräpaikkojen laadusta asemakaavassa on jo määräys, jossa edellytetään helposti käytettävyyttä, säältä suojaamista sekä runkolukittavuutta osaan paikoista.

Asemakaavan aineisto ja selvitykset ovat kaikkien tutustuttavissa kaavojen nettisivuilla. Tämän kaavan aineiston puutteellisuus nähtävillä olon alussa johtui teknisestä virheestä. Jatkossa on hyvä tarkistaa tarkemmin, että kaikki aineistot ovat siirtyneet nettisivulle ennen nähtäville asettamista.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 5
HSL, 31.5.2024

Lausunto:
Lausunto Muuran kaupunkikylät 2 asemakaavaluonnoksesta ja vaiheasemakaavasta 002533 ja 002533va
Suunniteltava alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa. Alue rajautuu pohjoisessa Tikkurilantiehen, idässä Toiseensavuun ja etelässä Virkatiehen. Lännessä aluetta rajaa Pakkalantien itäpuoliset teollisuus- ja varastorakennusten tontit. Aviapolis-asema sijaitsee suunnittelualueen pohjoispuolella noin 250 m etäisyydellä.

Suunnittelualue on pääosin 1970- ja 1980-luvuilla rakentunutta teollisuus- ja varastorakennusten aluetta. Hanke tiivistää kaupunkirakennetta joukkoliikenteen runkolinjan ja suunnitteilla olevan Vantaan ratikan linjan varrella sekä hyvin saavutettavissa kehäradan Aviapolis-asemalta. Alueen pinta-ala on noin 19,8 ha ja kokonaisrakennusoikeus on yhteensä 137 310 km2.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

HSL kannattaa rakentamista tukeutuen kestävään liikkumiseen hyvien kulkuyhteyksien varrelle. Materiaalissa oli hyvin huomioitu tilavaraukset kaupunkipyörille ja pyöräliitynnälle ja muutenkin HSL on otettu hyvin mukaan Vantaan ratikan suunnitteluun, kaikkea emme ole kuitenkaan aiemmin huomanneet.

Joukkoliikenteen pysäkit ja niiden takana kulkevat pyörätiet muodostavat potentiaalisen konfliktipisteen, jossa matkustajien ja muiden liikkujien tulee olla valppaina. Nyt esitetyssä kuvassa 23 Toinensavu ja Muuranaukio välillä Artuakatu – Virkatie (Ramboll, luonnos 29.9.2022) tulisi vielä tutkia voisiko bussipysäkin takana olevaa pyörätietä siirtää hieman, jotta raitiotiepysäkin ja bussipysäkin välinen kävely-yhteys ei edellyttäisi ylittämään pyörätietä kahta kertaa?

Jatkosuunnittelussa myös Vantaan ratikan raidegeometria saman kuvan alueella tulisi tarkistaa yhteistyössä Kaupunkiliikenne Oy:n kanssa sellaiseksi, että se tuottaa mahdollisimman vähän melua.

HSL on mielellään mukana kestäviin kulkumuotoihin liittyvässä jatkosuunnittelussa.

Vastine:
Kiitos lausunnosta. Lausunnon huomiot kohdistuvat pääasiassa Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnoksen kuvaan. Lausunto välitetään Vantaan ratikan suunnittelulle tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei tarvetta tarkistuksiin.

NRO 6
HSY, 4.6.2024 (saapunut myöhässä)

Lausunto:
Asemakaavaselostuksessa todetaan mm. seuraavaa:
”Suunniteltava alue sijaitsee Veromiehen kaupunginosassa (kuva 1). Alue rajautuu pohjoisessa Tikkurilantiehen, idässä Toiseensavuun ja etelässä Virkatiehen. Lännessä aluetta rajaa Pakkalantien itäpuoliset teollisuus- ja varastorakennusten tontit. Aviapolis-asema sijaitsee suunnittelualueen pohjoispuolella noin 250 m etäisyydellä. Alueen pinta-ala on noin 19,8 ha. Tämä asemakaavan muutos ja vaiheasemakaava ovat Muuran alueen toinen varsinainen asemakaavahanke, joka on laadittu Muuran alueen kaavaluonnoksen pohjalta (052600). Asemakaava toteuttaa yleiskaavaa ja Vantaan ratikan kaavarunkoa. Asemakaavan muutoksella varaudutaan muuttamaan osa kaava-alueen nykyisistä teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueista (T ja TTV5) asuinkerrostalojen (AK), yleisten rakennusten (Y) ja autopaikkojen (LPA) korttelialueiksi, virkistys- ja puistoalueiksi (VU) sekä katu- ja torialueiksi. Toisensavun itäreunan leventämisellä muutetaan lisäksi pieni osa puistoaluetta katualueeksi.

Asuinkerrostalojen korttelialueiden rakennusoikeus on yhteensä 56 900 k-m2, josta asumisen osuus on 56 300 k-m2 ja liiketilojen 600 k-m2. Yleisten rakennusten rakennusoikeus on 15 900 k-m2. Asemakaavanmuutoksen mukaisten kortteleiden rakentamisen määrä on yhteensä 72 800 k-m2. Vaiheasemakaavalla T-kortteleiden tehokkuusluvulla osoitettu rakennusoikeus muutetaan kerrosalaneliömetreiksi, jotta Ensimmäisensavun kiinteistön rakennusoikeus säilyy samana, vaikka kiinteistön pinta-ala pienenee. Rakennusoikeutta on teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueissa yhteensä 64 510 km2. Kaava-alueen kokonaisrakennusoikeus on 137 310 km2. AK-kortteleiden tehokkuus on keskimäärin e=2,6, mutta tehokkuus vaihtelee välillä n. e=1,9-3,0. Y-korttelissa tehokkuus on n. e=0,6.

Hanke tiivistää kaupunkirakennetta, mikä on taloudellisuuden kannalta tärkeää. Se on myös joukkoliikenteen runkolinjan ja suunnitteilla olevan Vantaan ratikan linjan varrella sekä hyvin saavutettavissa kehäradan Aviapolis-asemalta. Hanke on kaupungin tavoitteiden mukainen. Asemakaavan mukainen rakentaminen sekä Aviapoliksen alueen voimakas kehittyminen edellyttävät olemassa olevien vesihuoltoverkostojen siirtämistä, kapasiteetin kasvattamista sekä uusien verkostojen rakentamista koko Muuran alueelle. Tarvittavia toimenpiteitä on esitetty Muuran kaavaluonnosvaiheessa Destian laatimassa Muuran alustavassa kunnallisteknisessä yleissuunnitelmassa sekä Afryn tekemässä Muuran alueen painepiiriraja -selvityksessä. Näiden selvitysten ratkaisut eroavat joiltain osin toisistaan, ja tämän vuoksi Ramboll on tarkistanut ja päivittänyt vesihuollon ratkaisuja koko Muuran alueelle vuoden 2023 aikana.”

<u>Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa:</u>

Kaavamuutosalueella ja sen välittömässä läheisyydessä sijaitsee rakennettua vesihuoltoa. Sekä Toisellasavulla että Virkatiellä sijaitsee käytössä olevia vesihuoltolinjoja. Asutusta ei alueella nykyään ole, vaan rakennettu vesihuolto palvelee alueella sijaitsevaa yritystoimintaa. Aiemmin laadittu kunnallistekninen yleissuunnitelma on päivitetty kevään ja kesän 2023 aikana. Vesihuollon rakentamiskustannusten arvioidaan koko Muuran kehittämisalueella olevan aiemmin arvioidun 3,3 M€ sijasta 5,8 M€. Kaavamuutosalueen osuudeksi arvioidaan alustavasti 2 M€. Asemakaavamuutos edellyttää johtosiirtoja ja vesihuollon uudisrakentamista, mutta ei edellytä johtokujien muodostamista.
Kaavaselostuksen tulee sisältää vesihuollon esisuunnitelma ja alustava kustannusarvio.

Vastine:
Kiitos lausunnosta. Uuden turvallisuuslinjauksen myötä vesihuollon yleissuunnitelmat eivät ole enää julkisia, joten sitä ei lausunnosta huolimatta lisätä kaavaselostukseen.

Tarkistukset:
Täydennetään kaavaselostukseen vesihuollon alustava kustannusarvio.

15 Lausunnon antaminen luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi / TeA

VD/6629/00.04.03/2024

TeA/HW/MH/EP/MT

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoa luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi. Esityksellä luotaisiin mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä sekä annettaisiin kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Lausunnot pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön viimeistään perjantaina 1.11.2024.

Esitysluonnos liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman kokonaisuuteen ”Kasvun kaava”. Tavoitteena on luoda mikroliikkumista (muun muassa sähköpotkulaudat) ohjaavaa lainsäädäntöä sekä antaa kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Hallituksen esitystä mikroliikkumista ohjaavasta lainsäädännöstä valmistelevan työryhmän työn pohjana on toiminut liikenne- ja viestintäministeriön alkuvuonna 2023 laatima arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista sekä siitä saadut lausunnot.

Esitysluonnoksen tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä. Tavoitteena on lisätä sääntelyn ennalta estävyyttä siten, että mikroliikenteessä tapahtuvat liikennerikkomukset ja –rikokset sekä niistä aiheutuvat vaaratilanteet vähenisivät.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettaisiin lisättävän uutta sääntelyä mikroliikenneluvasta ja sen myöntämisestä. Tavoitteena olisi antaa kaupungeille ja kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan.

Tieliikennelakiin ehdotettaisiin kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen promillerajaa ja sen noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia koskevia säännöksiä. Tavoitteena olisi parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia liikenneonnettomuuksia.

Tieliikennelakiin ehdotettaisiin lisättävän uusi kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen tarkoitettu liikennemerkki ja tiemerkintä. Tavoitteena olisi parantaa kaupunkien ja kuntien keinoja mikroliikenteen liikenteenohjauksessa.

Ajoneuvolain soveltamisalaa ehdotettaisiin muutettavaksi siten, että jatkossa kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa. Tavoitteena olisi, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n kohdan 2 mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Liikenne- ja viestintäministeriölle liitteen mukainen Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi
- Liikenne- ja viestintäministeriön lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi
- Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
liikenteen kehittämispäällikkö Emmi Pasanen, puh. 050 314 5075
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaan kaupungin lausunto luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Lausunnot pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön:

- Huomiot esityksen tavoitteista
- Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2
- Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista
- Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista
- Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista
- Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista
- Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta
- Huomiot muista mahdollisista asioista

<u>Esityksen tavoitteet</u>

Esityksen tavoitteet ja perustelut on kuvattu hyvin. Mikroliikkumisvälineisiin on liittynyt useita turvallisuuteen ja esteettömyyteen kohdistuvia ongelmia, joten esityksen tavoitteet juuri liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi ovat erittäin tärkeitä. Mikroliikkumisen turvallisuuteen ja esteettömyyteen voivat vaikuttaa sekä käyttäjien tietämättömyys säännöistä että piittaamattomuus. Tavoitteissa on huomioitu molemmat: mukana ovat sekä liikkumisen ja liikennesääntöjen selkeyttäminen että valvonnan helpottaminen ja mahdollisuudet.

Erityisen keskeinen tavoite on saada kaupungille paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Tavoite työkalujen kustannustehokkuudesta ja viranomaisten valvonnan tarpeen vähentämisestä on tärkeää, jotta toimenpiteiden toteuttamista eivät estä niiden vaatimat resurssit. Nykytilanteessa välttämättömistä turvallisuuteen ja esteettömyyteen liittyvistä ratkaisuista on jouduttu neuvottelemaan vaihtelevalla menestyksellä palveluntarjoajien kanssa, mikä ei ole kestävää.

Mikroliikennelupa on kaupungin kannalta erittäin tärkeä, koska vapaaehtoisilla sopimuksilla ei voida varmistaa riittäviä turvallisuuteen ja esteettömyyteen vaikuttavia ratkaisuja ja siten mahdollisuutta turvalliseen ja esteettömään liikkumiseen kaikille. Mikroliikennelupa antaisi kaupungille tehokkaan keinon ohjata mikroliikkumisvälineiden määriä sekä käyttöä ja pysäköintiä turvallisuus, esteettömyys ja kunnossapito huomioiden.

Tavoitteena pitää olla myös mahdollisimman yhdenmukaiset ratkaisut ainakin kaupunkiseuduilla, joilla liikkuminen tapahtuu kunnanrajoista välittämättä. Tätä varten tarvitaan kuntien välistä yhteistyötä tarvittavilta osin yhtenäisten lupaehtojen määrittelemiseksi sekä konkreettisten hyvien ratkaisujen etsimiseksi.

Esityksen vaikutukset

Esitetyn kokonaisuuden vaikutuksia on tuotu esille monipuolisesti eri näkökulmista. On erittäin hyvä, että ehdotuksessa on nostettu esille erityisesti liikenteessä heikoimmassa asemassa olevien, kuten lasten, vanhusten ja liikkumisesteisten turvallisen liikkumisen näkökulma. Vantaalla liikenneturvallisuus ja esteettömyys ovat pitkään olleet keskeisiä teemoja, jotka on huomioitu kaupunkiympäristön suunnittelussa. Onkin tärkeää, ettei yksi kulkumuoto heikennä muiden kulkumuotojen turvallisuutta tai erityisesti heikommassa asemassa olevien liikkumismahdollisuuksia ja siten arjen sujuvuutta.

Esitetyt toisiaan tukevat toimenpiteet kokonaisuudessaan antavat erittäin hyvät mahdollisuudet liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseen sekä kunnossapidon helpottamiseen yhteiskäyttöisten mikroliikkumisvälineiden hankaloittamatta. Toteutuakseen vaikutukset toki vaativat käytännön toimia. Tekniset ratkaisut mahdollistavat kuitenkin merkittävät vaikutukset ilman kalliita investointeja suureen määrään liikenteenohjauslaitteita tai muuhun infraan.

Esityksessä mainitaan, että turvallisuustilanne on parantunut palveluiden kehittyessä entistä liikenneturvallisemmiksi, johtuen osittain yritysten ja kuntien tekemistä vapaaehtoisista sopimuksista ja liikkumisvälineisiin tottumisesta. Vantaalla on kuitenkin ollut havaittavissa, että yritysten halukkuus noudattaa vapaaehtoisuuteen perustuvia kaupungin ohjeita on heikentynyt oletettavasti kustannusten kasvusta ja kilpailutilanteen koventumisesta johtuen. Tämä on näkynyt Vantaalla esimerkiksi sähköpotkulautojen sijoittamisessa keskeisiin, mutta turvallisuuden kannalta ongelmallisiin paikkoihin tai lautojen tuomisessa kaduille ennen kuin säätilanne sen turvallisesti sallii. Näin ollen vapaaehtoisuuteen perustuvilla käytännöillä saattaisi tulevaisuudessa olla nykyistä pienempi merkitys, mikä tekee nyt esitetyistä lainsäädännön muutosten mahdollistavista toimenpiteistä entistä tärkeämpiä.

Mikroliikennelupa

Mikroliikennelupa on Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan ehdottomasti esityksen tärkein toimenpide. Esityksen mukaan kunnat voisivat määritellä ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Esitetyt mahdollisuudet lupaehtojen vastaisesti tai ilman mikroliikennelupaa pysäköityjen välineiden siirtämiseen välittömästi sekä viime kädessä lupaehtojen noudattamatta jättämisestä johtuvaan mikroliikenneluvan peruuttamiseen tehostaisivat kaupungin keinoja huolehtia lupaehtojen noudattamista. Jotta luvan peruuttaminen olisi tehokas keino, pitäisi olla mahdollista panna päätös täytäntöön mahdollisesta muutoksenhausta huolimatta.

Kaupungin mahdollisuus asettaa alueelleen pysäköinti- ja nopeusrajoitusalueisiin liittyviä lupaehtoja, jotka palveluntarjoajan edellytettäisiin asettavan voimaan sovellukseen asetettavilla teknisillä rajoituksilla, on erittäin tärkeä. Yksittäiset mikroliikkujat eivät voi käytännössä olla noudattamatta tällaisia teknisiä rajoituksia, mikä parantaa paljon paremmin liikkumisen turvallisuutta ja esteettömyyttä kuin pelkät liikennesäännöt tai perinteisin liikenteenohjauslaittein toteutettu liikenteenohjaus, joita voi olla noudattamatta. Teknisesti on mahdollista toteuttaa pysäköinti- ja nopeusrajoitusten lisäksi muitakin turvallisuutta parantavia ratkaisuja, kuten matkustajan kuljettamisen tai jalkakäytävillä ajamisen estämisen.

Esitetty joustava mikroliikennelupa mahdollistaisi kunnissa kunkin oman tilanteen ja alueellisten erityispiirteiden huomioimisen, esimerkiksi pysäköinnin kieltämisen ahtailla ja esteettömyyden kannalta tärkeillä alueilla. Yhtenevät käytännöt eri kuntien välillä olisivat kuitenkin suotavia selkeyden ja viestinnän vuoksi. Erityisesti tiiviillä kaupunkiseuduilla kuntien välinen yhteistyö onkin tarpeen, jotta ratkaisut olisivat kuntarajojen yli liikkuville käyttäjille selkeitä. Tämä toisaalta helpottaisi myös mikroliikkumisvälineitä tarjoavien yritysten toimintaa.

Esityksen mukaan mikroliikennelupaa ei edellytettäisi esimerkiksi pienimuotoisesta taloyhtiön asukkaille tarjoamastaan toiminnasta tai turisteille kivijalkaliiketilasta tapahtuvasta vuokraustoiminnasta. Esitetyt rajaukset ovat tarpeellisia mahdollistamaan erilaisten liikkumisratkaisujen järjestäminen pienimuotoisesti tietylle porukalle. Kunta ei myöskään tarvitse lupaa omaan yhteiskäyttöisten mikroliikkumisvälineiden vuokraustoimintaansa hallinnoimallaan alueellaan. Kunnan vuokraustoiminnassa on kuitenkin noudatettava hallinnoimalla alueellaan voimassa olevia mikroliikenneluvan lupaehtoja. Tähän liittyen olisi tärkeää selkeyttää lupaehtojen osalta, että ne voisivat olla erilaisia eri liikkumisvälineiden osalta. Esimerkiksi mekaanisille, asemallisille kaupunkipyörille ja asemattomille sähköpotkulaudoille voi olla tarkoituksenmukaista asettaa erilaisia lupaehtoja.

Mikroliikenneluvan lupaehtojen osalta esityksessä todetaan, että kunta voisi mikroliikenneluvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutokset olisivat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä. Kaupungin kehittyessä, maankäytön muuttuessa ja kokemusten kertyessä mikroliikkumispalveluista, voi olla tarpeen muuttaa lupaehtoja turvallisuussyistä lyhyelläkin aikavälillä. Vantaan kaupunki kokee, että edellä mainitun välttämättömyyden arviointi on käytännössä usein tulkinnanvaraista ja esittää siksi, että välttämätön korvattaisiin tässä tarpeelliseksi -sanalla.

Promilleraja

Vantaan kaupunki pitää erittäin perusteltuna moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle esitettyä promillerajaa 0,5. Yksiselitteinen promilleraja ja oikeus puhalluttaa kuljettaja seulonta-alkometrillä tehostettuna valvonnalla, tiedottamisella ja kampanjoilla on todennäköisesi erittäin vaikuttava keino sähköpotkulaudoilla tapahtuvien onnettomuuksien vähentämiseksi. Promilleraja vaikuttaa myös yksityisomisteisten ajoneuvojen kuljettajiin. Puuttumisen keinojen parantuessa, on riittävään valvontaan kuitenkin löydyttävä resursseja, jotta kiinnijäämisriski on tarpeeksi suuri ja se yhdessä sanktioiden kanssa käytännössä vaikuttaa toimintaan ennaltaehkäisevästi.

Liikennevalvonta

Nykytilanteessa mikroliikkumiseen kohdistuvaa liikennevalvontaa ei ole voitu toteuttaa kovinkaan tehokkaasti: esimerkiksi poliisilta puuttuu puhallutusoikeus, pysäköintivirhemaksujen kohdentaminen kuljettajalle on erittäin hankalaa ja mahdollisuudet välineiden siirtoon haitan vuoksi tulkinnanvaraisia. Nyt esitetyt muutokset toisivatkin merkittävää parannusta tilanteeseen. Keskeistä on myös, että valvontaan käytettävien resurssien tarvetta vähentäisivät teknisesti määritellyt rajoitukset, joita käyttäjä ei voi jättää noudattamatta.

Liikenteenohjauslaitteet

Vantaan kaupunki pitää esitettyjä uusia liikenteenohjauslaitteita hyvänä lisänä kuntien työkalupakkiin. Vuokrattavien välineiden osalta mikroliikenneluvalla on käytännössä isompi merkitys, koska sen mahdollistamia määräyksiä esimerkiksi pysäköintikieltoalueista tai ajallisista nopeusrajoituksista on helpompi toteuttaa ja toisaalta niiden noudattaminen voidaan teknisin ratkaisuin varmistaa. Tämä ei kuitenkaan koske yksityisillä välineillä liikkuvia, joten liikenteenohjauslaitteet ovat välttämättömiä, kun on tarve ohjata myös näitä. Käytännön syistä (liikennemerkkejä tarvitaan usein todella paljon eri suunnille) liikenteenohjauslaitteiden käyttö kaupungissa rajoittunee kuitenkin vain kaikkein keskeisimmille paikoille, joissa kaikkien mikroliikkujien ja pysäköinnin ohjaaminen on erityisen tärkeää.

Esityksessä ehdotetaan, vaikkei se mikroliikkumiseen sääntelyyn liitykään, myös uutta niin sanottua ylijatkettua jalkakäytävää osoittavaa lisäkilpeä, jota voitaisiin käyttää liikennemerkkien B5 (väistämisvelvollisuus risteyksessä, ”kärkikolmio”) tai B6 (pakollinen pysäyttäminen, ”stop-merkki”) yhteydessä. Merkkiyhdistelmällä informoitaisiin ajoneuvon kuljettajaa väistämisvelvollisuudesta ennen jalkakäytävän ylitystä. Merkki on hyvä lisäys selkeyttämään tilannetta erityisesti talvisin, jolloin ylijatkettua jalkakäytävää voi olla hankala huomata. Merkintätavan pitäisi kuitenkin olla tienpitäjää velvoittava, jotta ratkaisut tienkäyttäjälle olisivat yhteneväiset kaikkialla. Pääsääntöisesti ylijatketulla osuudella on sekä jalkakäytävä, että pyörätie, mikä nyt esitetyllä ratkaisulla edellyttäisi kahta lisäkilpeä. Vantaan kaupunki ehdottaakin uutta lisäkilpeä, jossa olisi huomioitu sekä jalkakäytävä että pyörätie.

Vantaalla on noussut esille ongelma mopojen pysäköinnistä jalkakäytävälle erityisesti kaupunkien tonteilla (esim. koulut ja uimahallit). Mopojen pysäköinti jalkakäytävällä on laillista, ellei sitä erikseen merkillä ole kielletty. Jalkakäytäville ja pyöräteille pysäköidyt mopot voivat kuitenkin aiheuttaa vastaavia turvallisuushaittoja muin mikroliikkumisvälineet. Nykyisin turvallisuussyistä mopot on ohjattu kaupungeissa pääsääntöisesti ajoradalle, jolloin niiden pysäköinti jk/pp-teillä ei ole enää perusteltua. Vantaan kaupunki ehdottaakin tarkasteltavan myös mopojen jalkakäytävillä ja pyöräteillä tapahtuvaan pysäköintiin liittyen lainsäädännön muutosta tässä yhteydessä.

Ajoneuvolain soveltamisala

Vantaan kaupunki pitää ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevia ehdotuksia erittäin kannatettavina. Muutoksen myötä kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja. Muutoksella myös jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Mainitut muutokset selkeyttäisivät liikennesääntöjä niin mikroliikkumisvälineiden käyttäjien kuin muulla tavoilla liikkuvien kannalta parantaen siten turvallisuutta ja ennakoitavuutta väistämistilanteissa.

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Mikroliikkumisen turvallisuuden ja esteettömyyden parantamisen varmistaminen vaativat ehdottomasti parempia keinoja nykyisen vapaaehtoisen sopimisen sijaan. Vantaan kaupunki katsoo luonnoksessa hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi esitetyt muutokset erittäin kannatettavaksi, ja toivoo uuden lainsäädännön tulevan voimaan mahdollisimman pian, jotta kaupunki voisi toteuttaa turvallisuuden kannalta merkittäviä toimenpiteitä jo kaudelle 2025.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö

24.09.2024 VN/26458/2023

Lausuntopyyntö luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi. Esityksellä luotaisiin mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä sekä annettaisiin kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Tausta

Esitysluonnos liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman kokonaisuuteen Kasvun kaava. Hallituksen ohjelman mukaisesti esitysluonnoksen tavoitteena on luoda mikroliikkumista (muun muassa sähköpotkulaudat) ohjaavaa lainsäädäntöä sekä antaa kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Lisäksi hallitusohjelman mukaan hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Maaliskuussa 2022 hyväksytyssä, vuosille 2022–2026 annetussa liikenneturvallisuusstrategiassa on tunnistettu, että uudet liikkumisen muodot lisäävät osaltaan liikenneturvallisuuden haasteita. Liikenneturvallisuusstrategia sisältää useita toimenpiteitä mikroliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Toimenpiteitä ovat muun muassa selvitykset pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta sekä kuntien toimivaltuuksista ohjata mikroliikennepalveluita alueillaan.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti työryhmän valmistelemaan hallituksen esitystä mikroliikkumista ohjaavasta lainsäädännöstä lokakuussa 2023. Työryhmän työn pohjana toimi liikenne- ja viestintäministeriön alkuvuonna 2023 laatima arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista sekä siitä saadut lausunnot.

Tavoitteet

Esitysluonnoksen yleisenä tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä. Tavoitteena on varmistaa liikenneturvallisuuden positiivinen kehitys

mikroliikkumisen yleistyessä. Tavoitteena on lisätä sääntelyn ennalta estävyyttä siten, että mikroliikenteessä tapahtuvat liikennerikkomukset ja –rikokset sekä niistä aiheutuvat vaaratilanteet vähenisivät.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotettaisiin lisättävän uutta sääntelyä mikroliikenneluvasta ja sen myöntämisestä. Tavoitteena olisi antaa kaupungeille ja kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan.

Tieliikennelakiin ehdotettaisiin myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen promillerajaa ja sen noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia koskevia säännöksiä. Tavoitteena olisi parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia liikenneonnettomuuksia.

Tieliikennelakiin ehdotettaisiin lisättävän uusi kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen tarkoitettu liikennemerkki ja tiemerkintä. Tavoitteena olisi parantaa kaupunkien ja kuntien keinoja mikroliikenteen liikenteenohjauksessa.

Ajoneuvolain soveltamisalaa ehdotettaisiin muutettavaksi siten, että jatkossa kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa. Tavoitteena olisi, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

Vastausohjeet vastaanottajille

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää oikeusministeriötä arvioimaan esitysluonnosta erityisesti perusoikeuksien kannalta.

Lausunnot pyydetään antamaan vastaamalla lausuntopalvelu.fi:ssä julkaistuun lausuntopyyntöön. Lausuntoa ei tarvitse lähettää erikseen sähköpostitse tai postitse.

Lausunnon antaakseen vastaajan tulee rekisteröityä ja kirjautua lausuntopalvelu.fi:hin. Tarkemmat ohjeet palvelun käyttämiseksi löytyvät lausuntopalvelu.fi:n sivulta Ohjeet > Käyttöohjeet.

Palvelun käyttöönoton tukea voi pyytää osoitteesta lausuntopalvelu.om@gov.fi.

Lausuntoja voivat antaa muutkin kuin jakelussa mainitut.

HUOM! Kaikki annetut lausunnot ovat julkisia ja ne julkaistaan lausuntopalvelu.fi:ssä.

Jos lausuntoa ei ole mahdollista antaa lausuntopalvelu.fi:ssä, lausunto voidaan myös toimittaa sähköpostilla osoitteeseen kirjaamo.lvm@gov.fi. Lausunnossa pyydetään mainitsemaan asianumero VN/26458/2023

Ruotsinkielinen käännös lausuntopyynnöstä, esitysluonnoksen pääasiallisesta sisällöstä ja lakiehdotuksista lisätään lausuntopyynnölle mahdollisimman pian.
En svensk översättning av begäran om utlåtande, propositionsutkastets huvudsakliga innehåll och lagförslagen tilläggs till begäran om utlåtande så snart som möjligt.

Aikataulu

Lausunnot pyydetään toimittamaan viimeistään perjantaina 1.11.2024.

Valmistelijat

Lisätietoja antavat

Erityisasiantuntija Sofia Johansson p. 0295342090, sofia.johansson@gov.fi
Erityisasiantuntija Juuso Suomento p. 0295342071, juuso.suomento@gov.fi

Linkit

https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM044:00/2023 - Säädöshanke valtioneuvoston hankepalvelussa.

Liitteet:

Luonnos_Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi.pdf - Luonnos hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

Jakelu:

A-klinikkasäätiö
Arctic Rides Oy
Augment
Autoliitto
Bird
Bird
Bird
Bolt
Elinkeinoelämän keskusliitto
Espoon kaupunki
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Etelä-Savon ELY-keskus
Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf
Helsingin ja Uudenmaan Näkövammaiset ry
Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiiri HUS
Helsingin kaupunki
Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä
Hop Scooters
Hämeen ELY-keskus
Hämeenlinnan kaupunki
Invalidiliitto
ITS-Finland ry
Joe Scooters
Joensuun kaupunki

Jyväskylän kaupunki
Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Kainuun ELY-keskus
Kajaanin kaupunki
Keski-Suomen ELY-keskus
Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Korkein hallinto-oikeus
Korkein oikeus
Kotkan kaupunki
Kuluttajaliitto
Kuntaliitto
Kuopion kaupunki
Kuopion yliopistollinen sairaala
Lahden kaupunki
Lapin ELY-keskus
Lappeenrannan kaupunki
Lapsiasiavaltuutettu
Liikenne- ja viestintävirasto
Liikenneoikeusyhdistys ry
Liikenneopetus ry
Liikennesuunnittelun seura ry
Liikenneturva
Liikenneturvallisuuden erityisasiantuntijat LIIKO ry
Liikennevakuutuskeskus
Liikenteen turvallisuuskouluttajat (LIITU) ry
Liikkuvan poliisin perinneyhdistys
Lime
Lime Electric Ireland Limited
Lime Electric Ireland Limited
Mikkelin kaupunki
Nordic Carbide Oy
Näkövammaisten liitto ry
Oikeusministeriö
Onnettomuustietoinstituutti
Onnettomuustutkintakeskus
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Opetushallitus
Oulun kaupunki
Oulun yliopistollinen sairaala
Pirkanmaan ELY-keskus
Pohjanmaan ELY-keskus
Pohjois -Pohjanmaan ELY-keskus
Pohjois-Karjalan ELY-keskus
Pohjois-Savon ELY-keskus
Poliisihallitus
Porin kaupunki
Pysäköinninvalvonnan neuvottelukunta
Pyöräilykuntien verkosto
Pyöräliitto ry
Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy
RideHoop Oy

Rovaniemen kaupunki
Ryde Technology
Satakunnan ELY-keskus
Sisäministeriö
Sosiaali- ja terveysministeriö
Starship
SUN Scooters
SUN Scooters
Suomen Lääkäriliitto ry
Suomen ympäristökeskus
Tampereen kaupunki
Tampereen yliopisto
Tampereen yliopistollinen sairaala
Terveyden ja hyvinvoinnin laitos
Tier Mobility Finland Oy
Tier Mobility Finland Oy
Tier Mobility Finland Oy
Tietosuojavaltuutetun toimisto
Tilastokeskus
Turun kaupunki
Turun yliopistollinen keskussairaala
Turvallisuus- ja kemikaalivirasto Tukes
Työ- ja elinkeinoministeriö
Uudenmaan ELY-keskus
Vaasan kaupunki
Vammaisfoorumi
Vammaisten henkilöiden oikeuksien neuvottelukunta VANE
Vanhusasiavaltuutettu
Vantaan kaupunki
Varsinais-Suomen ELY-keskus
Voi Technology Finland Ab
Väylävirasto
Ympäristöministeriö

Esityksen tavoitteet

Huomiot esityksen tavoitteista

Esityksen vaikutukset

Huomiot esityksen vaikutusten arviointia koskevasta luvusta 4.2

Mikroliikennelupa

Huomiot mikroliikennelupaa koskevista ehdotuksista

Promilleraja

Huomiot kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettamisen promillerajaa koskevista ehdotuksista

Liikennevalvonta

Huomiot liikennevalvontaa koskevista ehdotuksista

Liikenteenohjauslaitteet

Huomiot uusia liikenteenohjauslaitteita (liikennemerkki ja tiemerkintä) koskevista ehdotuksista

Ajoneuvolain soveltamisala

Huomiot ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevasta ehdotuksesta

Muita huomioita esitysluonnoksesta

Huomiot muista mahdollisista asioista

Lausunnonantajan lausunto

Voit jättää liitteitä lausunnon yhteyteen. Sallittuja tiedostoformaatteja ovat: pdf, doc, docx, xls, xlsx, ppt, pptx, csv, txt, rtf, zip, jpg, jpeg, png, gif and tif. Liitetiedostojen koko tulee olla pienempi kuin 50 Mb.

Reinimäki Saara
Liikenne- ja viestintäministeriö

Säynäjärvi Iiro
Liikenne- ja viestintäministeriö

Hallituksen esitys eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi liikenteen palveluista annettua lakia, tieliikennelakia, ajoneuvolakia ja ajoneuvojen siirtämisestä annettua lakia.

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman kokonaisuuteen Kasvun kaava. Hallituksen ohjelman mukaisesti esityksen tavoitteena on luoda mikroliikkumista (muun muassa sähköpotkulaudat) ohjaavaa lainsäädäntöä sekä antaa kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Hallituksen ohjelman mukaan hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050. Esityksen pääasiallisena tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta.

Liikenteen palveluista annettuun lakiin ehdotetaan lisättävän uutta sääntelyä mikroliikenneluvasta ja sen myöntämisestä. Tavoitteena on antaa kaupungeille ja kunnille aikaisempaa paremmat työkalut mikroliikkumisen hallintaan.

Tieliikennelakiin ehdotetaan lisättävän uusi kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen tarkoitettu liikennemerkki ja uusi tiemerkintä. Tavoitteena on parantaa kaupunkien ja kuntien keinoja mikroliikenteen liikenteenohjauksessa. Tieliikennelakiin ehdotetaan myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen promillerajaa sekä sen noudattamisen valvontaa ja seuraamuksia koskevia säännöksiä. Tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia liikenneonnettomuuksia.

Ajoneuvolain soveltamisalaa ehdotetaan muutettavaksi siten, että jatkossa kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa. Tavoitteena on, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.5.2025.

SISÄLLYS

ESITYKSEN PÄÄASIALLINEN SISÄLTÖ....1
PERUSTELUT....5
1 Asian tausta ja valmistelu....5
1.1 Tausta....5
1.2 Valmistelu....6
2 Nykytila ja sen arviointi....7
2.1 Mikroliikenne Suomessa....7
2.1.1 Mikroliikkumisen määritelmä....7
2.1.2 Mikroliikennepalvelut....7
2.1.3 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ja käyttäminen julkisessa katutilassa....9
2.1.4 Kuntien mahdollisuudet ohjata mikroliikennettä....10
2.1.5 Kuntien resurssit mikroliikennepalveluiden ohjaamisessa....11
2.2 Mikroliikenteen turvallisuustilanne....14
2.2.1 Mikroliikenteen onnettomuustilastointi....14
2.2.2 Mikroliikenteen onnettomuudet....14
2.2.3 Päihteet onnettomuuksissa....16
2.3 Mikroliikenteen liikennesäännöt ja valvonta....17
2.3.1 Liikenneturvallisuus ja sanktiot....17
2.3.2 Mikroliikennepalveluiden käyttöä ohjaava lainsäädäntö....18
2.3.3 Tieliikennelaki ja rikoslaki....19
2.4 Liikennevalvonta....24
2.4.1 Poliisin liikennevalvonta....24
2.4.2 Esitutkinta ja pakkokeinot....25
2.4.3 Sanktiot liikennerikkomuksista ja -rikoksista....26
2.4.4 Pysäköinninvalvonta....26
2.4.5 Ajoneuvojen siirtäminen....28
2.5 Liikenneturvallisuusstrategia....28
2.5.1 Mikroliikkuminen liikenneturvallisuusstrategiassa....28
2.5.2 Selvitys mikroliikkumisen promillerajasta....30
2.6 Liikennevakuuttaminen....31
3 Tavoitteet....32
4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset....33
4.1 Keskeiset ehdotukset....33
4.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut....34
4.1.2 Liikennejuopumus....34
4.1.3 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen....36
4.1.4 Muut korjaustarpeet....36
4.2 Pääasialliset vaikutukset....37
4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista....37
4.2.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen....39
4.2.3 Vaikutukset saavutettavuuteen....42
4.2.4 Taloudelliset vaikutukset....42
4.2.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan....43
4.2.6 Ekologinen kestävyys....45

4.2.7 Sosiaalinen kestävyys....45
4.2.8 Vaikutukset sääntelytaakkaan....46
5 Muut toteuttamisvaihtoehdot....46
5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset....46
5.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut....46
5.1.2 Liikennejuopumus....48
5.1.3 Väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtäminen....50
5.1.4 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen....50
5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot....51
5.2.1 Ruotsi....51
5.2.2 Norja....52
5.2.3 Viro....54
5.2.4 Puola....55
5.2.5 Tanska....55
5.2.6 Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajat Euroopassa..57
6 Lausuntopalaute....58
6.1 Esityksen lausuntopalaute....58
6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto....58
7 Säännöskohtaiset perustelut....58
7.1 Liikennepalvelulaki....58
7.2 Tieliikennelaki....62
7.3 Ajoneuvolaki....68
7.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä....69
8 Voimaantulo....69
9 Toimeenpano ja seuranta....69
10 Suhde muihin esityksiin....70
10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä....70
11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys....70
11.1 Johdanto....70
11.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset....70
11.3 Mikroliikennevälineen kuljettajan päihtymystilan selvittäminen....76
11.4 Mikroliikennelupa....79
LAKIEHDOTUKSET....82
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta....82
tieliikennelain muuttamisesta....84
ajoneuvolain muuttamisesta....87
ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta....88
LIITE....89
SÄÄDÖSLIITE....89
LIITE....90
SÄÄDÖSLIITE....90
LIITE....92
RINNAKKAISTEKSTIT....92
liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta....92
tieliikennelain muuttamisesta....95
ajoneuvolain muuttamisesta....99
ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta....101

PERUSTELUT

1 Asian tausta ja valmistelu

1.1 Tausta

Esitys liittyy pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman kokonaisuuteen Kasvun kaava (kohta 6.5. Toimivat asuntomarkkinat ja sujuva liikenne). Hallitusohjelman mukaan luodaan mikroliikkumista (muun muassa sähköpotkulaudat) ohjaavaa lainsäädäntöä sekä annetaan kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Lisäksi hallitusohjelman mukaan hallitus asettaa liikenneturvallisuuden parantamisen tavoitteeksi, ettei Suomessa tapahdu liikennekuolemia vuonna 2050.

Valtioneuvosto on 24.3.2022 linjannut liikenneturvallisuusstrategiaa koskevassa periaatepäätöksessään toimenpiteistä, joilla tähdätään liikenteen turvallisuuden parantamiseen ja liikenneonnettomuuksien ehkäisemiseen. Liikenneturvallisuusstrategiaa koskevan periaatepäätöksen voimassaoloa on jatkettu nykyiselle hallituskaudelle. Liikenneturvallisuusstrategian visiona on, että kaikki liikennemuodot ovat vuoteen 2050 mennessä niin turvallisia, ettei kenenkään tarvitse kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä. Strategian toimenpideohjelmaan on kirjattu yhteensä 103 toimenpidettä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Toimenpideohjelmaan sisältyy myös useita mikroliikennettä koskevia toimenpiteitä. Strategia sisältää toimenpiteet muun muassa mikroliikkumisen verkoston perustamisesta, mikroliikkumisen liikennesääntöjä koskevasta viestinnästä ja mikroliikenneonnettomuuksien tilastoinnin kehittämisestä. Strategia sisältää myös toimenpiteet pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajaa koskevasta selvityksestä sekä selvityksestä kuntien toimivallan lisäämiseksi liikkumisen palveluiden ohjaamisessa.

Uudet liikenteen muodot ovat tuoneet mukanaan haasteita, jotka liittyvät erityisesti liikenneturvallisuuteen ja esteettömyyteen. Esimerkiksi sähköpotkulautojen suosio on lisääntynyt voimakkaasti erityisesti pääkaupunkiseudulla ja muissa suurimmissa kaupungeissa. Erilaisten mikroliikkumisvälineiden, kuten sähköpotkulautojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien, käyttö on turvallista, kun noudatetaan liikennesääntöjä, huomioidaan muut tienkäyttäjät, osataan hallita liikkumisvälinettä, ajetaan päihteettömästi ja noudatetaan vuokrausehtoja. Onnettomuusriski kasvaa, jos nämä edellytykset eivät ole kunnossa.

Mikroliikenteestä aiheutuu vaaratilanteita ja onnettomuuksia, joista syntyy henkilövahinkojen lisäksi merkittäviä kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta. Onnettomuuksien lukumääriä ei ole tilastoitu kattavasti, mutta henkilövahinkojen seurantaa on tehty terveydenhuollon yksiköissä. Sähköpotkulautaonnettomuuksissa loukkaantuu Suomessa vuosittain arviolta 1 600 henkilöä. Onnettomuuksien lisäksi toisena keskeisenä ongelmana on mikroliikenteen pysäköintivirheistä aiheutuva esteettömyyden heikentyminen. Väärin pysäköidyt ajoneuvot voivat haitata huomattavasti muita tienkäyttäjiä ja erityisesti liikkumisrajoitteisia tai näkövammaisia ihmisiä. Kolmanneksi ongelmaksi on tunnistettu kuntien lisääntynyt resurssitaakka mikroliikennepalveluiden ohjaamisessa.

Mikroliikennettä säädellään jo tällä hetkellä kattavasti muun muassa tieliikennelaissa (729/2018) ja rikoslaissa (39/1889). Nykyinen sääntely on kuitenkin todettu puutteelliseksi muun muassa päihtyneenä ajamisen osalta. Lisäksi ongelmia on aiheutunut siitä, että kunnilla ei ole nykyisin mahdollisuuksia ohjata kunnan alueella tapahtuvaa mikroliikkumista riittävän tehokkaasti. Tilannetta on pyritty parantamaan muun muassa kuntien ja mikroliikenteen palveluntarjoajien välisillä vapaaehtoisilla sopimuksilla, liikennevalvonnalla ja turvallisuusviestinnällä. Näillä keinoin ei ole kuitenkaan saavutettu toivottuja lopputuloksia. Lainsäädäntö on

keskeinen instrumentti liikenteessä hyväksyttävän toiminnan määrittämisessä. Lainsäädännön kehittäminen on keskeinen keino liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi. Toimivalla lainsäädännöllä voidaan varmistaa, että viranomaisilla ja kunnilla on riittävät ja tehokkaat toimivaltuudet ennalta ehkäistä liikenneonnettomuuksia ja mikroliikenteen muita haittoja.

1.2 Valmistelu

Esitys on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriössä. Esityksen valmistelu aloitettiin säädöshankepäätöksen mukaisesti 26.9.2023.

Ennen esityksen valmistelua liikenne- ja viestintäministeriössä laadittiin alkuvuonna 2023 arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista. Arviomuistio lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta 2.3.2023. Lausunnot pyydettiin toimittamaan 31.3.2023 mennessä. Arviomuistiossa esiteltiin mikroliikkumisen ja sitä koskevan sääntelyn nykytilaa ja siinä tunnistettuja ongelmia. Muistiossa esitettiin ratkaisuvaihtoehtoja tunnistettuihin ongelmiin ja arvioitiin vaihtoehtojen vaikutuksia. Arviomuistion liitteenä oli myös liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman toimenpiteen 91 mukainen selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajasta. Arviomuistioon saatiin yhteensä 86 lausuntoa. Lausunnoista on laadittu lausuntoyhteenveto. Arviomuistiosta saatuja lausuntoja on hyödynnetty hallituksen esityksessä nykytilan arvioinnissa, toteuttamisvaihtoehtojen kartoituksessa sekä niiden vaikutusten arvioinnissa.

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti syksyllä 2023 työryhmän valmistelemaan mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä hallitusohjelmakirjausten mukaisesti. Työryhmän toimikaudeksi asetettiin 16.10.2023–31.8.2025. Työryhmässä ovat olleet edustettuina ympäristöministeriö, oikeusministeriö, sosiaali- ja terveysministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto, Poliisihallitus, Kuntaliitto, Liikennevakuutuskeskus, Liikenneturva, Vammaisfoorumi sekä Helsingin, Turun ja Oulun kaupungit. Työryhmä on kokoontunut ennen hallituksen esitysluonnoksen lausuntokierrosta seitsemän kertaa. Mikroliikkumisen palveluntarjoajille järjestettiin hankkeen aikana erillinen kuulemistilaisuus 31.1.2024.

Esityksen nykytilakuvauksen ja vaikutusarvioinnin laati liikenne- ja viestintäministeriön, Liikenne- ja viestintäviraston ja Väyläviraston asiantuntijaryhmä. Työtä varten valmisteltiin arviointikehikko, johon kirjattiin valmisteltavana olevat toimenpiteet, keskeiset vaikutusketjut ja merkittävimmät arvioitavat vaikutukset. Aineistona hyödynnettiin muun muassa Liikenne- ja viestintäviraston tietoja mikroliikenteen markkinasta, terveydenhuollon toimijoiden tietoja henkilövahingoista sekä kansainvälistä tilasto- ja tutkimustietoa mikroliikenteestä. Vaikutusarvioinnin tulokset esitetään lähinnä laadullisena tietona suhteessa siihen, kuinka mikroliikenne kehittyisi ilman esityksessä ehdotettuja toimenpiteitä. Vaikutusten määrällistä arviointia ei ole voitu tuottaa riittävien lähtötietojen puutteellisuuden vuoksi. Esityksessä arvioidaan myös muita toteutusvaihtoehtoja ja esityksen toteuttamatta jättämisen vaikutuksia.

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen: Luonnos hallituksen esityksestä lähetettiin lausuntokierrokselle lausuntopalvelu.fi-palvelun kautta x.x.2024. Lausunnot pyydettiin toimittamaan x.x.2024 mennessä.

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen: Lainsäädännön arviointineuvosto on arvioinut esityksen.

Hallituksen esityksen valmisteluasiakirjat ovat julkisesti saatavilla valtioneuvoston hankeikkunassa osoitteessa https://valtioneuvosto.fi/hankkeet tunnuksilla LVM044:00/2023 (Hallituksen

esitys mikroliikkumista ohjaavaksi lainsäädännöksi), LVM047:00/2023 (Mikroliikkumista ohjaavaa lainsäädäntöä valmisteleva työryhmä) ja LVM018:00/2023 (Arviomuistio sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista).

2 Nykytila ja sen arviointi

2.1 Mikroliikenne Suomessa

2.1.1 Mikroliikkumisen määritelmä

Mikroliikkumisen käsitettä ei ole määritelty Suomen lainsäädännössä. Kansainvälisestikään määritelmä ei ole vakiintunut. Usein käytetyn ITF:n (International Transport Forum) määritelmän mukaan mikroliikkumista on liikkuminen enintään 350 kiloa painavilla ajoneuvoilla, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään 45 kilometriä tunnissa. Määritelmä on hyvin laaja, koska se pitää sisällään esimerkiksi polkupyörät, kevyet sähköajoneuvot ja osan L-luokan ajoneuvoista, mutta myös jalankulkua avustavat ja korvaavat liikkumisvälineet.

Tässä esityksessä mikroliikkumisen muotoina tarkastellaan ajoneuvolain (82/2021) 28 §:n 1 momentin ja 29 §:n mukaisilla ajoneuvoilla tapahtuvaa liikkumista. Ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa nimenomaisesti mainittujen polkupyörien lisäksi esityksessä huomioidaan L1e-A-luokan moottorilla varustetut polkupyörät. Kansallisesti voidaan puhua sekä mikroliikkumisesta että siitä muodostuvasta mikroliikenteestä. Mikroliikkuminen voi olla sidoksissa mikroliikennepalveluun, jolloin mikroliikkuminen tapahtuu yhteiskäyttöisellä, mikroliikenteen palveluntarjoajan omistamalla ajoneuvolla. Mikroliikkumista voi olla myös kuljettajan omalla, yksityisellä ajoneuvolla ajaminen.

Ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin mukaan polkupyörällä tarkoitetaan yhden tai useamman henkilön tai tavaran kuljettamiseen valmistettua polkimin tai käsikammin varustettua ja täysin tai pääosin lihasvoimalla käytettävää vähintään kaksipyöräistä ajoneuvoa. Polkupyörä voi myös olla varustettu yhteenlasketulta jatkuvalta nimellisteholtaan enintään 250 watin tehoisilla sähkömoottoreilla, jotka toimivat vain poljettaessa ja kytkeytyvät toiminnasta viimeistään nopeuden saavuttaessa 25 kilometriä tunnissa (sähköavusteinen polkupyörä). Sähkömoottorit voivat kuitenkin toimia polkematta, jos nopeus on enintään kuusi kilometriä tunnissa.

Ajoneuvolain 29 §:n mukaan kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin ajoneuvolain 28 §:n 1 momentissa tarkoitettua sähköavusteista polkupyörää tai L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 168/2013 kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen ja nelipyörien hyväksynnästä ja markkinavalvonnasta, jäljempänä *L-luokan ajoneuvojen puiteasetus*) tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa, jonka eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Mikroliikennepalveluina tarjottavat sähköpotkulautamalliset ajoneuvot ovat pääasiassa kevyitä sähköajoneuvoja.

2.1.2 Mikroliikennepalvelut

Mikroliikennepalvelulla tarkoitetaan kaupallista tai julkisesti järjestettyä liikennepalvelua, kuten esimerkiksi kaupunkipyörien, kevyiden sähköajoneuvojen ja muiden mikroliikkumismuotojen tarjoamista kuluttajien käyttöön. Mikroliikennepalveluille on tunnusomaista kuluttajille helppo, vaivaton ja joustava matkustaminen yhteiskäyttöön tarkoitetulla ajoneuvolla tai liikkumisvälineellä pääasiallisena kulkutapana tai osana matkaketjua.

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ei ole Suomessa luvanvarainen elinkeino. Palveluntarjoajat toimivat avoimilla markkinoilla, joilla elinkeinon harjoittamista sääntelee pääasiassa yleinen elinkeinolainsäädäntö, kuluttajaturvallisuuslainsäädäntö ja palvelun tarjoamisen hyvän tavan mukaisuus. Lisäksi palvelun tarjoamiselle merkityksellisiä ovat muun muassa tieliikennelaki ja ajoneuvolaki. Esimerkiksi kunnilla ei ole toimivaltaa rajoittaa mikroliikennepalveluiden tarjoamista, koska siitä ei ole säädetty erikseen lailla.

Palveluiden tarjonta on laajentunut lyhyessä ajassa nopeasti eri kaupunkeihin ympäri Suomen ja niiden käyttö on kasvanut merkittävästi. Suurilla ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla palveluntarjoajia on jo yleensä useampi kuin yksi. Palveluntarjoajilla oli yhteensä 56 400 sähköpotkulautaa tarjolla vuonna 2023. Yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla tehtyjen matkojen osuus kaikista kotimaisista matkoista koko vuoden tasolla vuonna 2022 oli 0,4 prosenttia ja kaikista julkisen liikenteen matkoista noin neljä prosenttia. Osuus matkoista oli suurin Tampereella ja Turussa, kummassakin 0,8 prosenttia. Mikroliikennepalveluiden matkat keskittyvät vuoden toiselle ja kolmannelle neljännekselle. Yksityisen mikroliikenteen suoritteesta tai käytössä olevien kulkuvälineiden määrästä ei ole tilastotietoja.

Sähköpotkulautapalveluita käyttäneiden henkilöiden määrä oli palveluihin rekisteröitymisen mukaan laskettuna 1,05 miljoonaa vuonna 2023, mikä on hieman vähemmän kuin 1,17 miljoonaa vuonna 2022. Koska käyttäjä voi olla rekisteröitynyt useampaan palveluun, on eri henkilöitä palvelun käyttäjinä karkean arvion mukaan noin puolet mainituista lukumääristä. Vuonna 2023 vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tehtiin 16,2 miljoonaa matkaa. Vuonna 2022 tehtiin 16,9 miljoonaa matkaa. Vuonna 2019 matkoja tehtiin 2,5 miljoonaa. Suurilla kaupunkiseuduilla tehtiin vuonna 2022 yhteensä 11,9 miljoonaa matkaa, keskisuurilla kaupunkiseuduilla 3,8 miljoonaa matkaa ja muissa kunnissa 1,1 miljoonaa matkaa. Yli miljoonan matkan kaupunkeja vuonna 2022 olivat Helsinki, Tampere, Turku, Oulu ja Jyväskylä. Vuonna 2022 tehtyjen matkojen määrä lisääntyi eniten suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella. Helsingissä matkojen määrä väheni neljä prosenttia. Sähköpotkulaudoilla matkustettiin yhteensä 30,6 miljoonaa henkilökilometriä.

Vuonna 2023 eniten matkoja tehtiin isommissa kaupungeissa eli Helsingissä (3,9 miljoonaa matkaa), Turussa (2,4 miljoonaa matkaa) ja Tampereella (2,3 miljoonaa matkaa). Helsingissä matkojen määrä väheni noin yhdeksän prosenttia ja Tampereella noin 11 prosenttia edellisvuoteen verrattuna. Yli miljoonaa matkaan tehtiin lisäksi Oulussa (1,4 miljoonaa matkaa) ja Jyväskylässä (1,3 miljoonaa matkaa). Jyväskylässä matkojen määrä lisääntyi 29 prosenttia edellisvuoteen verrattuna.

Matkat ovat yleensä 1,5–1,8 kilometrin pituisia ja kestävät 7–10 minuuttia. Vuonna 2023 matkan keskipituus nousi 1,9 kilometriin. Vuonna 2022 matkoja tehtiin keskimäärin 306 kappaletta per sähköpotkulauta (330 kappaletta vuonna 2021). Yksittäinen asiakas käytti sähköpotkulautaa keskimäärin 14,4 kertaa.

Mikroliikennepalvelun käyttäjäksi rekisteröidytään tavallisesti mobiilisovelluksella. Sähköpotkulautojen käytöstä maksetaan palvelutarjoajasta ja tuotteesta riippuen joko minuuttimaksuja tai enimmäisminuuttimääriin sidottuja pakettimaksuja. Vuonna 2022 tehtyjen matkojen keskihinnaksi arvioitiin 1,93 euroa.

Alan yritysten liikevaihto oli vuonna 2022 yhteensä 32,5 miljoonaa euroa, mikä oli miltei kaksinkertainen edelliseen vuoteen verrattuna. Vuonna 2023 liikevaihto aleni 30,8 miljoonaan euroon. Yritykset työllistävät ihmisiä sesongin aikana lautojen siirtämiseen, lataamiseen ja huol-

toon. Mikroliikennepalvelun tarjoaminen on kehittyvä ala, jolla teknologia, tarjonta ja toimintamallit muuttuvat nopeasti. Kilpailu kannustaa yrityksiä kehittämään palveluita ja niiden laatua.

Yksityisomisteisten sähköpotkulautojen määrästä ja käytöstä ei ole olemassa tilastotietoa tai arviota.

2.1.3 Mikroliikennepalvelun tarjoaminen ja käyttäminen julkisessa katutilassa

Mikroliikennepalveluina tarjottavat ajoneuvot ovat kuluttajien saatavilla katutilassa. Riippuen tarjottavasta palvelusta, ajoneuvot ovat joko sidoksissa kiinteisiin pysäköintiasemiin tai ajoneuvot ovat vapaasti saatavilla katutilassa. Vapaasti katutilassa saatavilla olevien ajoneuvojen pysäköinti on asematonta, eli pysäköintiä ei ole sidottu kiinteisiin pysäköintiasemiin. Palveluntarjoaja tuo ajoneuvot katutilaan, mistä kuluttajat ottavat niitä käyttöönsä ja pysäköivät ne useimmiten sinne, missä palvelun käyttö päättyy. Tämän jälkeen ajoneuvon ottaa käyttöön seuraava kuluttaja, ellei palveluntarjoaja käy siirtämässä ajoneuvoa kokoavalle pysäköintipaikalle tai lataukseen käytettävään palveluntarjoajan tilaan.

Ajoneuvojen tuominen katutilaan on lähtökohtaisesti ajoneuvon pysäköimistä, mistä säädetään tieliikennelaissa. Yhteiskäyttöön tarkoitettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen tarjonta ja käyttö on johtanut siihen, että ajoneuvoja pysäköidään usein myös tieliikennelain pysäköintiä koskevien säännösten vastaisesti. Pysäköinneistä voi aiheutua vaaraa liikenneturvallisuudelle tai haittaa esteettömyydelle. Pysäköintiongelmat ovat lisääntyneet, kun vuokrattavien sähköpotkulautojen määrät ovat kasvaneet. Kevyet sähköajoneuvot ovat melko uusi liikkumismuoto, eikä katuinfrastruktuurin rajallinen tila ole täysin kestänyt jopa tuhansien uusien ajoneuvojen pysäköintitarvetta. Vastaavia tilaongelmia ei ole esiintynyt samassa mittakaavassa yhteiskäyttöisten tai yksityisomisteisten polkupyörien taikka muiden mikroliikennevälineiden kanssa. Toisaalta uudenlaisten ajoneuvojen käyttöönotto voi kärjistää tilan niukkuuteen ja sääntöjen noudattamiseen liittyviä haasteita.

Jokaisella on oikeus liikkua kuntien hallinnoimilla tiealueilla liikennesääntöjä ja liikenteenohjausta noudattaen. Kunnalla on tienpitäjänä oikeus vaikuttaa siihen, millä tavalla katutilaa käytetään liikenteeseen. Kunta voi päättää pysäköintijärjestelyistä ja siitä, missä määrin se haluaa mahdollistaa ajoneuvojen käyttöä ja pysäköintiä tien eri osilla. Kunnalla on mahdollisuus liikenteenohjauslaittein esimerkiksi rajoittaa ajonopeuksia tai kieltää ajaminen kokonaan tietyllä alueella.

Mikroliikkumisen palveluntarjoajat käyttävät julkista katutilaa elinkeinon harjoittamiseen. Vaikka kyse onkin lähtökohtaisesti ajoneuvojen pysäköinnistä, kyse on myös siitä, että palveluntarjoaja sijoittaa kulutushyödykkeensä julkiseen katutilaan varaten sitä elinkeinotoimintansa käyttöön kilpaillen muun tilankäytön kanssa. Yhteiskäyttöisiä asemattomia mikroliikennevälineitä on tästä syystä haastavaa verrata suoraan mihinkään aikaisemmin olemassa olleeseen liikennevälineiden tilankäyttöön. Polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle ei ole samanlaista katutilan käyttöä kuin esimerkiksi se, että ravitsemisliike saa sopimusteitse oikeuden käyttää katutilaa tai kokonainen katu luovutetaan yleisötilaisuuden järjestämiseen. Toimintaa ei voi myöskään suoraan verrata autojen vuokraamiseen, koska mikroliikennevälineiden määrät ovat huomattavasti suurempia.

2.1.4 Kuntien mahdollisuudet ohjata mikroliikennettä

Liikenteenohjaus

Mikroliikennettä voidaan ohjata tiellä käyttämällä liikenteenohjauksen keinoja. Liikenteenohjauksesta säädetään tieliikennelain 4 luvussa. Liikenteenohjaus kuuluu tienpitäjän tehtäviin ja se on yksi keskeisimmistä keinoista vaikuttaa liikenteen turvallisuuteen ja sujuvuuteen.

Liikenteenohjauslaitteella tarkoitetaan tieliikennelain mukaan liikennevaloa, liikennemerkkiä tai tiemerkintää. Liikenteenohjauslaitteista ja niiden asettamisesta säädetään tieliikennelain 70-87 §:ssä sekä liitteissä 2-4. Liikennevalojen, liikennemerkkien ja tiemerkintöjen yhtenäisestä käytöstä säädetään liikenteenohjauslaitteiden käytöstä annetussa valtioneuvoston asetuksessa (379/2020). Liikenne- ja viestintävirasto on myös antanut tieliikennelain 70 §:n 4 momentin valtuutuksella määräyksen liikenteenohjauslaitteiden väreistä, rakenteesta ja mitoituksesta (TRAFICOM/149157/03.04.03.00/2023).

Kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamista liikenteenohjauslaittein koskevat samat säännöt ja periaatteet kuin minkä tahansa muunkin liikenteen ohjaamista. Kevyitä sähköajoneuvoja varten ei kuitenkaan ole erillisiä omia liikenteenohjauslaitteita, vaan niiden liikenteenohjauksessa on käytettävä pääasiassa polkupyöräilyä ja muuta ajoneuvoliikennettä koskevia liikenteenohjauslaitteita. Liikennemerkkien yhteydessä voidaan käyttää lisäkilpiä, jotta merkkien vaikutus saadaan rajattua koskemaan esimerkiksi kevyitä sähköajoneuvoja. Tekstillisellä lisäkilvellä voidaan osoittaa, että liikennemerkki koskee kevyitä sähköajoneuvoja. Mikroliikenteen ohjaamista liikenteenohjauslaitteilla on käsitelty yksityiskohtaisesti sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista laaditun arviomuistion liitteessä 1.

Suorakaiteen muotoista tekstillistä merkkiä käytettäessä on huomioitava myös liikenteenohjauslaitteen viestinnällinen tarkoitus. Merkkiin sisällytettävä velvoite, määräys, rajoitus, kielto tai ohje on oltava tarkkarajainen ja täsmällinen, jotta tienkäyttäjältä voidaan edellyttää sen ymmärtämistä. Lisäksi merkki tulee sijoittaa niin, että se on tienkäyttäjän havaittavissa.

Liikenteenohjaus edellyttää liikenteenohjauslaitteiden asettamista ja niiden sijoittamista liikenneympäristöön. Mikroliikenteen ohjaaminen edellyttää lukuisten liikennemerkkien asettamista. Tästä voi aiheutua merkittäviä kustannuksia tienpitäjälle. Myös esimerkiksi sähköpotkulautailun kieltäminen liikennemerkein jollakin alueella, esimerkiksi kaupungin keskustakortteleissa, vaatisi suuren määrän liikennemerkkejä, koska niitä tulisi asettaa kaikille alueen sisääntulokaduille ja pyöräteille.

Liikenteenohjauslaitteiden suuri määrä liikenneympäristössä vaikuttaa myös liikenneympäristön selkeyteen, tilankäyttöön ja esteettömyyteen. Liikenteenohjauslaitteiden tarkoituksena on ohjata ja opastaa liikenneympäristössä liikkuvaa tienkäyttäjää toimimaan liikenneympäristön ja muiden tienkäyttäjien kannalta toivotulla tavalla.

Liikenteenohjauksella voidaan vaikuttaa mikroliikenteen sujuvuuteen ja turvallisuuteen. Liikenteenohjaus ei kuitenkaan ratkaise kuin osan mikroliikenteessä tunnistetuista haasteista. Liikenteenohjauksella ei voida vaikuttaa siihen, miten hyvin tienkäyttäjät tuntevat liikennesäännöt ja liikenteenohjauslaitteet, ja miten hyvin tienkäyttäjät noudattavat liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteilla asetettuja velvollisuuksia. Liikenteenohjauslaitteiden käyttö edellyttääkin rinnalleen tehokasta liikenteenvalvontaa, jotta sääntöjä ja velvollisuuksia noudatetaan.

Kunnat eivät voi antaa velvoittavia määräyksiä siitä, kuinka monta sähköpotkulautaoperaattoria kunnan alueella saa toimia tai kuinka monta sähköpotkulautaa alueella saa olla. Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä ja katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan mahdollista vain poikkeuksellisesti. Erityisesti liiketoiminnan määrällinen sääntely on merkityksellistä perustuslain 18 §:n 1 momentissa säädetyn elinkeinovapauden kannalta. Sähköpotkulautojen enimmäismäärästä sopiminen on ollut mahdollista kuntien ja palveluntarjoajien välisillä sopimuksilla.

Geoaitaus ja palveluntarjoajien itsesääntely

Liikennemerkkien lisäksi yhteiskäyttöisiä kevyitä sähköajoneuvoja voidaan ohjata myös geoaitaamalla (geofencing) alueita teknisesti. Geoaitaamisella tarkoitetaan fyysisen alueen rajaamista virtuaalisesti siten, että järjestelmä reagoi silloin, kun käyttäjä ylittää rajan tai on sen sisällä. Näin voidaan estää kevyen sähköajoneuvon käyttö tai pysäköinti tietyllä alueella tai tiettynä aikana. Geoaitaamalla voidaan toteuttaa myös muita kuin alueellisia ja ajallisia rajoituksia, esimerkiksi nopeusrajoituksia. Muun muassa vuokrattavien sähköpotkulautojen nopeus- ja ajalliset rajoitukset onkin toteutettu nykyisin tällä menetelmällä. Geoaitauksella toteutetut rajoitukset ovat tehokkaita, koska mikroliikennepalvelun käyttösovellus ei anna kuljettajan toimia teknisten rajoitusten vastaisesti. Näin sovellus estää osan mahdollisista tahallisista tai huolimattomuudesta johtuvista liikennerikkomuksista ja poistaa samalla myös valvontatarvetta viranomisilta. Kunnilla ei ole kuitenkaan toimivaltaa määrätä yrityksiä geoaitaamaan alueita, vaan geoaitaaminen perustuu pääosin vapaaehtoisuuteen. Geoaitauksella ei voida ohjata yksityisomisteisia kevyitä sähköajoneuvoja.

Mikroliikennepalvelun tarjoaja voi asettaa palvelun käytölle ehtoja, kuten ikärajan. Palvelun käytön ehdoista kerrotaan esimerkiksi palveluun kuuluvaa mobiilisovellusta käytettäessä tai sovellusta sovelluskaupasta ladattaessa. Palveluntarjoajat voivat halutessaan asettaa esimerkiksi liikenneturvallisuutta parantavia ehtoja ja rajoituksia palvelunsa käytölle. Lisäksi osa palveluntarjoajista on asettanut nopeusrajoituksia sekä yöaikaa ja viikonloppua koskevia käyttörajoituksia palvelulleen. Rajoitukset ovat tavallisesti perustuneet vapaaehtoisiin sopimuksiin, jotka palveluntarjoajat ovat tehneet kuntien kanssa.

Palveluntarjoajien itsesääntelyyn liittyväksi ongelmaksi on koettu se, että järjestelyjen toteuttaminen perustuu vapaaehtoisuuteen. Riskinä on esimerkiksi se, ettei uusi markkinoille tuleva palveluntarjoaja sitoudu noudattamaan muiden palveluntarjoajien ja kunnan yhdessä sopimia pelisääntöjä tai käyttörajoituksia. Kunnat eivät voi velvoittaa palveluntarjoajia sitoutumaan ehtoihin, vaan ehdoista sopiminen on nykyisin täysin vapaaehtoista. Tällaisten sopimusten aikaansaaminen on vaatinut kunnilta resursseja, eivätkä palveluntarjoajat ole suostuneet kaikkiin sellaisiin toimiin, joilla olisi voitu kuntien näkemyksen mukaan parantaa liikenneturvallisuutta.

2.1.5 Kuntien resurssit mikroliikennepalveluiden ohjaamisessa

Kunnat kokevat nykyisen vapaaehtoisen sopimisen malliin perustuvan järjestelmän kuntia kohtuuttomasti työllistäväksi. Mikroliikennepalveluiden ohjaamiseen liittyvää kehittämistyötä ei ole kuntien mukaan pystytty tekemään pitkäjänteisesti. Vapaaehtoisen mallin avulla ei ole saavutettu kaikkia tavoiteltuja turvallisuus- ja esteettömyysvaikutuksia. Kunnilla on todettu yleinen tarve lisäresursseille niin liikennesuunnitteluun kuin pysäköinninvalvontaan.

Suurin osa mikroliikenteessä tunnistetuista ongelmista painottuu isoihin kaupunkeihin. Vain muutamalla kaupungilla on erillisiä resursseja sähköpotkulautoihin liittyvien tehtävien hoitoon. Kaupungeilla ei ole myöskään riittävästi resursseja sähköpotkulautojen käytön ja pysäköinnin valvontaan, eivätkä kunnat pidä nykyisiä sanktiointimahdollisuuksia riittävinä. Lisäksi mikroliikennepalveluiden valvonta työllistää kuntia. Erityisesti isot kaupungit ovat käyttäneet merkittävästi resursseja sopimusten neuvottelemiseen ja ylläpitoon. Seuraavissa kappaleissa esitellään tätä kokonaisuutta kuntien vuoden 2023 järjestelyjen näkökulmasta.

Helsingin kaupungilla yhdellä liikenneinsinöörillä kuluu noin 85 prosenttia työajasta sähköpotkulautoihin liittyviin tehtäviin. Tehtävät muodostuvat esimerkiksi ratkaisujen suunnittelusta, vuorovaikutuksesta operaattoreiden kanssa, sääntöjen valvonnasta ja asukasvuorovaikutuksesta. Tehtävien hoitaminen vie myös liikennejärjestelmäyksikön päällikön sekä liikenne- ja katusuunnittelupäällikön työaikaa. Kesän ajaksi on vuosina 2022 ja 2023 palkattu suunnittelijaharjoittelija, joka käytti noin puolet työajastaan sähköpotkulautoihin. Lisäksi ohjeistaminen ja valvonta vievät aikaa viestinnältä ja pysäköinninvalvonnalta sekä asioiden valmistelu lakipalveluilta. Helsingin kaupunki sai kauden 2023 aikana pelkästään virallisen palautejärjestelmän kautta yli 500 palautetta sähköpotkulaudoista. Lisäksi viestintä vastaa sosiaalisen median kautta tehtyihin yhteydenottoihin. Kauden 2023 aikana pysäköinninvalvonta suoritti noin 400 sähköpotkulautojen lähisiirtoa. Kaupungilla on haaste toteuttaa esimerkiksi lainsäädännön velvoittamia huomattavaa haittaa aiheuttavien ajoneuvojen siirtoja nykyisillä resursseilla.

Helsingin nykyisen pysäköintiratkaisun toteuttaminen kaudella 2023 aluekieltomerkkeineen ja noin 250 pysäköintialueen tarkempi suunnittelu ja piirtäminen vaativat kaupungin palkkaamalta konsultilta noin 670 henkilötyötuntia. Helsingin keskustan niin sanotun pilottialueen toteutus kaudelle 2023 kuvaa liikennemerkein toteutetun ratkaisun kustannuksia. Helsingin kaupunki on arvioinut, että keskusta-alueen 15 aluekieltokohteen ja noin 250 pysäköintikieltoalueen toteuttamisesta on aiheutunut noin 290 000 euron kustannukset kaupungille. Alue kattoi noin neljä prosenttia Helsingin maapinta-alasta. Tammi-huhtikuussa 2023 pysäköintialueiden suunnittelu ja operaattoreiden kanssa käydyt sopimusneuvottelut vaativat yhdeltä liikenneinsinööriltä koko työajan keskittämistä tehtävään sekä yli 100 ylityötuntia, jotta suunnittelu ja toteutus voitiin varmistaa määräajassa ennen kauden alkua. Lisäksi kokonaisuus työllisti muun muassa neljän alueen liikennesuunnittelijoita ja kaupungin juristeja. Pysäköintipaikkojen tiemerkintöjen maalaamiseen ja uusien liikennemerkkien asettamiseen meni huomattavasti resursseja. Kauden aikana pysäköintialueiden muutokset vaativat noin 30 kohteessa paikkojen uuden suunnittelun ja liikennemerkkien siirron.

Tampereen kaupungilla sähköpotkulautoihin liittyviä tehtäviä ovat esimerkiksi nopeus- ja pysäköintirajoitusten suunnittelu, vuorovaikutus operaattoreiden kanssa, päätösvalmistelu sekä viestintä ja asiakaspalautteiden käsittely. Nämä vievät liikenneinsinöörin työajasta vuositasolla noin 10 prosenttia. Lisäksi liikennesuunnittelussa on tarvittu kasvavassa määrin sähköpotkulautapysäköinnin suunnittelijaa, jonka työmääräksi arvioidaan tällä hetkellä noin 0,4 henkilötyövuotta. Tampereen kaupunki on myös perustanut työryhmän ohjaamaan sähköpotkulautapalveluiden kehittymistä. Työryhmään on osallistunut Tampereen kaupungin apulaispormestari, juristi, liikenneinsinööri ja katutarkastaja. Työryhmä on kokoontunut noin kuukauden välein. Kaupunki on myös teettänyt asiasta konsulttiselvityksiä.

Turun kaupungin resurssien käyttö on lähes samalla tasolla kuin Tampereen kaupungilla. Turun liikennepalvelupäällikön työajasta noin 15 prosenttia menee sähköpotkulautoihin liittyviin tehtäviin. Projektikoordinaattorin vastuulla on pysäköinnin ja rajoitusalueiden suunnittelu, ohjeistusten päivittäminen, kaupungille saapuviin palautteisiin vastaaminen, päätösvalmistelu

yhdessä liikennepalvelupäällikön kanssa sekä yhteydenpito operaattoreihin. Projektikoordinaattorilta tämä vie noin 50 prosenttia työajasta vuositasolla. Turun kaupungilla on lisäksi kesäkaudella niin sanottu skuuttipartio, jossa on kolme kokopäiväistä työntekijää.

Oulun kaupungin henkilöstöllä työaikaa menee erityisesti nopeus- ja pysäköintialueiden suunnitteluun, ajokieltoalueiden määrittelyyn, yhteydenpitoon operaattoreiden kanssa sekä päätösvalmisteluun. Liikenneinsinöörin ja liikennesuunnittelijan työpanoksista menee vuositasolla noin 10 prosenttia sähköpotkulautoja koskeviin asioihin. Kesällä hyödynnetään myös kesätyöntekijän resurssia arviolta yksi työpäivä viikossa. Lisäksi päätösvalmistelu työllistää liikennepäällikköä ja kaupungininsinööriä. Liikennemerkkien asettaminen aiheuttaa kustannuksia kauden alussa ja päättyessä. Oulun kaupunki on pyrkinyt ohjaamaan sähköpotkulautoja koskevat palautteet operaattoreille. Suoraan kaupungille tulevien palautteiden määrää on vaikea arvioida, sillä palautteita on tullut sähköisen palautejärjestelmän lisäksi sähköpostitse, puhelimitse ja sosiaalisen median kautta. Kunnallinen pysäköinninvalvonta ei ole suorittanut lähisiirtoja Oulussa.

Vantaan kaupungilla sähköpotkulautoihin liittyviin asioihin kuluu noin 10 prosenttia yhden henkilön vuosityöpanoksesta. Vantaalla on ollut vain kaksi operaattoria sekä kohtuullinen määrä vuokrattavia lautoja laajalla alueella, mikä on vähentänyt kunnan tarvetta puuttua toimintaan. Sähköpotkulautojen pysäköintialueiden suunnittelu ja toteuttaminen vaativat ensimmäisellä kerralla liikennesuunnittelun harjoittelijalta reilun yhden kuukauden työpanoksen. Sen jälkeen pysäköintipaikkoihin on tehty täydennyksiä liikenteen aluesuunnittelun yhteydessä. Kaupungilla ei ole resursseja sähköpotkulautojen pysäköinninvalvontaan, eikä säännölliseen yhteydenpitoon operaattoreiden kanssa.

Jyväskylän kaupungilla kaksi liikenteenohjausinsinööriä hoitaa sähköpotkulautoihin liittyviä asioita muun työnsä ohella noin 5-10 prosenttia työajasta. Tehtäviin käytettävä aika on pyritty minimoimaan, koska sähköpotkulautoihin liittyviin asioihin ei ole osoitettu erillistä resurssia. Tehtäviin kuuluu muun muassa sähköpotkulautaoperaattoreille tehtävän ohjeen vuosittainen päivitys, pysäköintialueiden suunnittelu, vuorovaikutus operaattoreiden kanssa, sähköpotkulautoihin liittyvien palautteiden käsittely ja viestintä. Ohjeistaminen, viestintä ja pysäköintialueiden tiemerkintämaalaukset vievät aikaa myös katupäälliköltä, paikkatietoasiantuntijalta, vuorovaikutussuunnittelijalta ja liikennemerkkiasentajilta. Sähköpotkulaudat edellyttävät myös kunnossapidon resursseja. Sähköpotkulautojen pysäköinnistä aiheutuvat haasteet edellyttävät Jyväskylässä lähitulevaisuudessa nykyistä useampien pysäköintipaikkojen merkitsemistä. Myös tapahtumien aikaisten liikennejärjestelyjen suunnittelu aiheuttaa lisätyötä, jotta esimerkiksi pelastusteille pysäköintiä pystytään ennaltaehkäisemään. Jotta mikroliikenteen palveluntarjoajat saataisiin toimimaan turvallisesti, pitäisi pysäköintiä ja ajonopeuksia rajoittaa ohjeistuksen lisäksi liikennemerkeillä, mikä edellyttäisi sekä investointeja että suunnitteluja valvontaresursseja.

Porin kaupungin liikenneinsinööri huolehtii sähköpotkulautojen vuokraustoimintaan liittyvistä tehtävistä. Tämä tarkoittaa ohjeistuksen laatimista ja päivittämistä vuosittain, neuvotteluja operaattoreiden kanssa, kuntalaispalautteiden välittämistä operaattoreille sekä pysäköintialuesuunnitelmien laatimista. Liikenneinsinööri hoitaa näitä tehtäviä muiden tehtäviensä ohella. Kaupunki ei juurikaan pysty valvomaan sähköpotkulautojen vuokraustoimintaa koskevien ohjeiden noudattamista. Kaupungin saamat palautteet välitetään eteenpäin operaattorille, jonka toimintaa palaute koskee.

Kuopiossa kaupungin liikenneinsinööri laatii ja päivittää sähköpotkulautojen vuokraustoiminnan ohjeistuksen, pitää yhteyttä operaattoreihin, välittää heille kaupungille tulevat palautteet ja

suunnittelee muun muassa toimintaan osoitettavat pysäköintialueet sekä nopeusrajoitus- ja pysäköintikieltoalueet. Myös kunnossapitopäällikkö osallistuu yhteistyöhön keväisin (hiekanpoisto) ja kauden päättymisen yhteydessä (aurauksen aloitus). Kuopion kaupungilla ei ole resursseja sähköpotkulautojen käytön valvontaan.

2.2 Mikroliikenteen turvallisuustilanne

2.2.1 Mikroliikenteen onnettomuustilastointi

Suomen virallinen tieliikenneonnettomuustilastointi perustuu poliisin tietoon tulleisiin liikenneonnettomuuksiin. Tilastoinnin kattavuus on 100 prosenttia kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa. Muiden kuin kuolemaan johtaneiden onnettomuuksien osalta virallisiin tilastoihin päätyvät vain onnettomuudet, joissa poliisi käy paikan päällä onnettomuuspaikalla. Heikoiten tilasto kattaa polkupyöräilijöiden ja sähköpotkulautailijoiden yksittäisonnettomuudet sekä ne onnettomuudet, joista ei synny vakavia vammoja. Suuri enemmistö polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla tapahtuvista onnettomuuksista ei päädy virallisiin tilastoihin. Sähköpotkulautaonnettomuudet tulevat harvoin poliisin tietoon, eikä poliisilta tulevissa onnettomuustiedoissa erotella sähköpotkulautoja muista kulkuneuvoista.

Tilastopuutteiden vuoksi on myös mahdotonta arvioida, paljonko polkupyörillä tai kevyillä sähköajoneuvoilla aiheutetaan vammoja muille tienkäyttäjille tai vahinkoa omaisuudelle. Suuri osa yhteentörmäyksistä on luonteeltaan sellaisia, että poliisi ei tule tapahtumapaikalle eikä kirjaa asiasta rikosilmoitusta. Myöskään terveydenhuollon yksiköt eivät systemaattisesti kirjaa tietoja siten, että niistä voisi selvittää vammojen tarkkoja syntymätapoja tai sitä, onko onnettomuuden aiheuttaja ollut päihtynyt. Suuri osa öisin tapahtuvista omaisuusvahinkoon johtavista törmäyksistä muun muassa pysäköityjen autojen kanssa jää myös kirjaamatta.

Mikroliikkumisen turvallisuudesta ja turvallisuuden tunteesta on tehty kyselyitä, joissa on pyritty selvittämään tienkäyttäjien kokemuksia mikroliikkumisen liikenneturvallisuustilanteesta. Liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyy myös koetun turvallisuuden parantaminen. Pelon tunne voi vaikuttaa esimerkiksi iäkkäiden, liikuntarajoitteisten tai näkövammaisten ihmisten mahdollisuuteen liikkua, mistä aiheutuu haittaa näiden ihmisten tavalliseen elämään. Sähköpotkulautojen turvallisuudesta vuonna 2022 toteutetun kyselyn mukaan joka neljäs vastaaja kertoi joutuneensa vaaratilanteeseen jalankulkijana sähköpotkulautailijan takia. Pyörällä vaaratilanteeseen joutumisesta kertoo 21 prosenttia vastanneista ja autolla taas 24 prosenttia. Norjassa tehdyn tutkimuksen mukaan jotkut jalankulkijat, erityisesti vanhukset, kävelevät vähemmän tai valitsevat muita reittejä välttääkseen sähköpotkulaudoista aiheutuvia riskejä.

Mikroliikenteen alkoholionnettomuuksia on tutkittu Suomessa hyvin vähän. Polkupyöräilijöiden ja sähköpotkulautailijoiden onnettomuuksista on tehty tutkimuksia yksittäisten sairaaloiden keräämien tilastotietojen perusteella. Sivullisten vammoista on saatavissa huonosti tutkimustietoa myös ulkomailta, koska Suomen tapaan tilastot tulevat tavallisesti sairaanhoidon puolelta.

2.2.2 Mikroliikenteen onnettomuudet

Suomessa on viime vuosina loukkaantunut keskimäärin 1 600 henkilöä erikoissairaanhoitoa tai osastohoitoa vaativasti liikenneonnettomuuksissa, joissa on osallisena sähköpotkulautailija. Sairaaloissa osastohoidettujen sähköpotkulautailijoiden osuus vaihtelee sairaanhoitopiireittäin

5–13 prosentin välillä loukkaantuneiden kokonaismäärästä. Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin (HUS) vuonna 2021 sekä Tampereen yliopistollisen sairaalan vuosina 2021 ja 2022 keräämän tilastoaineiston perusteella vuokrattavien sähköpotkulautojen valtakunnallisen vahinkotiheyden arvioidaan olevan 2–10 vahinkoa 100 000 kuljettua kilometriä kohden.

Tampereen kaupungin tutkimuksen mukaan sähköpotkulautailuun liittyviä ensiapukäyntejä oli 245 vuonna 2022. HUSin mukaan tammi-elokuussa 2021 päivystyksessä kävi 528 sähköpotkulaudalla vammautunutta ja vuonna 2022 samana ajanjaksona 318 vammautunutta. Tampereen yliopistollisessa keskussairaalassa tehdyn tutkimuksen mukaan huhtikuun 2019 ja huhtikuun 2021 välillä ensiavussa hoidettiin 331 loukkaantunutta sähköpotkulautailijaa. Kuolemantapauksia on ollut Suomessa muutamia. Kansainvälisen kirjallisuuden mukaan sähköpotkulautailijoita kuolee yksi henkilö kymmentä miljoonaa matkaa kohti, mikä on samaa suuruusluokkaa kuin polkupyöräilyssä.

Norjalaisen tutkimuslaitos TØI:n raportissa (2022) sähköpotkulaudan onnettomuusriskin nähdään olevan 5–7 kertaa suurempi kuin pyöräilyn. Pyöräliikenteen tapaturmien kokonaismääräarvio Suomessa on kuitenkin sähköpotkulautailun arviota suurempi, mikä selittyy pääosin pyöräliikenteen suuremmalla ajosuoritteella. Vuositasolla Suomessa kuolee keskimäärin 18 ja loukkaantuu arviolta 7 200 pyöräilijää. Esimerkiksi vuonna 2021 Suomen tieliikenteessä loukkaantui vakavasti 261 pyöräilijää ja vuonna 2022 283 pyöräilijää. Sairaalatilastojen perusteella osastohoidossa hoidetaan noin 2 300 pyöräilijää vuodessa. Yleisimpiä vammoja ovat päävammat. Vakavia vammoja ovat myös lonkan ja reiden sekä rintakehän vammat.

Poliisin tietoon tuli vuosina 2021-2022 yhteensä 43 henkilövahinko-onnettomuutta, joissa osallisena oli päihtynyt pyöräilijä. Näissä onnettomuuksissa loukkaantunut henkilö oli 79 prosentissa tapauksista pyöräilijä itse. Loukkaantuneet sivulliset olivat tavallisesti muita pyöräilijöitä tai mopoilijoita. Vuonna 2022 poliisi antoi 64 rangaistusvaatimusta polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Samana vuonna liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla annettiin yhtensä 25 rangaistusvaatimusta. Poliisin tietokannan mukaan vuonna 2022 poliisin tietoon tuli 287 onnettomuutta, joissa osallisena oli polkupyöräilijä tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja. Luvut ovat kuitenkin suuntaa-antavia, koska kirjaustavat vaihtelevat.

Kuten vesiliikenteessä, myös tieliikenteessä päihtyneenä liikkuva kuljettaja aiheuttaa vaaraa ensisijaisesti omalle ja matkustajansa turvallisuudelle. Sähköpotkulautoja ja polkupyöriä käytetään kuitenkin yleisesti taajamissa, joissa liikenteen volyymit ovat moninkertaiset vesiliikenteeseen nähden. Sähköpotkulautoja ja polkupyöriä käytetään myös yleisesti esimerkiksi kaupunkien keskustoissa ja yleisötilaisuuksiin mentäessä, jolloin onnettomuusriski toisten tienkäyttäjien kanssa on suuri kuljettajan ollessa päihtynyt.

Myös yksittäisonnettomuudet aiheuttavat haittaa uhrille itselleen, hänen läheisilleen sekä suuria kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta yhteiskunnalle. Sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden valtakunnallisiksi päihtyneiden liikenneonnettomuuksien kokonaiskustannuksiksi on arvioitu vuositasolla pyöräliikenteen sairaalahoidettujen loukkaantumisten ja liikennekuolemien osalta 391 miljoonaa euroa ja sähköpotkulautailun sairaalahoidetuille loukkaantumisille 130 miljoonaa euroa. Kustannukset perustuvat tiehankkeiden vaikutusarvioinnissa käytettäviin onnettomuuskustannusten yksikköarvoihin, joista sairaanhoidon kustannukset ovat vain osa ja yksilöllisen hyvinvoinnin menetykselle annetaan merkittävä arvo.

HUSin alueella vuonna 2021 yleisimpiä loukkaantumisen syitä olivat ajoneuvolla kaatuminen ja törmääminen. Yleisimmin (49 prosentissa tapauksista) onnettomuudesta seurasi pään tai kasvojen alueen vammautuminen. Vammoista 257 oli lieviä, 155 keskivaikeita, 30 vaikeita,

kolme hyvin vaikeita ja yksi erittäin vaikea. Lievät vammat olivat aivotärähdyksiä, nivelten nyrjähdyksiä ja pinnallisia haavoja. Keskivaikeat vammat olivat enimmäkseen murtumia tai nivelsidevammoja. Vaikeita vammoja olivat aivoverenvuodot, pitkäaikaista kuntoutusta vaativat murtumat ja nivelsidevammat. Hyvin ja erittäin vaikeita olivat vakavat aivoverenvuodot sekä muut henkeä uhkaavat verenvuodot. Suurin osa onnettomuuksista oli tapahtunut kesäviikonloppuina ja iltaisin tai öisin.

Tarkkoja lukuja erityisesti muille kuin kuljettajalle itselleen aiheutuneista vammoista on nykyisistä tilastointitavoista johtuen mahdotonta saada. Yksittäisten sairaaloiden tekemien kirjausten perusteella on kuitenkin arvioitu, että 5-15 prosenttia sähköpotkulautaonnettomuuksissa ja polkupyöräonnettomuuksissa loukkaantuneista on muita tienkäyttäjiä, eli tavallisesti jalankulkijoita tai pyöräilijöitä. Tampereella 2012-2022 tapahtuneista sähköpotkulautaonnettomuuksista 12 prosenttia on kirjattu yhteentörmäyksiksi. Noin viidessä prosentissa onnettomuuksista sairaalahoitoon päätyi Tampereella ei-sähköpotkulautaileva osapuoli.

Myös kansainvälisestä vertailusta voidaan saada suuntaa-antavia määriä muille tienkäyttäjille aiheutuvasta riskistä. Esimerkiksi Saksassa vuonna 2022 (tammikuu-lokakuu) sähköpotkulautaonnettomuuksissa vammautuneista 18 prosenttia oli muita kuin sähköpotkulaudan kuljettajia. Iso-Britanniassa vastaava luku (heinäkuu 2021 – kesäkuu 2022) oli 24 prosenttia. ITF:n Micromobility Safety –raportissa arvioitiin useiden tutkimusten yhteenvetona, että sähköpotkulautaonnettomuuksissa loukkaantuneista 1-10 prosenttia on jalankulkijoita.

2.2.3 Päihteet onnettomuuksissa

Sähköpotkulautaonnettomuuksista suuri osa tapahtuu yöllä ja onnettomuuden aiheuttanut kuljettaja on usein päihtynyt. Päihtyneiden osuus loukkaantuneista on Suomessa kansainvälisesti verrattuna korkea. ESRA3-tutkimuksen mukaan Suomessa ajetaan sähköpotkulaudalla yleisemmin päihtyneenä kuin vastaajamaissa keskimäärin, mihin voi osaltaan vaikuttaa erot liikennejuopumussääntelyissä.

Jopa puolet tapaturmiin joutuneista päivystyshoidon potilaista on ollut alkoholin vaikutuksen alaisena (HUS 201/446; 45 %, v. 2021. TAYS 167/331; 50 %, v. 2019-2021). Yöaikaan klo 00–05 tapahtuneista tapaturmista 75 prosentissa loukkaantunut henkilö oli päihtynyt vuonna 2021 Helsingin alueella. Yleisin onnettomuustyyppi Suomessa on ollut sähköpotkulautailijan kaatuminen, johon ei liity muita osapuolia. Päihtyneille sähköpotkulautailijoille aiheutuu vuosittain paljon hoitoa ja terveydenhuollon resursseja vaativia vammoja, erityisesti pään ja kasvojen alueelle.

Sähköpotkulautailijoiden erikoissairaanhoidon päivystyksessä hoidettuja tapaturmia tapahtuu liikenne- ja viestintäministeriön teettämän promillerajaselvityksen mukaan vuosittain 1 600 ja osastohoitoon johtaneita 160. Päihtyneiden osuus on 45−50 prosenttia eli noin 640−800 alkoholitapaturmaa vuosittain. Päihtyneiden sähköpotkulautailijoiden sivullisille (pyöräilijöille, jalankulkijoille ja toisille potkulautailijoille) aiheuttamien loukkaantumisten määrä on karkeasti arvioituna 5-15 prosenttia päihtyneiden potkulautailijoiden loukkaantumisista, eli 80-240 loukkaantumista vuodessa. Tapaturmista aiheutuu paljon työkyvyttömyyttä sekä terveydenhuollon kuormitusta. Suuri osa lievemmistä onnettomuuksista jää tilastojen ulkopuolelle.

Terveyden ja hyvinvoinnin laitos THL:n mukaan vuonna 2021 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polkupyörätapatumapotilasta. Tutkimusten mukaan alkoholin osuus tapaturmissa on noin 20−30 prosenttia mikä tarkoittaisi 2000−3000 alkoholitapaturmaa vuosittain. Suuri osa lievemmistä onnettomuuksista jää tilastojen ulkopuolelle.

Vuosina 2016–2020 liikenneonnettomuuksien tutkijalautakuntien tutkimissa polkupyöräilijöiden kuolemaan johtaneissa onnettomuuksissa 18 prosenttia pyöräilijöistä oli alkoholin vaikutuksen alaisena. Kaksi pyöräilijää oli huumeiden vaikutuksen alaisena. Pyöräilijöiden alkoholitapauksissa korostuvat yksittäisonnettomuudet, joita oli 46 prosenttia onnettomuuksista. Yhteenajoissa ja -törmäyksissä 10 prosenttia pyöräilijöistä ajoi alkoholin vaikutuksen alaisena.

Pohjois-Kymen sairaalan erikoissairaanhoidon tapaturma-aineiston mukaan vuosina 2004–2006 tapahtuneista pyöräilijöiden onnettomuuksista 31 prosentissa pyöräilijän puhallustulos osoitti veren alkoholipitoisuuksia. Puhallustulokset olivat yli 1,2 promillea 87 prosentissa tapauksista. Tapaturmat, joissa alkoholilla oli osuutta, johtivat useimmiten pään vammaan verrattuna selvin päin ajaneiden tapaturmiin. Kyseiset tapaturmat sijoittuivat muita tapaturmia useammin viikonlopuille sekä ilta- ja yöaikaan.

2.3 Mikroliikenteen liikennesäännöt ja valvonta

2.3.1 Liikenneturvallisuus ja sanktiot

Tieliikennelainsäädännöllä pyritään edistämään liikenteen turvallisuutta, vähentämään liikenteen ympäristöhaittoja ja takaamaan liikenteen tarpeellinen sujuvuus. Tärkein näistä tavoitteista on liikenneturvallisuuden takaaminen. Lainsäädännöllä pyritään ensisijaisesti ehkäisemään onnettomuuksia ja suojaamaan tienkäyttäjien henkeä ja terveyttä. Liikenneturvallisuuteen kuuluu myös omaisuuden suoja, joskin sen merkitys on vähäisempi.

Nykyaikaisessa vilkkaassa tieliikenteessä ei liikenneturvallisuutta voitaisi ylläpitää, jos rangaistus seuraisi vain sellaisesta liikennekäyttäytymisestä, joka on aiheuttanut onnettomuuden. Liikennerikoksille on tyypillistä vaarantamisajattelu siinä muodossa, että rangaistavuuden edellytyksenä on pelkkä niin kutsuttu abstrakti vaara. Rangaistukseen tuomitseminen ei tällöin edellytä, että yksittäistapauksessa olisi aiheutettu vaaraa muille tienkäyttäjille.

Vaarantamisajatteluun on sekä periaatteellisia että käytännöllisiä syitä. Liikennesääntöjä rikottaessa riippuu yleensä myös muista liikenteeseen osallistuvista kuin rikkojasta, aiheutuuko teosta konkreettista vaaraa. Esimerkiksi jos joku ryhtyy ohitukseen vastaantulevan liikenteen kaistalla tultaessa mäenharjanteelle, hän aiheuttaa tai on aiheuttamatta konkreettista vaaraa siitä riippuen, tuleeko joku vastaan. Kummassakin tilanteessa ohituksen moitittavuutta on pidettävä samana, koska vaaran konkretisoituminen ei riipu ohittajasta. Myös käytännössä tulisi erittäin vaikeaksi soveltaa liikennerikostunnusmerkistöjä, jos niissä edellytettäisiin jollekulle aiheutettua konkreettista vaaraa.

Liikennerikoksia koskevan rikoslain 23 luvun suojelukohteena on nimenomaan liikenneturvallisuus, jolla tarkoitetaan lähinnä liikenteeseen osallistuvien hengen ja terveyden suojaa. Vaikka liikenneturvallisuuteen kuuluu myös omaisuuden suoja, se ei tässä yhteydessä ole merkittävä, koska pelkästään omaisuuden suojaksi säädettyjä kriminalisointeja ei liikenteessä juurikaan ole eikä liikkumisesta yleensä aiheudu vaaraa pelkästään omaisuudelle.

Rikoslain mukaiseen liikenneturvallisuuden vaarantamiseen voi syyllistyä vain, jos aiheuttaa abstraktia vaaraa toisen turvallisuudelle. Pelkkä oman hengen tai terveyden vaarantaminen ei merkitse rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamista. Tiellä tapahtuvien liikennesääntöjen rikkomisten katsotaan usein aiheuttavan abstraktia vaaraa muille tienkäyttäjille tieliikenteen ominaisuuksien vuoksi. Vaara voi kohdistua kyydissä olevaan matkustajaan tai muihin tienkäyttäjiin. Sen sijaan esimerkiksi moottoripyöräilijän tai mopoilijan suojakypärän käytön

laiminlyönti ei voi olla rangaistavaa liikenneturvallisuuden vaarantamisena, koska teolla voidaan vaarantaa vain oma henki ja terveys. Suojakypärän käytön laiminlyönnistä seuraakin nykyisin hallinnollinen seuraamus eli liikennevirhemaksu.

Tieliikennelain mukaan liikennesääntöjen, liikenteenohjauslaitteilla annettujen kieltojen, määräysten ja velvoitteiden vähäisestä rikkomisesta sekä ajoneuvon käyttörikkomuksesta, liikennerikkomuksesta, voidaan määrätä liikennevirhemaksu. Lain 6 luvussa säädetään muun muassa rikkomustyypeistä, rikkomuksesta määrättävästä rahamääräisestä sanktiosta sekä seuraamusta koskevan päätöksen sisällöstä, päätöksen antamisesta tiedoksi sekä päätöksen panemisesta täytäntöön. Liikennevirhemaksu on niin sanottu hallinnollinen sanktio. Hallinnollisena sanktiona eli rangaistusluonteisena hallinnollisena seuraamuksena voidaan lähtökohtaisesti pitää hallintopäätökseen perustuvaa seuraamusta, joka on asiallisesti rinnastettavissa rikosoikeudelliseen rangaistukseen ja jonka määrää hallintoviranomainen lain rikkomisen johdosta luonnolliselle henkilölle.

Toimiva sääntely vaatii rinnalleen riittävän tehokasta valvontaa. Liikennevalvonnan olemassaolo luo tietoisuuden kiinnijäämisriskistä. Jos tienkäyttäjien mieltämä kiinnijäämisriski on pieni, rangaistusuhalla ei välttämättä saada yksilöitä noudattamaan liikennesääntöjä. Puuttumiskynnyksen alentamisella on seurantatutkimuksissa havaittu olevan rangaistusten tasoa suurempi vaikutus liikennekäyttäytymiseen. Liikennesääntöjen noudattamiseen voidaan vaikuttaa myös esimerkiksi viranomaisviestinnällä ja erilaisilla viestintäkampanjoilla.

2.3.2 Mikroliikennepalveluiden käyttöä ohjaava lainsäädäntö

Mikroliikennepalveluiden tarjoamisessa ja käyttämisessä huomioon otettavaa lainsäädäntöä ovat ainakin tieliikennelaki, ajoneuvolaki ja kuluttajaturvallisuuslaki (920/2011). Tieliikennelaki koskee ensisijaisesti palveluiden käyttämistä, koska laissa säädetään liikennesäännöistä ja ajoneuvojen käyttösäännöistä, joita mikroliikennepalvelun käyttäjän on tienkäyttäjä noudatettava. Palveluntarjoajan vastuulla on huolehtia, että palvelun käyttäjille on annettu palvelun käyttämisestä ja palveluun liittyvistä vaaroista tiedot selkeällä ja ymmärrettävällä tavalla.

Ajoneuvolaki ja sen nojalla annetut säädökset koskevat mikroliikennepalveluissa tarjottavia ajoneuvoja ja niiden liikennekelpoisuutta. Ajoneuvolain 29 §:n mukaan kevyen sähköajoneuvon teho on enintään 1 kilowatti ja rakenteellinen nopeus enintään 25 kilometriä tunnissa. Kevyessä sähköajoneuvossa ei saa olla istuinta, paitsi jos ajoneuvo on itsestään tasapainottuva, tarkoitettu maastokäyttöön ja käytettäväksi päällystämättömillä teillä tai tarkoitettu yksinomaan liikuntarajoitteisten henkilöiden käyttöön. L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 2 artiklan 2 kohdan j alakohdan mukaan puiteasetusta ei sovelleta ajoneuvoihin, joissa ei ole yhtäkään istuinpaikkaa. Ajoneuvolain 29 §:n mukaan kevyellä sähköajoneuvolla tarkoitetaan sellaista muuta sähkömoottorilla varustettua ajoneuvoa kuin L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksessa tarkoitettua L-luokan ajoneuvoa.

Ajoneuvolain 13 §:ssä säädetään kevyen sähköajoneuvon rakenteesta, hallintalaitteista ja varusteista. Liikenne- ja viestintäviraston määräyksessä kaksi- ja kolmipyöräisten ajoneuvojen, nelipyörien, kevyiden sähköajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä kevyiden automaattisten tavarankuljettimien rakenteesta ja varusteista määrätään kevyiden sähköajoneuvojen valaisimista ja heijastimista. Kevyessä sähköajoneuvossa tulee olla äänimerkinantolaite ja käyttöjarru sekä etuvalaisin, takavalaisin ja takaheijastin. Näiden lisäksi kevyessä sähköajoneuvossa saa olla myös muita polkupyörässä tai L-luokan ajoneuvossa sallittuja valaisimia tai heijastimia.

Palveluntarjoajan vuokralle tarjoamien polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen on oltava liikenteeseen soveltuvia ja rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallisia. Ajoneuvon rakenne, varusteet, ulkopuolinen muoto ja materiaali eivät saa aiheuttaa vaaraa. Ajoneuvon on oltava tavanomaisissa ajotilanteissa helposti hallittavissa ja sen hallintalaitteiden on oltava rakennettu ja sijoitettu niin, että niiden käyttö ajon aikana on helppoa ja turvallista. Palveluntarjoajien on esimerkiksi huolehdittava ajoneuvojen pakollisten valaisinten, heijastinten ja käyttöjarrun kunnosta.

Ajoneuvolaissa säädetyt vaatimukset kohdistuvat myös palvelun käyttäjään. Ennen kevyen sähköajoneuvon ottamista käyttöön tienkäyttäjän tulee varmistua vähintään siitä, että ajoneuvo on varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallinen. Ennen ajamista tulee varmistaa esimerkiksi käyttöjarrun ja renkaiden kunto.

Mikroliikennepalvelu on kuluttajansuojalaissa (38/1978) tarkoitettu kuluttajapalvelu, jonka tarjoamista koskee kuluttajaturvallisuuslaki. Kuluttajaturvallisuuslakia sovelletaan kulutustavaroihin ja kuluttajapalveluihin siltä osin kuin niiden aiheuttamien terveys- ja omaisuusvaarojen ehkäisemisestä ei muualla laissa ole säännöksiä, joissa edellytetään vähintään samaa turvallisuustasoa kuin kuluttajaturvallisuuslaissa ottaen huomioon kaikki kysymyksessä olevien kulutustavaroiden ja kuluttajapalvelujen turvallisuuteen liittyvät seikat. Kuluttajaturvallisuuslaki velvoittaa palveluntarjoajia varmistumaan olosuhteiden ja ammattitaidon edellyttämällä tavalla siitä, että kuluttajapalvelusta ei aiheudu vaaraa kenenkään terveydelle tai omaisuudelle.

2.3.3 Tieliikennelaki ja rikoslaki

Kuljettajaa koskevat vaatimukset

Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamista varten ei ole säädetty ikä-, kyky-, taito- ja ajo-oikeusvaatimuksista. Polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on kuitenkin täytettävä ajoneuvon kuljettajaa koskevat yleiset vaatimukset, joista on säädetty tieliikennelain 17 §:ssä. Sen mukaan ajoneuvoa ei saa ajaa henkilö, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu siihen tarvittavat edellytykset. Polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan tuomita rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, jos tieliikennelain 17 §:n vastainen menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle.

Useat palveluntarjoajat ovat asettaneet palvelulleen 18 vuoden ikärajan, jota ei kuitenkaan aina noudateta. Esimerkiksi Aalto-yliopiston vuonna 2022 valmistuneessa tutkimuksessa havaittiin, että palvelun käytön ikärajasta huolimatta merkittävä määrä alaikäisiä käyttää yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja. Tutkimuksessa havaittiin myös, että liikennesääntöjen vastainen kuljettaminen korostuu alaikäisillä käyttäjillä.

Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla

Polkupyöräilylle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle ei ole säädetty promillerajaa toisin kuin moottorikäyttöisen ajoneuvon ja veneen kuljettamiselle. Rikoslain 23 luvun 9 §:ssä säädetään kuitenkin liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla. Pykälän mukaan rangaistaan sitä, joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavaan aineen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.

Liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla siirrettiin rikoslakiin vuonna 1999, jolloin toteutettiin liikennerikoksia koskevan lainsäädännön uudistus. Uudistuksen tavoitteena oli koota rikoslain liikennerikoksia koskevaan lukuun niiden liikennerikosten rangaistussäännökset, joita pidetään niin moitittavina, että niistä on paikallaan säätää vankeusrangaistuksen uhka. Tällä pyrittiin toteuttamaan rikoslain kokonaisuudistuksessa omaksuttua periaatetta rikoslain rangaistusjärjestelmän kohdentamisesta moitittavimpaan käyttäytymiseen.

Liikennerikoksia koskevan uudistuksen yhteydessä liikennejuopumus moottorittomalla ajoneuvolla siirrettiin rikoslakiin sellaisenaan vuoden 1981 tieliikennelaista (267/1981), sillä täsmennyksellä, että se koskee ainoastaan tienkäyttäjänä tehtyjä tekoja. Vuonna 2015 rangaistussäännöksen soveltamisalaa laajennettiin lisäämällä siihen moottorilla varustetut polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot. Samalla pykälään lisättiin toinen momentti, jonka mukaan säännöstä sovellettaisiin myös käsikäyttöiseen tai sellaiseen jalankulkua avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen, jossa on enintään 1 kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, kun tällaista liikkumisvälinettä kuljetetaan kävelynopeutta nopeammin.

Soveltamisalan laajentamisesta huolimatta säännöksen muu sisältö vastaa edelleen sitä, mitä vuoden 1981 tieliikennelaissa säädettiin. Muista rikoslain liikennejuopumuksista poiketen säännös ei pidä sisällään yksiselitteistä promillerajaa. Säännös eroaa myös siten, että se on ainoa liikennejuopumussäännös, jonka yhteydessä edellytetään konkreettista vaaraa toisen turvallisuudelle. Liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla ei näin ollen nykyisin riitä liikennerikoksissa perinteinen abstraktin vaaran aiheuttaminen, vaan kynnys on asetettu huomattavasti korkeammalle.

Nykyinen sääntely edellyttää konkreettisen vaaran aiheuttamista muille tienkäyttäjille. Tällaisen vaatimuksen soveltaminen käytännössä on todettu kuitenkin erittäin vaikeaksi muun muassa hallituksen esityksessä eduskunnalle liikennerikoksia koskevan lainsäädännön uudistamisesta (HE 32/1997 vp). Liikennelainsäädännössä on perinteisesti käytetty abstraktin vaaran vaatimusta, jotta lain soveltaminen olisi tehokasta ja asianmukaista. Oikeuskirjallisuudessa on esitetty, että rikoslaissa tällä hetkellä säädettyyn liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla sovelletaan tieliikenteessä vakiintunutta alarajaa, eli 0,5 promillea. Sääntelyn ongelmallisuus liittyy siihen, ettei päihtymystä voida mitata luotettavasti puhalluskokeella tai verikokeella.

Perustelut moottorittoman ajoneuvon liikennejuopumuspykälän muotoiluun ulottuvat aikaan, jolloin tieliikenteen turvallisuustilanne ja turvallisuustavoitteet erosivat huomattavasti nykyisestä. Nykyisin tieliikennelain varovaisuusvelvollisuus korostaa erityisesti ikääntyneiden, lasten ja liikkumisesteisten ihmisten erityisasemaa liikenteessä sekä jalankulkijoiden ja polkupyöräilijöiden erityisasemaa liikenteessä. Suomi on myös sitoutunut liikenneturvallisuuden nollavisioon, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä.

Tilastokeskuksen tietojen mukaan vuosina 2019–2021 viranomaisten tietoon tuli vuosittain keskimäärin 40 liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla. Yhtenä syynä rangaistussäännöksen vähäiseen käyttöön on arvioitu olevan muista liikennerikoksista poikkeava konkreettisen vaaran vaatimus. Teon tunnusmerkistö täyttyy, mikäli teosta olisi voinut sen konkreettisessa ilmenemismuodossa aiheutua vahinkoa jollekin teon todellisessa vaikutuspiirissä olevalle henkilölle. Käytännössä konkreettista vaaraa aiheutuu, kun päihtynyt kuljettaja törmää muihin tienkäyttäjiin tai aiheuttaa läheltä piti –tilanteen. Toisena syynä rangaistussäännöksen vähäiseen käyttöön on arvioitu se, että valvontaa tekevät viranomaiset eivät voi puhal-

luttaa moottorittoman ajoneuvon kuljettajaa valvontatilanteessa. Arvio kuljettajan päihtymystilasta on tehtävä muilla keinoin, mikä vaikeuttaa valvonnan suorittamista, nostaa puuttumiskynnystä ja vähentää rangaistussäännöksen ennalta estävyyttä.

Vuoteen 2015 asti tulkittiin esimerkiksi sähkömoottorilla varustetun Segwayn olevan moottorikäyttöinen ajoneuvo (KKO 2011:28). Tämä tulkinta tarkoitti sitä, että myös tällaisen sähkömoottorilla varustetun ajoneuvon kuljettaja voitiin tuomita rattijuopumuksesta tai törkeästä rattijuopumuksesta. Lainsäädäntöä muutettiin vuonna 2015 siten, että moottorilla varustetut polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot jätettiin moottorikäyttöisen ajoneuvon määritelmän ulkopuolelle (HE 24/2015 vp).

Mikroliikenteen liikennesäännöt

Mikroliikennepalvelun käyttäjä on tiellä tienkäyttäjä, jonka toimintaa koskee tieliikennelaki. Tieliikennelain 2 §:n 1 kohdan mukaan tiellä tarkoitetaan maantietä, katua, yksityistä tietä, moottorikelkkailureittiä tai muuta yleiselle liikenteelle tarkoitettua taikka yleisesti liikenteeseen käytettyä aluetta. Kuntien kadut sekä niiden hallinnassa olevat alueet ovat lähtökohtaisesti teitä.

Tieliikennelain 3 §:ssä säädetään tienkäyttäjän yleisistä velvollisuuksista. Pykälän mukaan vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Liikennettä ei saa tarpeettomasti estää eikä haitata. Liikennesääntöjen lisäksi tienkäyttäjän on noudatettava liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta sekä liikenteenvalvojan antamaa merkkiä, käskyä tai kieltoa ja muun liikenteenohjaajan antamaa merkkiä. Liikenteenohjaushierarkiasta on säädetty tieliikennelain 8 §:ssä.

Polkupyöräilijä ja kevyen sähköajoneuvon kuljettaja ovat ajoneuvon kuljettajia, joiden tulee noudattaa ajoneuvon kuljettajaa koskevia liikennesääntöjä. Tieliikennelaissa ei ole nimenomaisesti säädetty kevyen sähköajoneuvon kuljettajan liikennesäännöistä, vaan kevyellä sähköajoneuvolla ajaminen rinnastuu polkupyörällä ajamiseen. Tieliikennelain 52 §:n 1 momentin mukaan kevyttä sähköajoneuvoa ajettaessa on noudatettava polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita.

Polkupyörää ja kevyttä sähköajoneuvoa on ajettava pyörätiellä ja pyöräkaistalla. Näiden puuttuessa polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla on ajettava ajoradalla tai tien oikealla puolella olevalla pientareella, jos tällainen on erotettu ajoradasta reunaviivalla ja ajaminen pientareella onnistuu haitatta. Muita polkupyöräilijälle ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle tarkoitettuja paikkoja ovat pihakadut, kävelykadut ja pyöräkadut.

Polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla ei saa ajaa jalkakäytävällä, paitsi jos ajoneuvon kuljettaja on alle 12-vuotias lapsi. Tällöinkään ajamisesta ei saa aiheutua huomattavaa haittaa jalankululle. Kevyellä sähköajoneuvolla saa kuitenkin ajaa jalkakäytävällä, jos kyseessä on sellainen itsestään tasapainottuva kevyt sähköajoneuvo, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa. Tällöin ajoneuvon kuljettajan on annettava jalankulkijoille esteetön kulku.

Kokonaan kiellettyä jalkakäytävällä ajaminen ei kuitenkaan ole. Tieliikennelain 18 §:n 5 momentin mukaan ajoneuvolla saa tilapäisesti ajaa muullakin kuin sille tarkoitetulla tien osalla, jos erityiset olosuhteet sitä vaativat ja siitä ei aiheudu vaaraa eikä huomattavaa haittaa. Poikkeaminen tien eri osien käyttöä koskevista liikennesäännöistä edellyttää käytännössä sitä, että

muuta vaihtoehtoista tapaa liikkumiseen ei ole. Säännös soveltuu näin ollen ainoastaan poikkeustilanteisiin.

Mikroliikenteestä käytävästä julkisesta keskustelusta käy usein ilmi, etteivät kaikki tienkäyttäjät aina tunne heitä koskevia liikennesääntöjä. Puutteellinen liikennesääntöjen tuntemus käy ilmi myös Liikenneturvan teettämistä kyselyistä. Esimerkiksi Liikenneturvan keväällä 2022 teettämässä kyselyssä, jossa selvitettiin suomalaisten kokemuksia sähköpotkulaudoista ja sähköpotkulautoja koskevista liikennesäännöistä, vain 64 prosenttia vastanneista tiesi, että sähköpotkulaudalla kuuluu ajaa pääsääntöisesti pyöräilyväylillä. Tietoa liikennesäännöistä on kuitenkin paljon tarjolla. Tietoa tarjoavat viranomaiset, liikenneturvallisuustyötä tekevät yhdistykset ja mikroliikkumisen palveluntarjoajat.

Turvallisen tilan antaminen

Tieliikennelain 29 §:n 1 ja 2 momentin mukaan ajoneuvolla ajettaessa on annettava jalankulkijalle, pyöräilijälle ja tienkäyttäjän kuljettamalle eläimelle turvallinen tila tiellä. Polkupyörällä ajettaessa on annettava jalankulkijalle turvallinen tila tiellä. Turvallisen tilan antaminen sisältää ajoneuvon tilannenopeuden ja ajoneuvon koon huomioon ottamisen. Turvallinen etäisyys muihin tienkäyttäjiin riippuu siitä, millaisella tiellä ollaan ja millaista ajoneuvoa ajetaan.

Turvallisen tilan antamisen velvollisuus koskee polkupyöräilijän lisäksi kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa. Liikennesääntö turvaa jalankulkijoita erityisesti silloin, kun polkupyöräilijät, kevyen sähköajoneuvon kuljettajat ja jalankulkijat liikkuvat samassa tilassa. Velvollisuus turvallisen tilan antamiseen on merkityksellinen varsinkin lasten, iäkkäiden henkilöiden, vammaisten henkilöiden ja henkilöiden, joilla on ilmeisiä vaikeuksia selviytyä turvallisesti liikenteessä kannalta, kuten tieliikennelain 29 §:n 3 momentista ilmenee. Tällaista henkilöä lähestyessään polkupyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on noudatettava erityistä varovaisuutta.

Suojakypärän käyttäminen

Tieliikennelain 92 §:n 4 momentin mukaan polkupyöräilijän ja polkupyörän matkustajan on ajon aikana yleensä käytettävä suojakypärää. Suomessa ei ole voimassa suojakypärän käyttöpakkoa. Sen sijaan kyse on vahvasta käyttösuosituksesta, jota korostaa se, että siitä on erikseen säädetty tieliikennelaissa. Suojakypärän käyttämättä jättämisestä ei voi määrätä liikennevirhemaksua eikä sakkoa.

Suojakypärän käyttäminen voi lieventää pään vammoja useissa onnettomuustapauksissa. Toisaalta suojakypärän käyttöpakko voisi vähentää mikroliikennepalveluiden käyttöä, koska palvelun yhtenä tarkoituksena on mahdollistaa palvelun spontaani ja helppo käyttö. Aikaisemmin on myös arvioitu, että suojakypärän käyttöpakko voisi vähentää pyöräilyn houkuttelevuutta. Suojakypärän käyttöpakon vaikutuksia on arvioitu tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä (HE 180/2017 vp). Sähköpotkulautailussa vammamekanismi on erilainen kuin polkupyörällä kaaduttaessa tai törmättäessä. Sähköpotkulautaonnettomuuksissa on tyypillistä, että päähän kohdistuva isku kohdistuu leukaan ja hampaisiin, joita pyöräilykypärä ei suojaa.

Matkustajan kuljettaminen polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla

Tieliikennelain 147 §:n mukaan polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa kuljettaa useampia henkilöitä kuin mille ajoneuvo on rakennettu. Matkustajan kuljettaminen on sallittu vain, jos polkupyörässä tai kevyessä sähköajoneuvossa on matkustajalle sopiva istuin. Kuljetettaessa matkustajaa polkupyörällä tulee polkupyörässä olla kaksi erillistä jarrulaitetta.

Matkustajan kuljettamisen yhteiskäyttöisillä sähköpotkulaudoilla on havaittu olevan melko yleistä. Matkustajia saattaa olla useampikin kuin yksi. Matkustajan kuljettaminen lisää onnettomuusriskiä, sillä sähköpotkulaudat on suunniteltu vain kuljettajan käytettäväksi. Kevyessä sähköajoneuvossa ei saa olla istuinta, paitsi jos ajoneuvo on itsestään tasapainottuva, tarkoitettu maastokäyttöön tai käytettäväksi päällystämättömillä teillä taikka tarkoitettu yksinomaan liikkumisrajoitteisten käyttöön.

Mikroliikenteen pysäyttämis- ja pysäköintisäännöt

Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon pysäyttämiseen ja pysäköintiin sovelletaan tieliikennelain 36–38 §:ssä säädettyjä pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevia liikennesääntöjä. Niiden mukaan polkupyörä ja kevyt sähköajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä mahdollisimman lähelle tien reunaa, tien suuntaisesti ja siten, ettei se vaaranna turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä. Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon saa pysäyttää tai pysäköidä jalkakäytävän tai pyörätien reunaan.

Mikroliikennepalveluiden käytössä merkitystä on myös tieliikennelain 12 §:ssä säädetyllä kiellolla panna tai jättää tielle estettä. Säännöksen mukaan tielle ei saa panna eikä jättää mitään, mikä voi vaarantaa tai haitata liikennettä. Tielle jättämisen sijaan polkupyörä ja kevyt sähköajoneuvo on pysäytettävä tai pysäköitävä tieliikennelain edellyttämällä tavalla. Tieliikennelaki koskee vain liikennettä tiellä. Maastoliikennelaissa (1710/1995) säädetään vain moottorikäyttöisen ajoneuvon pysäköinnistä.

Mikroliikenteen pysäyttämistä ja pysäköimistä koskevat liikennesäännöt ovat kattavat, eikä polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon pysäyttämisestä tai pysäköinnistä aiheudu tavallisesti vaaraa turvallisuudelle tai haittaa muulle liikenteelle, jos sääntöjä noudatetaan. Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien sääntöjen noudattamiseen liittyy sama ongelma kuin mikroliikenteen liikennesääntöjen noudattamiseen yleensäkin. Kaikki tienkäyttäjät eivät aina tunne tai noudata polkupyöräilyn tai kevyen sähköajoneuvon kuljettamista koskevia liikennesääntöjä riittävän hyvin. On myös mahdollista, että polkupyörä tai kevyt sähköajoneuvo kaatuu tai kaadetaan pysäköinnin jälkeen, jolloin se voi aiheuttaa haittaa muulle liikenteelle.

Pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen noudattaminen on erityisen tärkeää erityisryhmien esteettömän liikkumisen kannalta. Kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien pysäyttäminen tai pysäköinti tieliikennelain vastaisesti voi aiheuttaa vaaratilanteita erityisryhmiin kuuluville. Esimerkiksi näkövammainen tienkäyttäjä voi kaatua väärin pysäköidyn polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon vuoksi. Apuvälinein liikkuva tienkäyttäjä ei pääse etenemään tai saattaa joutua siirtymään ajoradalle, jos pysäköity ajoneuvo estää ohittamisen jalkakäytävällä. On tärkeä huomioida, että liikkumisesteinen henkilö ei yleensä pysty siirtämään polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa pois tieltään.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän liikennesäännöt

Jalankulkua avustavalla tai korvaavalla liikkumisvälineellä tarkoitetaan liikkumisvälinettä, jonka laitteessa olevien eteenpäin vievien moottoreiden suurin yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään yksi kilowatti ja laitteen rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Jalankulkijaa avustavaan tai korvaavaan liikkumisvälineeseen ei sovelleta ajoneuvolakia. Ajoneuvolain 1 a §:n 1 momentin 3 kohdan mukaan ajoneuvolakia ei sovelleta pyörätuoliin tai muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjä on tieliikenteessä jalankulkija. Hänen on tiellä liikkuessaan noudatettava jalankulkijan liikennesääntöjä. Liikkumisvälineen käyttäjään ei kohdistu samanlaisia vaatimuksia kuin polkupyöräilijään tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaan. Häntä eivät esimerkiksi koske ajoneuvon kuljettajan yleiset vaatimukset, koska jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline ei ole ajoneuvo. Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää koskee kuitenkin tieliikennelain 12 §:ssä säädetty kielto jättää liikkumisväline tielle niin, että se voi vaarantaa tai haitata liikennettä.

Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjä saa käyttää liikkumiseen jalkakäytävää. Hän ei kuitenkaan saa tarpeettomasti estää eikä haitata muuta liikennettä. Jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää koskee rikoslain liikennejuopumussääntely. Rikoslain 23 luvun 9 §:n 2 momentin mukaan liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla tuomitaan myös tienkäyttäjä, joka kuljettaa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena kävelynopeutta nopeammin käsikäyttöistä tai sellaista jalankulkua avustavaa tai korvaavaa liikkumisvälinettä, jossa on enintään yhden kilowatin tehoinen sähkömoottori ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa, ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle.

2.4 Liikennevalvonta

2.4.1 Poliisin liikennevalvonta

Liikennesääntöjen noudattamiseen vaikuttaa niiden tehokas ja vaikuttava valvonta. Tieliikennelain noudattamisen valvonta kuuluu ensisijaisesti poliisin perustehtäviin. Poliisin tehtävästä on säädetty tieliikennelain 181 §:n 1 momentissa. Poliisin lisäksi tieliikennelain noudattamista valvovat Rajavartiolaitos ja Tulli, mutta heidän roolinsa erityisesti mikroliikenteen valvonnassa on vähäinen.

Poliisin tehtävänä on myös valvoa ajoneuvojen kuntoa ja liikennekelpoisuutta ajoneuvolain 201 §:n mukaisesti. Poliisi valvoo muun muassa sitä, että liikenteessä käytettävät ajoneuvot ja ajoneuvoyhdistelmät ovat liikenteeseen soveltuvia sekä rakenteeltaan, varusteiltaan, kunnoltaan ja muilta ominaisuuksiltaan turvallisia. Poliisi valvoo myös sitä, että katsastus- ja rekisteröintivelvollisuuden piiriin kuuluvat ajoneuvot on rekisteröity ja asianmukaisesti katsastettu.

Poliisin tehtävänä on valvoa, että mikroliikenteessä noudatetaan tieliikennelakia ja ajoneuvolakia. Poliisi valvoo esimerkiksi sitä, että polkupyörillä ja kevyillä sähköajoneuvoilla ei ajeta jalkakäytävällä, ne pysäköidään liikennesääntöjen mukaisesti ja niillä ajettaessa noudatetaan henkilökuljetuksesta annettuja säännöksiä. Lisäksi poliisi valvoo, että mikroliikenteessä käytettävät polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot ovat liikennekelpoisia.

Poliisilla on kattavat toimivaltuudet liikennevalvontatehtävien hoitamista varten. Liikenteenvalvojana poliisilla on toimivalta antaa kaikille tienkäyttäjille merkkejä, käskyjä ja kieltoja. Poliisilla on tieliikennelain 182 §:n mukaan oikeus määrätä ajoneuvo pysäytettäväksi. Ajoneuvon kuljettajalla on vastaavasti velvollisuus noudattaa poliisin antamia määräyksiä ajoneuvon kunnon, varusteiden ja kuormituksen tarkastamiseksi sekä sallimaan ajoneuvon liikennekelpoisuuden tarkastamisen.

Liikennevalvonnan suurimmat haasteet liittyvät sen kattavuuteen ja tehokkuuteen. Poliisi valvoo laajasti liikennettä ympäri Suomen, mutta poliisi ei voi olla aina joka paikassa. Lisäksi

poliisi valvoo useammin moottoriajoneuvoliikennettä kuin jalankulku- ja polkupyöräliikennettä tai kevyillä sähköajoneuvoilla ajamista. Jälkimmäisten liikennemuotojen valvontaa tehdään enemmän teemaluonteisesti. Monet liikenteeseen liittyvät ongelmat myös lisääntyvät viikonloppuisin, jolloin poliisin tehtävät muutenkin lisääntyvät.

Lisäksi poliisin valvontakalusto vaikuttaa liikennevalvonnan tehokkuuteen. Koska valvonnassa käytetään tavallisesti henkilöautoja, niitä on soveltuvinta käyttää moottoriajoneuvoliikenteen valvonnassa. Jalankulku- ja pyöräliikenteen valvonta edellyttää lähtökohtaisesti sitä, että poliisi jalkautuu jalkakäytäville tai liikkuu liikenteessä polkupyörällä tai muulla kaksipyöräisellä ajoneuvolla. Tällöin poliisilla on paremmat mahdollisuudet puuttua lainvastaiseen liikennekäyttäytymiseen mikroliikenteessä. Tehokas mikroliikenteen valvonta edellyttääkin esimerkiksi polkupyöräpoliisien käyttöä liikenteenvalvonnassa.

2.4.2 Esitutkinta ja pakkokeinot

Pakkokeinolaissa (806/2011) säädetään rikoksen selvittämisessä käytettävistä pakkokeinoista. Pakkokeinolaissa säädetään pakkokeinoista ja niiden käytön edellytyksistä. Pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n mukaan poliisi voi määrätä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan tai muussa rikoslain 23 luvussa tarkoitetussa tehtävässä toimivan henkilön kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Kokeesta kieltäytymisen taikka kokeen suorittamisen turvaamisen tai luotettavan koetuloksen saamisen vuoksi voidaan toimittaa henkilönkatsastus.

Pakkokeinolain 9 luvun 2 § mahdollistaa kuljettajan uloshengitysilman alkoholipitoisuuden testaamisen niin sanotulla seulonta-alkometrillä ilman, että kuljettajaa epäillään alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta. Alkometrillä tehtäviä puhalluskokeita tehdään rutiininomaisesti liikennevalvonnassa. Seulonnassa saadun positiivisen puhalluskokeen jälkeen suoritetaan rikoksen varsinainen esitutkinta, jossa tarkkuusalkometrin taikka verikokeen avulla määritetään, onko puhalluksen perusteella liikennejuopumuksesta epäillyn henkilön uloshengitysilman tai veren alkoholipitoisuus ylittänyt rangaistavuuden kynnyksen. Veri- ja virtsanäytteen ottamista pidetään henkilönkatsastuksena, jonka suorittaminen edellyttää pakkokeinolain 8 luvun 32 §:n mukaan rikosepäilyä. Myös tarkkuusalkometrin käyttö edellyttää rikosepäilyä, koska sen käyttämiseksi joudutaan velvoittamaan epäilty seuraamaan poliisia poliisiasemalle, ellei poliisiautossa ole tarkkuusalkometriä (HE 18/1992 vp).

Poliisi voi tieliikennelain 183 §:n perusteella kieltää ja tarvittaessa estää moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa kuljettamasta moottorikäyttöistä ajoneuvoa, jos tehdyn seulonta-alkometritestin perusteella kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä hänen syyllistyneen rattijuopumukseen, mutta päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

Poliisilla ei ole oikeutta määrätä muita kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen ja raitiovaunun kuljettajia nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi suoritettavaan kokeeseen. Pakkokeinolaissa poliisin oikeus puhalluttaa kuljettaja on rajattu koskemaan vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajia. Poliisi ei siten voi puhalluttaa polkupyöräilijää, kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa tai jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjää taikka tehdä tälle huumausainepikatestiä. Myöskään henkilön omaa suostumusta ei voida pitää kestävänä perusteena pakkokeinojen käyttämiselle. Puhallutusoikeuden puuttuminen tunnistettu merkittäväksi ongelmaksi moottorittomien ajoneuvojen kuljettajien päihtymysvalvonnassa.

2.4.3 Sanktiot liikennerikkomuksista ja -rikoksista

Tieliikennelain ja ajoneuvolain säännösten tehosteeksi on säädetty sekä rikosoikeudellisia rangaistuksia että hallinnollisia sanktioita. Polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, joka ei noudata liikennesääntöjä tai liikenteenohjauslaitteella osoitettua velvollisuutta, voidaan määrätä tieliikennelain 164 §:n mukaan 40 euron liikennevirhemaksu. Jalankulkijalle ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjälle voidaan vastaavasti määrätä tieliikennelain 163 §:n mukaan 20 euron liikennevirhemaksu. Jos tieliikennelain tai ajoneuvolain vastainen menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, tienkäyttäjä voidaan tuomita rangaistukseen liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, josta on säädetty rikoslain 23 luvun 1 §:ssä.

Poliisi ei voi määrätä liikennevirhemaksua polkupyöräilijälle tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, jos ajoneuvossa todetaan vikoja tai puutteita, minkä vuoksi ajoneuvo ei kunnoltaan, varusteiltaan tai rakenteeltaan ole liikennekelpoinen. Ajoneuvolain 195 §:ssä vastuu liikennevirhemaksusta on säädetty koskemaan moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehtyjä ajoneuvorikkomuksia.

2.4.4 Pysäköinninvalvonta

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain (727/2011) 10 §:n mukaan poliisi huolehtii pysäköintiä ja pysäyttämistä sekä joutokäyntiä koskevien säännösten noudattamisen valvonnasta sekä pysäköintivirhemaksujen ja muiden pysäköinninvalvonnasta annetussa laissa säädettyjen seuraamusten määräämisestä. Pysäköintivirheitä ovat tieliikennelaissa, maastoliikennelaissa ja pelastuslaissa (370/2011) säädettyjen pysäyttämistä, pysäköintiä ja joutokäyntiä koskevien säännösten vastainen menettely.

Poliisi on pysäköinninvalvonnan yleisviranomainen, joka liikennettä valvoessaan vastaa myös pysäköinninvalvonnasta Suomen jokaisessa kunnassa. Poliisin ohella pysäyttämistä, pysäköintiä ja joutokäyntiä koskevien säännösten noudattamista valvoo kunnassa tai sen tietyllä alueella kunta, jos se on saanut kunnallista pysäköinninvalvontaa varten luvan aluehallintovirastolta. Kunnallinen pysäköinninvalvoja on valvonnan yleistä järjestelyä koskevissa asioissa poliisilaitoksen päällikön johdon ja valvonnan alainen. Kunnallista pysäköinninvalvontaa on 41 kunnassa.

Pysäköintivirheeseen voi syyllistyä millä tahansa ajoneuvolla. Poliisi ja kunnallinen pysäköinninvalvonta voivat määrätä pysäköintivirhemaksun myös polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä. Valtaosa pysäköintivirhemaksuista määrätään kuitenkin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyistä pysäköintivirheistä.

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 1 momentin mukaan pysäköintivirheen tehnyt kuljettaja vastaa pysäköintivirhemaksun suorittamisesta. Pysäköintivirhemaksu määrätään siten ensisijaisesti pysäköintivirheen tehneelle kuljettajalle, jos poliisi tai kunnallinen pysäköinnintarkastaja tavoittaa kuljettajan valvontatehtävää suorittaessaan.

Pysäköinninvalvonnalle on kuitenkin tyypillistä, ettei ajoneuvon pysäköinyttä henkilöä tavata tai hänen henkilöllisyyttään ei ole mahdollista kohtuullisin keinoin selvittää. Tämän vuoksi pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 2 momentin mukaan pysäköintivirheen johdosta määrätystä pysäköintivirhemaksusta vastaa myös ajoneuvon rekisteriin merkitty omistaja tai haltija. Pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä myös ajoneuvon omistajalle tai haltijalle, jos

ajoneuvon kuljettajaa ei tavoiteta tai kuljettaja ei ole viranomaisen tiedossa. Ajoneuvon omistaja tai haltija on kuitenkin vastuusta vapaa, jos hän saattaa todennäköiseksi, että hän ei tehnyt pysäköintivirhettä tai että pysäköintivirhemaksun määräämiselle ei ollut edellytyksiä.

Polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä voidaan määrätä pysäköintivirhemaksu kuljettajan sijaan mikroliikennepalveluita tarjoavalle oikeushenkilölle, joka on kyseisen ajoneuvon omistaja. Päätös pysäköintivirhemaksusta annetaan ajoneuvon omistajalle lähettämällä se postitse tai käyttämällä tavallista sähköistä tiedoksiantoa. Ajoneuvon omistaja voi vapautua maksuvastuusta, jos hän oikaisuvaatimuksessaan osoittaa, ettei hän ole tehnyt pysäköintivirhettä tai että pysäköintivirhemaksun määräämiselle ei ole ollut edellytyksiä. Oikaisun vaatimisen sijaan mikroliikennepalvelun tarjoaja voi myös maksaa pysäköintivirhemaksun ja periä maksun pysäköintivirheen tehneeltä kuljettajalta, kuten pysäköinninvalvonnasta annetun lain 19 §:ssä on säädetty.

Pysäköintivirhemaksun määräämistä mikroliikennepalveluun kuuluvalla polkupyörällä tai kevyellä sähköajoneuvolla tehdystä pysäköintivirheestä on pidetty haasteellisena ja osittain epäselvänä. Epäselvyydet ovat liittyneet siihen, voidaanko tällaisissa tilanteissa pysäköintivirhemaksu määrätä ajoneuvon omistajalle eli mikroliikennepalvelua tarjoavalle oikeushenkilölle, joka on poliisin ja kunnallisen pysäköinninvalvonnan tiedossa, vai pitääkö viranomaisen selvittää aina ajoneuvon kuljettaja.

Lähtökohtaisesti pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä mikroliikennepalvelua tarjoavalle oikeushenkilölle, jos pysäköintivirhe on tehty sen omistamalla ajoneuvolla. Mikroliikkumiselle on ominaista, että yhtä ajoneuvoa käyttää yhden päivän aikana useampi henkilö. Ominaista on sekin, ettei ajoneuvon kuljettaja enää ole paikalla, kun poliisi tai kunnallinen pysäköinnintarkastaja toteaa pysäköintivirheen, eikä kuljettajan henkilöllisyyttä saada kohtuudella selvitettyä.

Pysäköinninvalvonnasta annetun lain 9 §:n 2 momentissa on todettu, että ajoneuvon omistajan tai haltijan tulee ilmetä rekisteristä. Säännöksessä tai sen perusteluissa ei ole kuitenkaan kerrottu, mistä rekisteristä tiedon tulisi ilmetä. Kyse voi näin ollen olla esimerkiksi liikenneasioiden rekisteristä tai kaupparekisteristä. Pysäköintivirhemaksun määräämisen kannalta olennaista onkin rekisterimerkinnän luotettavuus. Mikroliikkumispalveluissa käytettävien ajoneuvojen osalta ei ole tavallisesti epäselvyyttä siitä, kuka ajoneuvot omistaa, koska omistajan eli palvelua tarjoavan yrityksen tiedot lukevat ajoneuvossa. Omistajan tarkemmat tiedot voi tarvittaessa selvittää esimerkiksi kaupparekisteristä.

Korkeimman hallinto-oikeuden vuosikirjaratkaisusta KHO 2014:104 ilmenee, että pysäköintivirhemaksu voidaan määrätä vuokraamistoimintaa harjoittavalle oikeushenkilölle ajoneuvon kuljettajan sijaan. Korkein hallinto-oikeus totesi, ettei laissa tai sen esitöissä käsitellä sitä tilannetta, että auton omistaja on oikeushenkilö, joka lain mukaan voi olla velvollinen suorittamaan pysäköintivirhemaksun. Laki lähtee siitä, että omistaja tai haltija voi vapautua pysäköintivirhemaksun suorittamisesta, jos hän voi osoittaa, ettei ole ollut auton kuljettajana pysäköintivirheen sattuessa. Vuosikirjaratkaisussaan korkein hallinto-oikeus lopulta poisti oikeushenkilölle määrätyn pysäköintivirhemaksun, koska oikeushenkilö oli näyttänyt, ettei se ollut tehnyt pysäköintivirhettä, koska ajoneuvo oli ollut vuokrattuna toiselle henkilölle.

Mikroliikenteessä tehdään paljon pysäköintivirheitä. Keskeinen keino vaikuttaa pysäyttämistä ja pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen noudattamiseen on puuttua polkupyörillä ja kevyillä sähköajoneuvoilla tehtyihin pysäköintivirheisiin. Jotta pysäköinninvalvonnalla olisi vaikutusta, edellyttää se poliisilta ja kunnalliselta pysäköinninvalvonnalta resursseja. Se edellyttää myös sitä, että pysäköintivirhemaksuun sisältyvä moite kohdistuu oikein.

2.4.5 Ajoneuvojen siirtäminen

Ajoneuvojen siirtämisestä säädetään ajoneuvojen siirtämisestä annetussa laissa (1508/2019, jäljempänä *siirtolaki*). Siirtolaki selkeyttää eri viranomaisten tehtäviä ja toimivaltuuksia ajoneuvoja siirrettäessä tai hävitettäessä. Lailla on myös lisätty tienpitäjien puuttumismahdollisuuksia liikenneturvallisuutta vaarantavien tai väylänpitoa haittaavien ajoneuvojen siirtämiseen. Laki on tarkoitettu kaikenlaisten ajoneuvojen siirtämiseen, mutta käytännössä lakia sovelletaan enimmäkseen henkilöautojen, perävaunujen ja polkupyörien siirtämiseen.

Virheellisesti pysäköity ajoneuvo voidaan siirtää heti, jos laissa säädetyt edellytykset täyttyvät. Siirtolain 5 §:n 4 momentin mukaan poliisi on velvollinen siirtämään ajoneuvon välittömästi, jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tämän lisäksi kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon välittömästi, jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle.

Siirtolaki ei mahdollista ajoneuvojen siirtämistä heti pelkän pysäköintivirheen perusteella, jos pysäköintivirhe ei aiheuta vaaraa liikenneturvallisuudelle tai huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle. Siirtolain 5 §:n 1 momentin mukaan kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon näissä tilanteissa vasta, kun virheellinen pysäköinti on kestänyt yhtäjaksoisesti vähintään kaksi vuorokautta eli 48 tuntia. Usein tämä kahden vuorokauden määräaika lasketaan siitä hetkestä, kun pysäköintivirheestä on määrätty pysäköintivirhemaksu, vaikka ajoneuvo olisikin tosiasiassa ollut pysäköitynä virheellisesti pidemmänkin aikaa. Kahden vuorokauden määräaika on säädetty, jotta ajoneuvon omistajalla tai haltijalla on mahdollisuus itse siirtää väärin pysäköity ajoneuvo.

Kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi voi myös siirtää ajoneuvon, joka on jätetty tielle siten, että ajoneuvosta aiheutuu vaaraa tai haittaa liikenteelle tieliikennelain 12 §:ssä säädetyn mukaisesti. Säännös mahdollistaa ajoneuvon siirtämisen lähisiirron omaisesti sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Siirron tarkoituksena on poistaa tielle jätetystä ajoneuvosta aiheutuva haitta tai vaara. Kunnat ovat siirtäneet ainakin mikroliikennepalveluna tarjottavia kevyitä sähköajoneuvoja siirtolain perusteella.

Siirtolain soveltuvuutta polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen siirtämiseen ei ole kuitenkaan pidetty täysin ongelmattomana. Ongelmana on pidetty muun muassa sitä, että ajoneuvon siirtäminen sillä perusteella, että pysäköinnistä aiheutuu huomattavaa haittaa, ei ole yksiselitteistä, koska huomattavan haitan käsitettä on pidetty tulkinnanvaraisena. Huomattavana haittana voidaan kuitenkin pitää esimerkiksi tilannetta, jossa tien käyttö pyörätuolilla estyy väärin pysäköidyn ajoneuvon vuoksi. Esteeksi jätetty ajoneuvo voi myös aiheuttaa vaaraa muulle liikenteelle, jos muut tienkäyttäjät joutuvat väistämään sitä ajoradalle.

2.5 Liikenneturvallisuusstrategia

2.5.1 Mikroliikkuminen liikenneturvallisuusstrategiassa

Valtioneuvosto antoi maaliskuussa 2022 uuden liikenneturvallisuusstrategian vuosille 2022–2026. Strategian tavoitteena on parantaa kokonaisvaltaisesti kaikkien liikennemuotojen liikenneturvallisuutta. Strategian taustalla on nollavisio, jonka mukaan kenenkään ei tarvitse kuolla

tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Strategian toimenpideohjelma sisältää 103 toimenpidettä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Strategian toteutumisen seuraamista varten on perustettu seurantaryhmä, jonka tehtävänä on seurata strategian toimenpiteiden toteutumista ja toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia.

Liikenneturvallisuusstrategiassa on tunnistettu, että uudet liikkumisen muodot, muun muassa mikroliikkuminen, lisäävät osaltaan tieliikenneturvallisuuden haasteita. Strategian toimenpideohjelmaan sisältyy useita toimenpiteitä mikroliikenteen turvallisuuden parantamiseksi. Näiden kaikkien toimenpiteiden toteuttaminen on aloitettu vuoden 2023 lopulla.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelman yhtenä toimenpiteenä Liikenne- ja viestintäviraston johdolla on perustettu mikroliikkumisen verkosto keväällä 2022. Verkosto on tämän jälkeen kokoontunut säännöllisesti. Verkostossa ovat edustettuina mikroliikkumiseen keskeisesti liittyvät viranomaiset, kaupungit ja palveluntarjoajat. Verkostossa ovat mukana muun muassa Väylävirasto, Poliisihallitus, pelastustoimi, Liikenneturva, Onnettomuustietoinstituutti, Kuntaliitto, mikroliikennepalvelun tarjoajia, Terveyden ja hyvinvoinnin laitos, Tilastokeskus, Invalidiliitto sekä Helsingin, Tampereen, Turun, Oulun ja Lappeenrannan kaupungit. Mikroliikkumisen verkosto on edesauttanut keskustelua ja tiedonvaihtoa eri tahojen välillä.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan sisältyy myös selvitykset kuntien toimivaltuuksien lisäämisestä liikennepalvelujen ohjaamisessa sekä mikroliikkumisen ja pyöräilyn promillerajasta. Kuntien toimivaltuuksia koskevan toimenpiteen tarkoituksena on ollut selvittää mahdollisuutta lisätä lainsäädännössä kaupunkien toimivaltaa niin, että niillä olisi paremmat mahdollisuudet ohjata niiden alueella olevia liikkumisen palveluja, mukaan lukien mikroliikkuminen, jotta palvelut edistäisivät myös liikenneturvallisuutta. Toimenpiteen vastuutahoja ovat liikenne- ja viestintäministeriö ja kunnat. Molempien selvitysten tekeminen käynnistettiin liikenne- ja viestintäministeriössä kesällä 2022. Liikenne- ja viestintäministeriössä laadittu arviomuistio oli osa liikenneturvallisuusstrategiaan kirjattujen selvitysten toteuttamista.

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteenä on myös tieliikenteen tilastoinnin kokonaisvaltainen kehittäminen. Toimenpiteeseen sisältyy myös oman syykoodin lisääminen mikroliikkumiselle kansalliseen koodistopalveluun. Toimenpiteen vastuutahona on THL. Toimenpiteen taustalla on se, että mikroliikkumisvälineillä tapahtuvia onnettomuuksia ei ole tilastoitu systemaattisesti. Toimenpiteen tavoitteena on lisätä mikroliikkumiseen liittyvän liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta tilastoinnin avulla. Valtakunnalliseen koodistopalveluun lisättiin mikroliikkumisen onnettomuuksille soveltuva koodi syksyllä 2023.

Liikenneturvallisuusstrategiaan sisältyy myös toimenpide mikroliikkumisen liikennesääntöihin ja turvallisen liikenteen edellytyksiin liittyvän tiedotus- ja koulutusmateriaalin tuottamisesta. Toimenpiteen vastuutahoina ovat Liikenneturva ja Opetushallitus. Strategiassa todetaan, että liikenteen uudet ilmiöt ja muutokset tulee huomioida laajemmin liikennekasvatuksessa ja kertaluonteisissa koulutuksissa. Tietämättömyys tai piittaamattomuus liikennesäännöistä ovat usein mikroliikkumiseen liittyvien onnettomuuksien taustalla. Toimenpiteen toteutus on käynnissä. Muun muassa Liikenneturva on toteuttanut kampanjoita ja julkaissut useita tiedotteita turvallisesta mikroliikkumisesta.

Liikenneturvallisuusstrategian keskeisiä strategisia linjauksia ovat muun muassa se, että eri toimijoiden liikenneosaamista on lisättävä ja asenteiden on muututtava liikenteessä. Liikenteessä toimiminen edellyttää tietoisuutta liikenteeseen liittyvistä säännöistä, taitoa liikennevälineiden kuljettamiseen ja hallintaan sekä kykyä arvioida liikenteeseen liittyviä riskejä ja toimintamalleja niin omasta kuin muidenkin näkökulmasta. Liikennesääntöjen tuntemus ja niiden

noudattaminen ovat keskeinen osa omaa ja muiden turvallisuutta. Liikenneturvallisuusstrategiassa painotetaan myös erityisesti jalankulkijoiden ja mikroliikkumisen liikenneturvallisuutta.

2.5.2 Selvitys mikroliikkumisen promillerajasta

Liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteen 91 mukaisessa mikroliikkumisen promillerajaa koskevassa selvityksessä ovat vastuutahoina liikenne- ja viestintäministeriö ja oikeusministeriö. Selvitys promillerajan liikenneturvallisuusvaikutuksista valmistui loppuvuonna 2022 ja se on alkuvuonna 2023 laaditun arviomuistion liitteenä. Strategian kirjauksen mukaisesti selvityksessä on arvioitu promillerajan asettamista ja sen vaikutuksia liikenneturvallisuuteen.

Laajan selvityksen suosituksena oli promillerajan asettaminen sekä sähköpotkulautailulle että polkupyöräilylle, koska promilleraja edistää tieliikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentää onnettomuuskustannuksia ja yhdenmukaistaa kaiken ajoneuvoliikenteen promillerajakäytännön. Promillerajan asettamisella voidaan vähentää sähköpotkulautailijoiden ja pyöräilijöiden päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Samalla vähennetään niitä kustannuksia, jotka syntyvät esimerkiksi terveydenhuollolle ja yritystoiminnalle.

Selvityksessä todetaan, että selkeä promilleraja helpottaisi liikennevalvontaa. Promillerajan myötä poliisi pystyisi puuttumaan tehokkaammin päihtyneenä ajamiseen. Promillerajan asettaminen antaa tienkäyttäjälle myös selkeän rajan ja viestin siitä, etteivät päihteet ja liikenne kuulu yhteen. Promillerajan lisäksi poliisin tulisi saada oikeus puhalluttaa polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettaja, jotta promillerajan noudattamisen valvonta olisi mahdollista.

Liikenne- ja viestintäministeriö pyysi oikeusministeriöltä kannanottoa pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista laaditun selvityksen lopputuloksista. Lisäksi oikeusministeriötä pyydettiin ottamaan kantaa siihen, olisiko hallinnollisen sanktion (esimerkiksi liikennevirhemaksun) käyttäminen hyväksyttävämpää, jos rikosoikeudellisen rangaistuksen käyttäminen promillerajan tehosteena ei tulisi kysymykseen. Oikeusministeriön selvitys pyöräilyn ja mikroliikkumisen promillerajoista on arviomuistion liitteenä.

Oikeusministeriö arvioi rikosoikeudellisen promillerajan käyttöä oikeushyvien suojelun, hyöty–haitta-punninnan ja ultima ratio -periaatteiden kannalta. Ultima ratio –periaatteen osalta oikeusministeriö korosti, että päihtyneenä pyöräilyn ja mikroliikkumisen vähentämiseksi on selvityksestä ilmenevin tavoin useampiakin toimiviksi todettuja rikosoikeudelle vaihtoehtoisia keinoja, joilla voidaan perusoikeuksiin lievemmin puuttuen tai niihin lainkaan puuttumatta sekä rikosoikeutta kohdistetummin puuttua varsinaisen riskiryhmän toimintaan. Näitä ovat erityisesti kuntien asettamat ajalliset, alueelliset ja nopeutta koskevat rajoitukset vuokraustoiminnalle. Oikeusministeriön arvion mukaan voidaan toteuttaa ainakin liikennekasvatusta ja valistusta päihtymykseen liittyvistä onnettomuusriskeistä. Oikeusministeriö arvioi näiden toimien kustannusten pysyvän kohtuullisina.

Oikeusministeriö totesi yhteenvetonaan, että polkupyörällä tai sähköpotkulaudalla ajavan onnettomuusriski kohdistuu enemmän omaan kuin muiden tienkäyttäjien turvallisuuteen. Liikennejuopumusta moottorittomalla ajoneuvolla koskevassa rikoslain 23 luvun 9 §:ssä niin sanottu tankojuoppous on jo nykyisin säädetty rangaistavaksi silloin, kun kuljettaja aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Oikeusministeriön näkemyksen mukaan rikosoikeudellisen promillerajan asettaminen pyöräilylle ja mikroliikkumiselle käytännössä laajentaisi nykyistä rikosoikeudellista sääntelyä lähinnä vain koskemaan tilanteita, joissa päihtynyt kuljettaja asettaa itsensä vaaraan tai aiheuttaa itselleen vahinkoa.

2.6 Liikennevakuuttaminen

Eduskunta hyväksyi 24.4.2024 hallituksen esitykseen eduskunnalle laeiksi liikennevakuutuslain, Liikennevakuutuskeskuksesta annetun lain ja vakuutusyhtiölain muuttamisesta sisältyneet lakiehdotukset. Esityksen tarkoituksena oli panna täytäntöön Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2021/2118 moottoriajoneuvojen käyttöön liittyvän vastuun varalta otettavasta vakuutuksesta ja vakuuttamisvelvollisuuden voimaansaattamisesta annetun direktiivin 2009/103/EY muuttamisesta. Lait tulivat voimaan 1.6.2024.

Yhtenä keskeisenä muutoksena oli se, että myös useat kevyet sähköajoneuvot on liikennevakuutettava. Muutoksen myötä vakuutettavaksi tulivat ajoneuvot, jotka painavat yli 25 kilogrammaa tai joiden rakenteellinen nopeus ylittää 25 kilometriä tunnissa. Poikkeuksena tähän ovat osana elinkeinotoimintaa vuokrattavat sähköpotkulaudat, jotka lasketaan liikennevakuutuslain (460/2016) mukaan ajoneuvoiksi ja ovat siten vakuutettavia painosta riippumatta. Muutoksen tavoitteena oli varmistaa, että myös vuokrattavien sähköpotkulautojen kuljettajien sekä kolmansien osapuolten vakuutusturva voidaan varmistaa.

Liikennevakuutuslain uudessa 34 a §:ssä säädetään vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajalle aiheutuneen henkilövahingon korvaamisesta vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta. Pykälässä rajataan korvattaviksi vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta liikennevakuutuslain 4 luvun mukaiset sairaanhoidon kustannukset sekä vahingonkorvauslain (412/1974) 5 luvun 2 §:n 1 kohdan 1 alakohdassa mainitut tarpeelliset sairaanhoitokustannukset. Rajaus on uusi ja koskee vain vuokratun sähköpotkulaudan vakuutuksesta korvattavia vuokratun sähköpotkulaudan kuljettajan henkilövahinkoja. Ennen uuden sääntelyn voimaantuloa vuokrattujen sähköpotkulautojen yksittäisonnettomuuksissa aiheutuneet kustannukset tulivat pääosin hyvinvointialueiden ja viime kädessä veronmaksajien maksettavaksi. Liikennevakuutuslain uusi sääntely voi vähentää sähköpotkulautaonnettomuuksista yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia, mutta ei kuitenkaan täysimääräisesti, koska vahinkojen korvattavuutta on rajattu.

Uudistus muutti myös yksityisomisteisten yli 25 kilogrammaa painavien kevyiden sähköajoneuvojen vakuutusvelvollisuuksia. Yli 25 kilometriä tunnissa kulkevia kevyitä sähköajoneuvoja ei Suomessa saa käyttää lainkaan, joten nopeuteen liittyvä raja ei vaikuta kevyiden sähköajoneuvojen vakuuttamiseen. Jatkossa yli 25 kilogramma painaviin sähköajoneuvoihin on otettava täydellinen liikennevakuutus, mikä voi osaltaan vähentää niiden käyttöä liikenteessä.

Uuden vakuutusvelvollisuuden vaikutuksia on vielä mahdotonta arvioida tarkasti. Hallituksen esityksessä (HE 10/2024 vp) on todettu muun muassa, että pakollinen liikennevakuutus voi olla vuokraustoimintaa harjoittavan yhtiön näkökulmasta merkittävä lisäkulu. Vakuutusmaksujen suuruudet riippuvat aiheutuneiden onnettomuuksien korvattavista kustannuksista, joten vakuutusvelvollisuus voi vaikuttaa positiivisesti vuokrattavien sähköpotkulautojen turvallisuuteen, jos yritykset vakuuttamisvelvollisuuden kannustamina ottavat käyttöön uusia turvallisuusominaisuuksia. Mikroliikkumisen palveluntarjoajat ovat aiemmin arvioineet, että osa toiminnasta joudutaan ajamaan alas pienissä kunnissa vakuutusvelvollisuudesta aiheutuvien kustannusten vuoksi.

Yrityksille tarjottujen vakuutusten hinnoittelusta yhteiskäyttöisille sähköpotkulaudoille ei ole saatavilla julkista tietoa. Yhteiskäytössä vakuutuskustannuksia jaetaan kuitenkin suuren käyttäjäkunnan kesken ja vaikutus palvelun hintaan on mahdollisesti lopulta pieni. Ennakkotietojen mukaan yksityisesti yli 25 kilogramma painavaa sähköpotkulautaa käyttävälle kansalaiselle vakuutusmaksu voi olla jopa satojen eurojen arvoinen vuotta kohti. Vakuutuspakko saattaa näin ollen muuttaa mikroliikkumisen eri muotojen suosiota ja markkinaosuutta liikennemuotojen kesken. Vakuutusten hinnoittelu todennäköisesti kehittyy ja vakuuttamiseen totutaan

osana kulkutavalle ominaisia kustannuksia. Tämän esityksen arvioinnissa toteutuvaa nykytilan muutosta ei kuitenkaan ole kyetty ottamaan huomioon.

3 Tavoitteet

Esityksen yleisenä tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä. Tavoitteena on varmistaa liikenneturvallisuuden positiivinen kehitys mikroliikkumisen yleistyessä. Tavoitteena on lisätä sääntelyn ennalta estävyyttä siten, että mikroliikenteessä tapahtuvat liikennerikkomukset ja –rikokset sekä niistä aiheutuvat vaaratilanteet vähenisivät.

Valtioneuvosto on hyväksynyt Suomelle pitkän aikavälin liikenneturvallisuusvision, jonka mukaan tieliikennejärjestelmä on suunniteltava siten, ettei kenenkään tarvitse kuolla eikä loukkaantua vakavasti liikenteessä. Esitettävillä sääntelymuutoksilla tavoitellaan selviä liikenneturvallisuusvaikutuksia ja parannusta erityisesti liikenteessä heikommassa asemassa olevien tienkäyttäjäryhmien turvallisuuteen.

Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut

Ehdotettavan mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn tavoitteena on antaa kaupungeille ja kunnille kustannustehokkaat työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Tavoitteena on helpottaa yhteiskäyttöisten, liikenteen palveluna vuokralle tarjottavien ajoneuvojen hallintaa kaupunkien ja kuntien katutilassa erityisesti liikenneturvallisuuden ja katutilan esteettömyyden näkökulmasta. Tavoitteena on selkeyttää liikkumista ja liikennesääntöjen noudattamista myös tienkäyttäjien näkökulmasta. Tavoitteena on vähentää liikenneonnettomuuksia, pysäköintivirheitä, vaikuttaa katutilan esteettömyyteen ja erityisryhmien turvallisuuteen. Ehdotusten tavoitteena on myös vähentää viranomaisten valvonnan tarvetta alueilla, joilla mikroliikennettä ohjataan kuntien mikroliikenneluvan lupaehdoin asettamilla teknisillä rajauksilla.

Uusia liikenteenohjauslaitteita koskevien ehdotusten tavoitteena on parantaa kaupunkien ja kuntien jo olemassa olevia keinoja mikroliikkumisen liikenteenohjauksessa kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen paremmin soveltuvilla liikenteenohjauslaitteilla. Muutosten myötä kunnat voisivat ohjata kevyiden sähköajoneuvojen liikennettä erillään polkupyöräliikenteestä. Liikenteenohjauslaitteilla kunnat voisivat ohjata myös muita kuin yhteiskäyttöisiä, liikenteen palveluna vuokralle tarjottavia kevyitä sähköajoneuvoja. Tavoitteena on selkeyttää liikkumista ja liikennesääntöjen noudattamista myös tienkäyttäjien näkökulmasta. Uusilla liikenteenohjauslaitteilla tienkäyttäjiä pyritään ohjaamaan selkeämmin erityisesti pysäköintiä koskevien liikennesääntöjen noudattamiseen. Tavoitteena on siten vähentää pysäköintivirheitä, vaikuttaa katutilan esteettömyyteen ja erityisryhmien turvallisuuteen.

Liikennejuopumus

Kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamisen juopumussäännösten ja niiden noudattamisen valvontaa koskevien ehdotusten tavoitteena on parantaa liikenneturvallisuutta vähentämällä päihtyneenä ajamista ja sitä kautta aiheutuvia liikenneonnettomuuksia ja vaaratilanteita. Tavoitteena on selkeyttää moottorittomien ajoneuvojen kuljettajia koskevaa liikennejuopumussääntelyä siten, että jatkossa konkreettisen promillerajan ylityksestä voidaan määrätä kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle hallinnollinen seuraamus eli liikennevirhemaksu. Tavoitteena on vähentää päihtyneenä ajamisesta kuljettajalle itselleen, mahdolliselle matkustajalle sekä muille tienkäyttäjille ja omaisuudelle aiheutuvia vahinkoja. Lisäksi tavoitteena on vähentää vahingoista aiheutuvia kustannuksia ja terveydenhuollon kuormitusta sekä vahvistaa tienkäyttäjien turvallisuuden tunnetta.

Liikenteenvalvojan puhallutusoikeutta koskevan ehdotuksen tavoitteena on mahdollistaa päihtyneenä ajamista koskevien säännösten noudattamisen valvonta ja liikenneturvallisuutta vaarantavaan ajoon puuttuminen. Tällä hetkellä liikenteenvalvojalla ei ole oikeutta puhalluttaa kevyen sähköajoneuvon tai polkupyörän kuljettajaa. Tehokas liikenteenvalvonta ja kiinnijäämisriskin lisääminen lisää juopumussääntelyn liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Kieltosäännös, jonka mukaan liikennevalvoja voisi kieltää ja tarvittaessa estää ajon päihtymyksen vuoksi, täydentäisi liikenteenvalvojan jo olemassa olevia toimivaltuuksia. Ehdotuksen tavoitteena on vähentää päihteiden kokonaismäärää liikenteessä sekä ennalta estää liikennejuopumuksia ja niistä aiheutuvia liikenneonnettomuuksia.

Liikennesääntöjen yhtenäistäminen

Ajoneuvolain soveltamisalan muuttamista koskevan ehdotuksen tavoitteena on potkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesääntöjen yhtenäistäminen. Tavoitteena on, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Tavoitteena on selkeyttää liikennesääntöjen soveltamista kaikkien tienkäyttäjien näkökulmasta ja vähentää mahdollisia tulkintaongelmia sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesääntöjen noudattamisessa. Lisäksi ehdotuksen tavoitteena on parantaa erityisesti jalankulkijoiden liikenneturvallisuutta sekä parantaa jalankulkijoiden mahdollisuuksia ennakoida toisten tienkäyttäjien toimintaa. Tavoitteena on myös yhdenmukaistaa kansallinen sääntely EU-sääntelyn kanssa.

Muut korjaustarpeet

Liikennevirhemaksun tiedoksiantotapaa koskevan ehdotuksen tavoitteena on yksinkertaistaa ja helpottaa liikennevirhemaksun tiedoksiantoa myös muille kuin moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajille. Tavoitteena on helpottaa poliisin toimintaa kentällä ja vähentää tarpeetonta liikennevirhemaksupäätösten tulostamista valvonnassa.

Jalankulkijan määritelmän tarkentamista koskevan ehdotuksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa ja varmistaa, että myös kevyttä sähköajoneuvoa tai moottorilla varustettua polkupyörää taluttava henkilö katsotaan jalankulkijaksi.

Moottorittoman ajoneuvon kuljettajan rikkomuksista määrättävän liikennevirhemaksun korottamista koskevan ehdotuksen tavoitteena on lisätä liikennevirhemaksujen vaikuttavuutta, jotta ne ennalta estäisivät aiempaa paremmin mikroliikenteessä tapahtuvia liikennerikkomuksia. Tavoitteena on lisätä ennalta estävyyttä ja liikennesääntöjen noudattamista sekä parantaa liikenneturvallisuutta.

Ajoneuvojen rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevaa liikennevirhemaksua koskevan ehdotuksen tavoitteena on selkeyttää nykytilaa ja varmistaa, että viranomaiset voivat puuttua rakenteeltaan, varusteiltaan tai kunnoltaan puutteellisten kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien käyttöön liikenteessä. Tavoitteena on ennalta estää ajoneuvolain vastaisten ajoneuvojen käyttöä tieliikenteessä ja parantaa näin liikenneturvallisuutta.

4 Ehdotukset ja niiden vaikutukset

4.1 Keskeiset ehdotukset

4.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut

Mikroliikennelupa

Liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017, jäljempänä *liikennepalvelulaki*) lisättäisiin uusi mikroliikennepalvelun tarjoamista koskeva 2 a luku. Uuteen lukuun lisättäisiin mikroliikennelupaa koskevat säännökset. Laissa säädettäisiin, että yhteiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen tai polkupyörien vuokralle tarjoaminen kunnan alueella edellyttäisi jatkossa, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa. Mikroliikenneluvan myöntäisi se kunta, jonka alueella palvelua tarjotaan. Laissa säädettäisiin luvan hakemisesta ja sen myöntämisestä. Laissa säädettäisiin myös niistä edellytyksistä, joiden täyttyessä kunta voisi olla myöntämättä lupaa hakijalle.

Kunta voisi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Lisäksi kunta voisi asettaa mikroliikennelupaan lupaehdon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi. Laissa säädettäisiin myös mikroliikenneluvan peruuttamisesta.

Ehdotus antaisi kunnille työkalut mikroliikennepalveluiden ohjaamiseen mikroliikenneluvan lupaehtojen avulla. Kunnat voisivat määritellä muun muassa erilaisia pysäköinti- ja nopeusrajoitusalueisiin liittyviä lupaehtoja kunnan alueelle. Mikroliikenteen palveluntarjoaja asettaisi alueet voimaan esimerkiksi sovellukseen asetettavilla teknisillä rajoituksilla.

Siirtolakiin lisättäisiin säännös siitä, että mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle pysäköity mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo voitaisiin siirtää välittömästi.

Kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauslaitteet

Tieliikennelakiin lisättäisiin uusia liikenteenohjauslaitteita kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen.

Uusia liikenteenohjauslaitteita olisivat kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoryhmää osoittava lisäkilpi, joka lisättäisiin tieliikennelain lisäkilpiä koskevaan liitteeseen 3.8. Kevyen sähköajoneuvon ajoneuvoryhmää osoittaisi lisäkilvessä oleva sähköpotkulautasymboli. Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä osoitettu kielto, rajoitus, määräys tai sääntö koskee vain lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa. Jos kielto, rajoitus, määräys tai sääntö ei koske lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa, lisäkilvessä käytetään tekstiä "Ei koske".

Tieliikennelain liitteeseen 4.3 (Muut tiemerkinnät) lisättäisiin kevyt sähköajoneuvo –tiemerkintä M20, jota voitaisiin käyttää osoittamaan kevyille sähköajoneuvoille tarkoitettu pysäköintipaikka. Tiemerkintää voitaisiin käyttää ilman liikennemerkkiä.

Uudet liikenteenohjauslaitteet mahdollistaisivat kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauksen erillään polkupyöristä.

4.1.2 Liikennejuopumus

Raja päihtymykselle

Tieliikennelaissa säädettäisiin promillerajasta moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle. Lisäksi laissa säädettäisiin huumausaineiden käyttöä koskevasta rajasta. Jatkossa kiellettyä olisi kuljettaa moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Kiellettyä olisi myös moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaminen siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Säännösten noudattamisen rikkomisesta voitaisiin määrätä kuljettajalle liikennevirhemaksu.

Muutoksella selkeytettäisiin jo tällä hetkellä voimassa olevaa moottorittomien ajoneuvojen kuljettajia koskevaa liikennejuopumussääntelyä lisäämällä tieliikennelakiin moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa koskeva promilleraja, jonka rikkomisesta voidaan määrätä liikennevirhemaksu. Konkreettinen promilleraja parantaisi liikenneturvallisuutta ja vähentäisi kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien päihtymysonnettomuuksista aiheutuvia kuolemia ja loukkaantumisia sekä terveydenhuollon kuormitusta ja yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Uusi sääntely ennaltaestäisi päihtyneenä ajamista tehokkaammin kuin nykyiset päihtyneenä moottorittoman ajoneuvon kuljettamista koskevat säännökset. Uusi sääntely helpottaisi myös liikennejuopumusten valvontaa, mikä lisää valvonnan tehokkuutta ja ennalta estävyyttä.

Päihtyneenä ajamista koskevien säännösten valvonta

Tieliikennelakiin lisättäisiin moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajan noudattamisen valvonnan mahdollistavat uudet säännökset. Tieliikennelaissa säädettäisiin kokeesta nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Sääntelyn tarkoituksena olisi lisätä uuden juopumussääntelyn vaikuttavuutta ja juopumussääntelyn noudattamisen valvonta.

Myös muun kuin moottorilla varustetun polkupyörän kuljettaja voitaisiin määrätä kokeeseen nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi kuljettajan ajokunnon selvittämiseksi.

Poliisimies voisi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi mahdollistaisi poliisin suorittaman valvonnan ja päihtymyksen toteamisen luotettavasti. Näytön arviointi liikennejuopumustapauksissa selkeytyisi, koska koe on ainoa varma tapa kuljettajan päihtymystilan mittaamiseksi.

Tieliikennelaissa säädettäisiin puhallutusoikeuden lisäksi henkilönkatsastuksesta. Jos olisi todennäköisiä syitä epäillä, että moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on rikkonut promillerajaa koskevia säännöksiä, häneen saataisiin kohdistaa henkilönkatsastus luotettavan koetuloksen saamiseksi tai kokeesta kieltäytymisen vuoksi. Henkilönkatsastus voisi käsittää tarkkuusalkometrikokeen tai verinäytteen ottamisen.

Ajoneuvon kuljettamisen kieltäminen tai estäminen

Tieliikennelakiin lisättäisiin poliisimiehelle, rajavartiomiehelle ja tullimiehelle oikeus kieltää ja tarvittaessa estää myös polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa kuljettamasta ajoneuvoa, jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa hänen havaitaan nauttineen alkoholia. Tällä hetkellä oikeus kieltää ja estää kuljettamasta

ajoneuvoa koskee vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaa. Jatkossa poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voisivat kieltää ja estää myös kevyen sähköajoneuvon, polkupyörän ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajaa ajamasta ajoneuvoa, jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn.

4.1.3 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen

Sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesäännöt yhtenäistettäisiin. Ajoneuvolain soveltamisalaa muutettaisiin siten, että ajoneuvolakia ei jatkossa sovellettaisi pyörätuoliin tai muuhun vastaavaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuun laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa. Ajoneuvolakia ei myöskään jatkossa sovellettaisi muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa. Muutoksen myötä kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja.

Tieliikennelaista poistettaisiin itsestään tasapainottuvan kevyen sähköajoneuvon jalkakäytävällä ajamista koskeva poikkeus. Jatkossa tällaista ajoneuvoa tulisi kuljettaa siellä missä muutakin kevyttä sähköajoneuvoa. Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saisi jatkossakin ajaa myös jalkakäytävällä.

Muutoksilla yhtenäistettäisiin potkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesäännöt siten, että jatkossa kaikkiin potkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä.

4.1.4 Muut korjaustarpeet

Liikennevirhemaksun tiedoksianto

Tieliikennelain liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksiantoa koskevaa säännöstä muutettaisiin siten, että liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos rikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä. Muutos mahdollistaisi liikennevirhemaksun antamisen tavallisena tiedoksiantona mille tahansa tienkäyttäjälle, jonka henkilöllisyys on välittömästi todettu. Säännös ei tällä hetkellä sovellu muulla kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehdyistä rikkomuksista määrättyjen liikennevirhemaksujen tiedoksiantoon.

Jalankulkijan määritelmä

Tieliikennelain jalankulkijan määritelmää tarkennettaisiin siten, että jalankulkijalla tarkoitettaisiin myös kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän taluttajaa. Lisäyksen tarkoituksena on selventää nykytilaa ja poistaa mahdollisia tulkintaepäselvyyksiä.

Liikennevirhemaksun korottaminen

Tieliikennelakia muutettaisiin siten, että moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta nykyisen 40 euron sijaan 60 euron liikennevirhemaksu. Nykyisin suuri osa mikroliikenteen ongelmista ja vaaratilanteista johtuu kuljettajien tekemistä liikennerikkomuksista tai –rikoksista. Muutoksella lisättäisiin rikkomuksesta määrättävän liikennevirhemaksun ennaltaestävyyttä.

Ajoneuvojen rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevaa liikennevirhemaksu

Ajoneuvolakia muutettaisiin siten, että polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo ajoneuvolain rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevia määräyksiä.

Ylijatketun jalkakäytävän liikenteenohjaus

Tieliikennelakiin lisättäisiin myös uusi niin sanottua ylijatkettua jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27. Lisäkilpeä voitaisiin käyttää merkin B5 tai B6 yhteydessä. Liikennemerkkiyhdistelmää voitaisiin käyttää ennen ylijatkettua jalkakäytävää, joka on korotettu ajoradasta molemmin puolin madalletulla reunatuella. Merkkiyhdistelmä selventäisi väistämisvelvollisuutta erityisesti talviolosuhteissa, joissa ylijatketun jalkakäytävän havaittavuus voi olla risteykseen jäävän lumen ja jään vuoksi huono.

4.2 Pääasialliset vaikutukset

4.2.1 Yleistä vaikutusten arvioinnista

Esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuudella arvioidaan olevan merkittävä vaikutus suurten ja keskisuurten kaupunkien liikenneturvallisuuteen ja liikenteen esteettömyyteen. Kokonaisuudella arvioidaan voitavan vähentää liikenneonnettomuuksia, esteettömyysongelmia ja vaaratilanteita liikenteessä. Samalla voidaan vaikuttaa tienkäyttäjien koettuun turvallisuuteen. Ehdotetut toimenpiteet tukevat toisiaan ja niillä vaikutetaan erityisesti liikenteessä heikoimmassa asemassa olevien henkilöiden, kuten lasten, vanhusten ja liikkumisesteisten, turvallisuuteen.

Esitettyjen toimenpiteiden kokonaisuudella on arvion mukaan merkittäviä myönteisiä vaikutuksia viranomaisten mahdollisuuksiin puuttua ennalta mikroliikenteen onnettomuuksiin. Mikroliikenteen tehokkaammalla hallinnalla ja liikenteenohjaksella arvioidaan voitavan vähentää liikennesääntöjen vastaista käyttäytymistä kustannustehokkaasti. Samalla mahdollistetaan mikroliikkumisen palvelujen tarjoaminen ja uusien innovaatioiden kehittäminen. Toimenpiteet saattavat vaikuttaa palveluja tarjoavien yritysten markkinoille tulon houkuttelevuuteen ja toiminnan kannattavuuteen. Palvelujen käytön rajoittaminen voi vähentää kysyntää tai siirtää liikkumista yksityisesti omistettujen ajoneuvojen käyttöön.

Merkittävimmät taloudelliset hyödyt esitetyistä toimenpiteistä syntyvät onnettomuuksien vähenemisestä. Onnettomuuksista aiheutuu nykyisin merkittäviä kustannuksia yhteiskunnalle ja kuormitusta terveydenhuollolle. Mikroliikenneluvan arvioidaan vähentävän kuntien, terveydenhuollon ja poliisin resurssitarpeita. Sähköpotkulautoihin liittyvät viranomaismenot vähenisivät mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn myötä nykyiseen vapaaehtoiseen menettelyyn verrattuna. Liikennejuopumussääntelyn valvonta edellyttää poliisilta resursseja, mutta samalla selkeä promilleraja tekee valvonnasta tehokkaampaa ja vaikuttavampaa, minkä arvioidaan vähentävän

päihtyneenä ajamista. Viranomaisten toimintaa pyritään helpottamaan myös liikennevirhemaksun tiedoksiantoon tehtävillä muutoksilla. Uudistukset sanktioihin vaativat pieniä tietojärjestelmäuudistuksia, joista aiheutuu vähäisiä kertaluonteisia kuluja valtion viranomaisille.

Ehdotettujen muutosten toteuttamatta jättäminen pitäisi yllä tunnistettuja ongelmia ja liiallisia julkisia ja yksityisiä kustannuksia.

Sähköpotkulautapalveluiden käyttö on lisääntynyt voimakkaasti viime vuosina. Seurantatietojen perusteella mikroliikenteen turvallisuustilanne on parantunut palveluiden kehittyessä entistä liikenneturvallisemmiksi, mikä johtuu osittain yritysten ja kuntien tekemistä vapaaehtoisista sopimuksista ja osittain siitä, että uusiin katutilaa käyttäviin liikkumisvälineisiin on totuttu. Mikroliikenteeseen liittyy kuitenkin edelleen merkittäviä turvallisuus- ja esteettömyyshaasteita, joita ei ole onnistuttu poistamaan.

Mikroliikkumisen ollessa melko uusi liikkumismuoto Suomessa, on mahdollista, että mikroliikenteen turvallisuustilanne kehittyy parempaan suuntaan omalla painollaan mikroliikkumisen edelleen yleistyessä. Mikroliikkuminen on kehittyvä ala, jolla teknologia, tarjonta ja toimintamallit muuttuvat nopeasti. Yritysten kilpailupaine ja uusi liikennevakuutussääntely kannustavat alalla toimivia yrityksiä kehittämään palveluita ja myös palveluiden turvallisuutta edelleen. Suomessa toimivat yritykset eivät ole ottaneet kaikkia jo nyt teknisesti toteutettavissa olevia sähköpotkulautojen turvallisuusominaisuuksia käyttöön, koska se voisi heikentää tarjotun palvelun houkuttelevuutta ja lisätä yrityksen kuluja verrattuna kilpailijoihin. Tällaisia turvallisuusominaisuuksia ovat esimerkiksi teknologiat, joilla voidaan tunnistaa ja ehkäistä matkustajan kuljettamista sähköpotkulaudalla tai estää jalkakäytävällä ajaminen.

Yhteiskäyttöisten mikroliikkumispalvelujen tulevaisuutta on vaikea ennakoida. Yritysten määrän arvioidaan joka tapauksessa hieman laskevan tulevaisuudessa, kun palvelujen kysyntä vakiintuu. Samoin vuokrattavien sähköpotkulautojen määrän arvioidaan laskevan, koska sähköpotkulautojen määrät perustuvat niiden käyttöasteeseen, jonka arvioidaan jatkossa pysyvän suhteellisen samana. Sähköpotkulautojen määrät Suomessa voivat lisääntyä lähinnä silloin, jos yritykset levittäytyvät edelleen uusiin kaupunkeihin. Nykyisin palvelua tarjotaan kuitenkin jo lähes kaikissa isoimmissa kaupungeissa. Palvelutarjontaa on myös vähennetty pienistä kaupungeista ja osa toimijoista on lopettanut palvelun tarjoamisen kokonaan Suomessa.

Nykyisten onnettomuusmäärien ja esteettömyysongelmien arvioidaan pysyvän ennallaan, jos esityksessä ehdotetut toimenpiteet jätettäisiin tekemättä. Toisaalta kesäkuussa 2024 voimaan tullut liikennevakuutussääntely todennäköisesti kannustaa yrityksiä parantamaan liikenneturvallisuutta. Liikennevakuutuksen kustannukset ja muut kasvaneet kustannukset johtavat kuitenkin samalla todennäköisesti siihen, että yritykset eivät enää suostu kuntien esittämiin vapaaehtoisuuteen perustuviin sopimuksiin yhtä helposti. Osa yrityksistä on jo ilmoittanut haluavansa luopua esimerkiksi viikonloppurajoituksista ja kausirajoituksista. Jos yksi yritys irtautuu vapaaehtoisista sopimuksista, on todennäköistä, että muut seuraavat kilpailutilanteen vuoksi perässä. Varsinkin viikonloppurajoituksista luopuminen johtaisi todennäköisesti onnettomuusmäärien lisääntymiseen huomattavasti. Pyöräilyonnettomuuksissa tai kaupunkipyörien käytössä ei ole odotettavissa muutoksia. Myöskään koetun turvallisuuden ei odotettaisi merkittävästi paranevan.

Kesäkuussa 2024 voimaan tullut liikennevakuutussääntely tulee todennäköisesti lisäämään vakuutettavien mikroliikennevälineiden käyttökustannuksia, mikä luultavasti hieman vähentää näiden käyttöä. Se todennäköisesti lisäisi yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen määriä. Tämä voisi hieman vähentää esteettömyysongelmia, koska yksityisomisteisia ajoneu-

voja käytetään ja pysäköidään keskimääräisesti useammin liikennesääntöjen mukaisesti. Toisaalta yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen lisääntyminen myös lisäisi sellaisten ajoneuvojen käyttöä, jotka eivät ole ominaisuuksiltaan tieliikennekäyttöön soveltuvia. Esimerkiksi Keski-Euroopassa yksityiset sähköpotkulaudat ovat yleistyneet viime vuosina, kun vuokrattavien sähköpotkulautojen sääntely on kiristynyt. Liikennevakuutusvelvollisuus todennäköisesti myös vähentää hieman yli 25 kilogrammaa painavien kevyiden sähköajoneuvojen hankintaa. Yksityiskäyttöisten kevyiden sähköajoneuvojen lisääntyminen voi johtaa ajonopeuksien kasvamiseen, millä voi olla onnettomuusriskiä kasvattava vaikutus.

Liikenne- ja viestintäministeriössä alkuvuonna 2023 laaditussa arviomuistiossa arvioitiin yhtenä ratkaisuvaihtoehtona sitä, että pelkästään liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan kirjatut mikroliikkumista koskevat toimenpiteet toteutettaisiin ilman muita lainsäädäntömuutoksia. Toimenpiteiden vaikutuksia seurattaisiin. Osa mikroliikenteeseen liittyvistä liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteistä on toteutettu. Suurin osa toimenpiteistä on tarkoitettu jatkuvaksi toiminnaksi ja toimenpiteet ovat käynnissä. Yksi tällaisista toimenpiteistä on esimerkiksi mikroliikkumisen verkoston perustaminen ja verkoston toiminnan jatkaminen.

Mikroliikkumisen verkosto seuraa mikroliikkumisen liikenneturvallisuustilanteen kehittymistä. Lisäksi verkoston tehtävänä on tunnistaa mahdollisia sääntelytarpeita sekä uusia liikkumisen muotoja ja niiden vaikutuksia liikenneturvallisuuteen. Myös onnettomuustilastoinnin kehittäminen parantaa mikroliikenteeseen liittyvän liikenneturvallisuustyön vaikuttavuutta tulevaisuudessa ja helpottaa turvallisuuskehityksen seurantaa. Liikennesääntöjen tuntemus ja niiden noudattaminen ovat keskeinen osa liikenneturvallisuutta. Tiedotusta ja valistusta tulisi jatkaa edelleen. Myös eri viranomaisten tiedotukset liikennesäännöistä ja valvonnasta ovat keskeisessä roolissa liikennesääntöjen tuntemuksen lisäämiseksi.

Koska mikroliikkuminen on melko uusi ja voimakkaasti kehittyvä liikennepalvelu, liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden toteuttaminen ja niiden vaikuttavuuden seurantaan mahdollistaa mikroliikenteen turvallisuus- ja markkinatilanteen kehittymisen omalla painollaan. Liikenneturvallisuusstrategian seurantaan kuuluu, että strategian seurantaa varten asetettu seurantaryhmä voi tehdä strategian toimenpideohjelmaan muutoksia, jos ryhmä arvioi, että toimenpiteillä tavoiteltuja liikenneturvallisuusvaikutuksia ei tulla saavuttamaan. Näin ollen myös mikroliikennettä koskevia toimenpiteitä on mahdollista muuttaa ja tarkentaa strategiakauden aikana.

Esityksessä ehdotettavat muutokset kytkeytyvät osaltaan liikenneturvallisuusstrategian toimenpideohjelmaan kirjattuihin mikroliikkumista koskeviin selvityksiin. Pelkästään muita kuin lainsäädännöllisiä toimenpiteitä ei ole katsottu riittäviksi keinoiksi mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi tai Suomen liikenneturvallisuusvision saavuttamiseksi.

4.2.2 Vaikutukset liikenneturvallisuuteen

Esityksessä ehdotetaan useita yksittäisiä toimenpiteitä, joilla arvioidaan yhdessä olevan merkittäviä liikenneturvallisuusvaikutuksia. Kokonaisuudella arvioidaan voitavan vähentää liikenneonnettomuuksia, esteettömyysongelmia ja vaaratilanteita liikenteessä. Samalla voidaan vaikuttaa tienkäyttäjien koettuun turvallisuuteen. Ehdotetut toimenpiteet tukevat toisiaan ja niillä vaikutetaan erityisesti liikenteessä heikoimmassa asemassa olevien henkilöiden, kuten lasten, vanhusten ja liikkumisesteisten, turvallisuuteen.

Esityksen vaikutusarvioinnissa on merkittäviä epävarmuuksia, kuten mikroliikenteen onnettomuuksien ja onnettomuusriskien puutteellinen tilastointi ja lyhyt tilastohistoria sekä kansain-

välisen tutkimustiedon puute. Lisäksi mikroliikkumisen tulevaa suosiota on haasteellista ennakoida. Myös kuntien halukkuudella ottaa käyttöön kuntien toimivaltaan esitettyjä keinoja on ratkaisevaa merkitystä tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiselle. Vaikutusarviointi on näistä syistä lähinnä laadullista.

Mikroliikennelupa

Esityksessä ehdotettava mikroliikennelupaa koskeva sääntely antaisi kunnille mahdollisuuden asettaa mikroliikennelupaan lupaehtoja, jotka vastaavat monin tavoin niitä sopimusehtoja, joita on viime vuosina asetettu isoimpiin kaupunkeihin pääsääntöisesti vapaaehtoisen yhteistyön kautta. Nopeus- ja pysäköintiehtojen ja muiden lupaehtojen käyttö laajenisi luultavasti nykyistä useampiin kuntiin, koska niiden asettaminen olisi kunnan toimivallassa. Mikroliikennelupaan asetettavilla lupaehdoilla voidaan vähentää sähköpotkulautojen ja asemattomien polkupyörien virheellisen pysäköinnin aiheuttamia haittoja ja sähköpotkulautojen suurista nopeuksista aiheutuvia vaaratilanteita. Tämä voisi parantaa myös koettua turvallisuutta.

Mikroliikenneluvan arvioidaan parantavan liikenneturvallisuutta, koska suurempi osa sähköpotkulautaliikenteestä olisi palveluntarjoajien asettamien nopeus- ja pysäköintirajoitusten piirissä. Kaikkein riskialtteimman sähköpotkulautailun arvioidaan vähenevän. Mikroliikenneluvan ehtojen suunnittelu antaa kunnille myös mahdollisuuden tarkastella erilaisia riskialueita kunnan alueella. Mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä varmistettaisiin, ettei liikenneturvallisuus huonone, vaikka yritykset haluaisivatkin tulevaisuudessa irtautua vapaaehtoisista sopimuksista kuntien kanssa.

Isoimmissa kaupungeissa on jo ollut rajoituksia vapaaehtoisuuden ja Helsingissä myös pysäköintikieltoalueiden pohjalta. Mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn liikenneturvallisuusvaikutus olisi suuruusluokaltaan kuitenkin merkittävä, koska lupajärjestelmä mahdollistaisi nopeusrajoitusalueiden luomisen lisäksi erilaiset käyttöaikoihin perustuvat rajaukset. Vertailukohtana vaikutuksen suuruudelle on Norjassa vuonna 2021 voimaan tullut laki, joka antoi kunnille laajat valtuudet säädellä sähköpotkulautojen vuokrausta. Vuonna 2022 Oslossa kävi ensiapupoliklinikalla 64 prosenttia vähemmän sähköpotkulautailijoita kuin vuonna 2021. Norjassa lakimuutoksen yhteydessä voimaan tuli myös tiukka promilleraja sähköpotkulautailuun. Samoihin turvallisuusvaikutuksiin pääseminen edellyttää myös Suomessa promillerajan käyttöönottoa mikroliikenneluvan rinnalle.

Mikroliikenneluvan vaikutukset riippuvat siitä, miten sitä eri kunnissa hyödynnetään. Työkalun tarkoituksena on olla joustava ja jokaisen kunnan omiin tarpeisiin vastaava. Tästä syystä myös lupaehdot tulevat todennäköisesti eromaan kuntien välillä. Mikäli vuokrattavien mikroliikennevälineiden käyttöä rajataan, voi se johtaa yksityisomisteisten sähköajoneuvojen määrän maltillisen kasvuun. Yksityisomisteisia kevyitä sähköajoneuvoja pysäköidään tavallisesti siistimmin ja lainmukaisemmin kuin yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja. Yksityisomisteisten ajoneuvojen laatu ja turvallisuusominaisuudet eivät kuitenkaan aina ole samalla tasolla kuin vuokrattavien ajoneuvojen. Yksityisomisteisia kevyitä ajoneuvoja ei myöskään voida ohjata lainkaan mikroliikenneluvan avulla, joten sovelluksissa olevat nopeusrajoitusalueet tai muut lupaehdot eivät koske yksityisomisteisia ajoneuvoja. Osa yksityisomisteisista ajoneuvoista on myös teknisiltä ominaisuuksiltaan lain vastaisia. Yksityisomisteisten lautojen määrän kasvu voi näistä syistä myös heikentää liikenneturvallisuustilannetta.

Liikenteenohjauslaitteet

Tieliikennelakiin lisättäväksi ehdotettavat uudet liikenteenohjauslaitteet edistäisivät kevyiden sähköajoneuvojen liikenteen ja pysäköinnin ohjaamista turvallisiin paikkoihin. Tämä on tärkeää

erityisesti, jos yksityiset sähköpotkulaudat yleistyvät, koska niitä ei voida ohjata mikroliikenneluvan avulla. Todennäköisesti myös isot kunnat tulisivat jatkossa käyttämään uusia liikenteenohjauslaitteita, vaikka toimintaa ohjattaisiin samalla myös mikroliikenneluvalla. Yhteensä näiden kuntien työkalujen liikenneturvallisuusvaikutus olisi kohtalainen, koska kunnissa on jo nyt voimassa monia liikenneturvallisuuden parantamiseksi solmittuja sopimuksia. Selkeiden pysäköintialueiden arvioidaan parantavan sähköpotkulautojen pysäköintikäytäntöjä ja liikenteen esteettömyyttä.

Päihtyneenä ajaminen

Liikennejuopumussääntelyyn liittyvillä muutoksilla arvioidaan olevan huomattavia vaikutuksia liikenneturvallisuuteen ja eri tienkäyttäjäryhmien turvallisuuden tunteeseen. Sääntelyllä ja sen noudattamatta jättämisestä seuraavalla sanktiolla on ennalta ehkäisevä, yleisestävä vaikutus tienkäyttäjiin. Promillerajan asettaminen vähentäisi päihtyneenä pyöräilemistä moottorilla varustetuilla polkupyörillä ja sähköpotkulautailua. Promilleraja vähentäisi tapaturmia ja parantaisi liikenteen kokonaisturvallisuutta, vähentäisi terveydenhuollon kuormitusta sekä tapaturmista aiheutuvia sairauslomia ja kustannuksia. Suuren osan mikroliikkujista arvioidaan noudattavan promillerajaa joko lainkuuliaisuuden tai sanktiouhan takia. Sääntely ei kuitenkaan kokonaan estä päihtyneenä ajamista. Promillerajan vaikuttavuuden arvioidaan myös lisääntyvän ajan kuluessa, mikäli valvonta on riittävää. Vaikutuksia tulekin tehostaa valvonnalla, tiedottamisella ja kampanjoilla.

Mikroliikenteen liikennejuopumuksiin liittyvillä rajoilla annettaisiin selvä yhteiskunnallinen viesti, jonka mukaan ajoneuvon kuljettaminen päihtyneenä ei ole hyväksyttävää. Päihteettömyys kuuluu myös pyöräilijän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan velvollisuuksiin ajoneuvon kuljettajana nykyisin voimassa olevan lainsäädännön perusteella. Yksiselitteinen raja päihtymykselle olisi selkeä ja ymmärrettävä sekä kansalaisille että viranomaisille. Ennalta ehkäisevästä näkökulmasta keskeistä onkin lain selkeys, kiinnijäämisriski ja sanktio. Yksiselitteiset rajat tekisivät poliisin puuttumisen päihtyneenä mikroliikkumiseen selvästi tehokkaammaksi verrattuna nykytilanteeseen. Päihtyneenä ajamisen väheneminen johtaisi siihen, että erilaiset liikennerikkomukset ja –rikokset sekä pysäköintivirheet vähenevät liikenteessä.

Liikennejuopumussääntelyn noudattamiseen vaikuttaa muun muassa se, miten laista viestitään, miten sitä valvotaan ja millaisia seuraamuksia sen rikkomisesta aiheutuu. Tutkimustiedon valossa on selvää, että tietty määrä poliisin valvontaa on välttämätön edellytys sille, että veren alkoholirajoituksilla on vaikutusta ja että tämä vaikutus jatkuu ajan myötä. Promillerajojen osalta on havaittu selvä merkitys myös sillä, onko poliisilla oikeus puhalluttaa kuljettaja seulonta-alkometrillä. Tällaisen oikeuden on osoitettu useissa amerikkalaisissa ja eurooppalaisissa tutkimuksissa vaikuttavan kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrään. On myös havaittu, että veren alkoholipitoisuuden satunnaistarkastuksia koskevat lait ovat edellytys sille, että veren alkoholipitoisuuden alentamisella olisi positiivinen vaikutus onnettomuuksien määriin. Pelkällä promillerajalla, ilman valvontaa tai puhallusoikeutta, ei ole todettu olevan merkittäviä vaikutuksia ihmisten käyttäytymiseen pitkällä aikavälillä.

Liikennejuopumussääntelyn täydentäminen vaikuttaa myös yksityisomisteisten kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien kuljettajiin. Tämä on tärkeää, koska yksityisomisteisten sähköajoneuvojen, moottorilla varustettujen polkupyörien ja sähköpyörien, määrät ovat jatkuvassa kasvussa. Yksityisomisteisten ajoneuvojen päihtyneenä ajamisen vähentämiseksi on vaikea löytää muuta tehokasta liikenneturvallisuustoimenpidettä kuin yksiselitteisen rajan asettaminen päihtyneenä ajamiselle. Yleisesti ottaen on vaikea tunnistaa muuta tehokasta keinoa ehkäistä päihtyneenä pyöräilyä tai sähköpotkulautailua, joten esitettyjä keinoja voidaan pitää viimesijaisina.

Mikroliikenteen liikennevirhemaksut

On vaikea arvioida, missä määrin ehdotettu liikennevirhemaksun korottaminen ehkäisisi liikennevirhemaksuilla sanktioitavaa toimintaa. Kriminologisen tutkimuksen mukaan rikoslainsäädännön ennaltaehkäisevä vaikutus riippuu rangaistusten ankaruutta enemmän kiinnijäämisriskistä ja rankaisemisen todennäköisyydestä. Rangaistusten kiristäminen saattaa vaikuttaa rikoskäyttäytymiseen lähinnä silloin, kun kiinnijäämisriski on korkea. Voidaan arvioida, että myös hallinnollisen sanktion ennaltaehkäisevä vaikutus paranee enemmän, jos puuttumiskynnystä lainvastaiseen toimintaan madalletaan.

Suuri osa mikroliikenteen onnettomuuksista ja muista liikenneturvallisuushaasteista johtuu siitä, että tienkäyttäjät eivät noudata jo olemassa olevaa lainsäädäntöä. Sanktion korotuksella voi näin olla vaikutusta erityisesti liikenneturvallisuuden kannalta, jos se kannustaa liikennesääntöjen noudattamiseen. Tällöin myös onnettomuudet ja niiden kustannukset vähenevät. Ehdotettava muutos liikennevirhemaksuun on taloudellisesti suhteellisen pieni. On todennäköistä, että tällä toimenpiteellä on yksinään ilman valvonnan lisäämistä vain pienet liikenneturvallisuusvaikutukset.

Jalankulkijaa koskevat liikennesäännöt

Nykyisin sähköpotkulauta voi olla joko kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Näiden käyttämistä koskevat myös eri liikennesäännöt. Kevyen sähköajoneuvon kuljettajan on noudatettava polkupyöräilijän liikennesääntöjä ja jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän jalankulkijan liikennesääntöjä. Liikennesääntöjen yhdenmukaistaminen selkeyttäisi kokonaistilannetta ja parantaisi näin liikenneturvallisuutta.

4.2.3 Vaikutukset saavutettavuuteen

Mikroliikennelupa ja kuntien mahdollisuus asettaa mikroliikennelupaan lupaehtoja eivät itsessään vaikuttaisi saavutettavuuteen. Vuokrattavilla sähköpotkulaudoilla tehdyt matkat ovat keskimäärin lyhyitä, 1,8 kilometriä pitkiä, ja kesto hieman alle yhdeksän minuuttia. Ehdotetun sääntelyn vaikutus on liikennejärjestelmän näkökulmasta erittäin pieni. Toteutuessaan erilaiset rajoitukset voivat vaikuttaa negatiivisesti saavutettavuuteen, jos kunnat asettavat rajoituksia enemmän kuin on asetettu nykyisissä vapaaehtoisissa sopimuksissa ja jos palvelujen kysyntä ja palvelutarjonta vähenee merkittävästi yksittäisen kunnan alueella uuden sääntelyn vuoksi. Liikennevirhemaksuilla, liikennevirhemaksujen tiedoksiannolla tai ajoneuvolain muutoksilla ei arvioida olevan vaikutuksia saavutettavuuteen.

4.2.4 Taloudelliset vaikutukset

Esitetyillä toimenpiteillä ei ole tunnistettu vuokrattavien tai yksityisten sähköpotkulautojen käyttökustannuksia merkittävästi muuttavia vaikutuksia. On mahdollista, että mikroliikennelupaa koskeva sääntely lisäisi yritysten toimintakustannuksia hieman, mutta yhteiskäytössä lisäkustannuksia jaetaan laajan asiakaskunnan kesken. Palvelujen hintojen ei arvioida nousevan niin, että se vähentäisi merkittävästi matkustamista tai siirtäisi sitä muihin kulkutapoihin.

Vaikutuksia mikroliikenteen markkinaan voisi periaatteessa syntyä silloin, jos uusi katutilan käytön sääntely vaikuttaisi vuokrattavien lautojen tarjolla oloon ja käytettävyyteen kuluttajien näkökulmasta heikentävästi ja kysyntää vähentäen. Vaikutuksia ei kuitenkaan voida nyt arvioida määrällisesti. Markkina kehittyy edelleen kuntakohtaisin eroin. Uusi liikennevakuutuslainsäädäntö on vaikuttanut markkinaan jo ennen kuin nyt esitetty lainsäädäntö tulisi voimaan.

Sanktioiden korottaminen voisi lisätä tienkäyttäjien kustannuksia, mutta sanktioilta on mahdollista välttyä liikennesääntöjä noudattamalla. Sääntöjen rikkomisen sanktioinnista seuraavia kustannuksia ei yleensä käsitellä liikenteen kustannuksia ja kysyntää arvioitaessa.

Esitetyt toimenpiteet vähentäisivät sähköpotkulaudoilla tapahtuvaa matkustamista kaupallisten palvelujen ääreen enintään marginaalisesti. Sähköpotkulautojen käytöllä ja kaupallisten palvelujen tuloilla on voimakkaampi yhteys sesonkivuodenaikana. Niitä ovat vähittäiskauppa sekä ravintola- ja viihdepalvelut, joiden kuluttaminen ei edellytä kantamuksia. Esitetyt toimenpiteet eivät estä palveluihin pääsyä, vaikka matkat pitenisivät hieman ajallisesti. Toisaalta selkeämmät katutilan käytön säännöt sekä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden paraneminen voivat kannustaa matkustamista ja tuoda kaupallisille palveluille tuloja.

Promillerajan asettamisella ja sen noudattamisen laiminlyöntiin liittyvällä sanktioinnilla olisi mahdollisesti yhteys alkoholin ja ravintolapalvelujen myyntiin. Päihtyneenä ajamisen aiheuttamien riskien ja haittakustannusten torjuminen on kuitenkin katsottu muissakin liikenteeseen liittyvissä tapauksissa tavoiteltavaksi asiaksi kulutuskäyttäytymisen muutosten ylitse.

Sääntelyn kehittäminen parantaisi liikenneturvallisuutta ja se vaikuttaisi myönteisesti kuntien terveydenhuollon kustannuksiin. Esitetyillä toimenpiteillä kyettäisiin vähentämään katuverkolla ja muualla julkisessa kaupunkitilassa tapahtuvia mikroliikenteen ja jalankulkijoiden onnettomuuksia ja niistä aiheutuvia henkilö- ja materiaalivahinkoja kustannuksineen. Näistä kustannuksista osa on jo siirtynyt korvattavaksi liikennevakuutusjärjestelmän piirissä, joten toimenpiteillä hillitään myös vakuutusmaksujen tasoa. Onnettomuuksien torjuminen on tavoiteltavaa myös terveydenhuollon resurssikuormituksen vähentämiseksi sekä sellaisten kustannusseuraamusten ehkäisemiseksi, joita ei korvata vakuutusjärjestelmän piirissä. Niitä ovat muun muassa loukkaantuneiden tai kuolleiden ihmisten taloudellisen tuotantopanoksen ja inhimillisen hyvinvoinnin menetykset. Esitettyjen toimenpiteiden määrällisiä vaikutuksia vakavuudeltaan erilaisten henkilövahinkojen vähenemisiin ei kuitenkaan ole voitu nyt arvioida.

4.2.5 Vaikutukset viranomaistoimintaan

Sähköpotkulautoihin liittyvät viranomaismenot vähenisivät laissa asetetun menettelyn eli mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn myötä nykyiseen vapaaehtoiseen menettelyyn verrattuna. Mikroliikenneluvan käyttöönoton yhteydessä kuntien tulee määritellä luvan lupaehdot, mutta vakiintumisen myötä resurssitarve vähentynee pidemmällä aikavälillä. Valvonnan tarve vähene selvästi, mutta ei kuitenkaan kokonaan poistu mikroliikenneluvan myötä. Kunnat voivat päätöksellään hinnoitella mikroliikenneluvan myöntämisen viranomaismaksuna ja kattaa käsittelymenoja. Mahdollisuuden hyödyntämistä ja maksun suuruutta ei ole arvioitu.

Mikroliikenneluvalla arvioidaan olevan vaikutuksia poliisin ja kunnallisen pysäköinninvalvonnan resursseihin. Kun yritykset geoaitaavat pysäköintialueita ja nopeusalueita teknisesti sovelluksen kautta, ei yksittäinen tienkäyttäjä voi toimia vastoin virtuaalisia rajoituksia. Tämä vähentää viranomaisten valvonnan tarvetta, jolloin valvontaa voidaan kohdistaa muihin liikennerikoksiin ja –rikkomuksiin. Menettely vähentää myös kuntien tarvetta jatkuvaan valvontaan, muistutuksiin ja yhteydenottoihin.

Mikroliikennelupa ja mahdollisuus ohjata pysäköintiä mikroliikenneluvan lupaehtojen kautta ilman liikennemerkkejä vaikuttaisi erityisesti pysäköinnin järjestämisen kustannuksiin. Jatkossa pysäköintialueita voitaisiin toteuttaa ja suunnitella virtuaalisina, jolloin liikennemerkkikustannukset vähenevät. Kunnille koituisi kuitenkin toimenpiteitä ja menoja uusien tiemerkintöjen ja lisäkilpien asettamisesta, jos kunnat ottaisivat näitä käyttöön. Menot lisääntyisivät

sähköpotkulautojen suosion kehittymisen mukaisesti niissä kunnissa, joissa vuokrattavia sähköpotkulautoja tarjotaan palveluna tai käytetään merkittävässä määrin yksityisesti. Lisämenojen määrää ei ole voitu arvioida. Vähentynyt tarve käyttää liikennemerkkejä laskisi kuitenkin suunnitteluun ja toteutukseen käytettyjä kustannuksia.

Päihtyneenä ajamisen valvonta lisäisi viranomaismenoja ja sanktiointi lisäisi sanktiotuloja. Liikennevirhemaksun korottaminen ja soveltamisalan laajentaminen lisäisivät valtion tuloja marginaalisesti. Vaikutukset riippuvat käytännössä valvonnan resursseista ja siitä, miten paljon toimenpiteillä vaikutetaan tienkäyttäjien toimintaan. Valvonnan ja liikennevirhemaksujen keskeinen tarkoitus ei ole tulojen tavoittelu tai viranomaismenojen kattaminen, vaan sääntelyn tehokas toimeenpano ja liikennerikkomusten ja -rikosten estäminen ennalta.

Poliisin yhtenä tehtävänä on jo nykyisin puuttua muita vaarantavaan liikennekäyttäytymiseen ja liikennejuopumuksiin. Kiinteiden päihderajojen arvioidaan helpottavan poliisin valvontatyötä, koska rangaistavuuteen liittyvä tulkinnanvaraisuus vähenee. Toisaalta poliisin työmäärä todennäköisesti lisääntyy ja tehtäväsidonnaisuus pitenee. Liikennejuopumustapausten käsittely vie aina aikaa ja resursseja, koska epäilty pitää kuljettaa poliisiasemalle tarkkuusalkometrikokeeseen, jos poliisiautossa ei ole tarkkuusalkometrilaitetta. Tarkkuusalkometrien määrät poliisiautoissa ovat kasvussa.

Jos liikennejuopumuksesta epäilty henkilö kieltäytyy puhaltamasta, olisi hänet kuljetettava harkinnan mukaan verikokeisiin, mikä työllistää terveydenhuoltoa. Merkittävä osa mikroliikenteen päihdeonnettomuuksista ja päihtyneenä ajamisesta tapahtuu kesäkuukausien viikonloppuöinä, jolloin poliisin ja terveydenhuollon henkilöstön tehtävämäärät ovat muutenkin suuria. Promillerajan asettaminen 0,5 promilleen lisää viranomaisten valvontaan liittyviä tehtäviä enemmän kuin rajan asettaminen korkeammalle.

Suurimmat vaikutukset terveydenhuollon ja pelastustoimen resursseihin saadaan liikennejuopumussääntelyn ja mikroliikenneluvan yhdistelmällä. Kiinteän promillerajan ja sen valvonnan arvioidaan vähentävän liikenteessä tapahtuvia onnettomuuksia merkittävästi. Mikroliikennelupa taas antaa kunnille mahdollisuudet asettaa nopeusrajoitusalueet ja pysäköintialueet sellaisiksi, että onnettomuuksien määrät vähenevät, seuraukset lieventyvät ja liikenteen esteettömyys paranee. Lisäksi mikroliikennelupa antaa kunnille mahdollisuuden asettaa käyttöaikoihin liittyviä lupaehtoja, mikä on todettu tehokkaaksi keinoksi vähentää onnettomuuksia muun muassa Helsingissä ja Oslossa tehdyissä tarkasteluissa. Vaikutukset riippuvat siitä, millä tavalla uuden sääntelyn noudattamista valvotaan ja millaisia lupaehtoja kunnat asettavat mikroliikennelupaan. Vaikutusten suuruus vaihtelee kunnittain ja on riippuvainen siitä, miten mikroliikenteen käyttöaste ja mikroliikennepalvelut kehittyvät tulevaisuudessa.

Tavallisen tiedoksiannon mahdollistaminen myös mikroliikkujien sekä jalankulkijoiden rikkomuksista määrättävissä liikennevirhemaksuissa nopeuttaisi valvonnan kulkua huomattavasti, koska yksittäinen poliisimies voisi hoitaa asian virkamatkapuhelimellaan, eikä hän tarvitsisi tiedoksiantoon erillistä tulostinta. Nykyisin liikennevirhemaksut tulostetaan asiakkaalle tavallisesti partioautossa tai poliisiasemalla. Tällä toimenpiteellä on näin ollen poliisin resurssitarvetta vähentävä vaikutus.

Kokonaisuudella arvioidaan olevan merkittävä vaikutus suurten ja keskisuurten kaupunkien liikenneturvallisuuteen ja liikenteen esteettömyyteen. Liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantuminen vähentää poliisin ja muiden viranomaisten tehtäviä. Lisäksi kokonaisuuden arvioidaan vähentävän terveydenhuollon kuormitusta erityisesti kesäviikonloppuina. Kokonaisuuden tehokkaan valvonnan arvioidaan vaativan poliisilta vähäisiä lisäresursseja liikennevalvontaan tai valvonnan muotojen uudelleentarkastelua. Uudistukset sanktioihin vaativat pieniä

tietojärjestelmäuudistuksia, joista aiheutuu vähäisiä kertaluonteisia kuluja valtion viranomaisille.

Siirtolakiin ehdotettavan mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvoja koskevan säännöksen perusteella voidaan tehostaa kuntien mahdollisuuksia siirtää yhteiskäyttöisiä ajoneuvoja, jotka on pysäköity lupaehtojen vastaisesti tai kokonaan ilman mikroliikennelupaa kunnan alueelle. Tällä voidaan varmistaa se, että yritykset noudattavat pysäköinnin lupaehtoja tehokkaasti. On myös epätodennäköistä, että yritys toisi ajoneuvoja kunnan alueelle ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa. Poliisille ei esitetä uusia toimivaltuuksia ajoneuvojen siirtämiseen, koska siirtolain toimivaltuudet on arvioitu jo nykyisellään kattaviksi.

4.2.6 Ekologinen kestävyys

Sähköpotkulautapalveluiden kestävyyteen kaupunkiliikenteessä vaikuttaa merkittävästi se, minkä kulkumuodon ne korvaavat. Aalto-yliopiston tekemän tutkimuksen mukaan yhteiskäyttöiset sähköpotkulaudat korvaavat eniten bussi- ja raitiovaunuliikennettä, kävelyä ja muita liikkumispalveluita kuten kaupunkipyöriä, mutta myös taksimatkustamista. Yksityisillä sähköpotkulaudoilla korvataan puolestaan enemmän yksityistä autoilua erityisesti pidemmillä sähköpotkulaudoille soveliailla matkoilla.

Ehdotettavat toimenpiteet voivat siirtää matkustamista hieman muihin kestäviin kulkutapoihin, mutta siirtymää autoiluun ei todennäköisesti juurikaan tapahdu. Taksien käyttö voisi tosin lisääntyä liikennejuopumussääntelyn myötä. Mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn arvioidaan voivan vähentää hieman sähköpotkulautoihin kohdistuvaa ilkivaltaa ja väärinkäyttöä, mikä voi pidentää sähköpotkulautojen käyttöikää kestävyyden kannalta myönteisesti.

4.2.7 Sosiaalinen kestävyys

Esteettömän liikkumisen mahdollisuus perustuu YK:n vammaisyleissopimukseen, jonka mukaan vammaisilla ihmisillä tulee olla yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön ja kuljetukseen ja mahdollisuus mahdollisimman itsenäiseen liikkumiseen. Liikenteen hallinnonala on sitoutunut liikenteen esteettömyysvisioon, jonka perustavanlaatuisena tavoitteena on taata sujuva matkustaminen jokaiselle.

Kunnat ohjaavat pysäköintiä tienpitäjinä. Pysäköinnin ohjaus vähentää väärin pysäköityjen sähköpotkulautojen määrää. Kuntien tienpitäjinä asettamat pysäköintialueet, pysäköintikieltoalueet ja nopeusrajoitusalueet parantavat liikenteen esteettömyyttä ja turvallisuutta.

Mikroliikennelupaan asetetuilla ehdoilla kunnilla on mahdollisuus esimerkiksi kieltää pysäköinti alueilla, jotka ovat ahtaita tai esteettömyyden näkökulmasta ongelmallisia. Pysäköinti- ja nopeusrajoitusalueiden määritteleminen vähentäisi sähköpotkulautojen määrää esimerkiksi ruuhkaisimmilla alueilla ja hidastaisi sähköpotkulautojen vauhtia, mikä parantaisi esteettömyyttä ja turvallisuuden tunnetta. Myös promillerajan asettaminen vähentäisi riskialtista käyttäytymistä ja parantaisi esteettömyyttä.

Mikroliikenneluvan vaikutukset riippuvat pitkälti siitä, millaisia lupaehtoja kunnat lupaan asettavat. Mikroliikenneluvalla ja uusilla liikenteenohjauslaitteilla arvioidaan olevan oikein hyödynnettynä merkittäviä vaikutuksia liikenteen esteettömyyteen. Esimerkiksi Helsingissä vaikutukset jäävät pienemmiksi, koska Helsingissä on jo toteutettu varsin pitkälle meneviä pysäköintijärjestelyjä sopimusehdoin.

Mikroliikennelupa ja promilleraja ovat tärkeitä myös koetun turvallisuuden kannalta. Koettu turvallisuus on tärkeää kestävän liikkumisen edistämisen sekä eri-ikäisten ja eri tavoin liikkuvien näkökulmasta. Liikennesääntöjen yhtenäistäminen voi osaltaan selkeyttää liikennekulttuuria ja helpottaa näin liikkumista. Liikennesääntöjen yhtenäistämisellä on pieniä vaikutuksia myös koettuun turvallisuudentunteeseen, koska kävelynopeutta nopeammin kulkevat ajoneuvot siirtyvät pois kävelyteiltä.

Väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtämiseen ei ehdoteta merkittäviä helpotuksia, koska toimivaltuudet ovat jo nykyisin erittäin kattavat. Väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien siirtäminen helpottuu kuitenkin niissä tapauksissa, joissa yritykseltä puuttuu mikroliikennelupa tai yrityksen ajoneuvoja pysäköidään lupaehtojen vastaisesti. Näin pyritään varmistamaan se, etteivät lupaehtojen vastaisesti pysäköidyt ajoneuvot vaaranna esteettömyyttä.

4.2.8 Vaikutukset sääntelytaakkaan

Esityksen keskeisimmät yrityksiin suoraan kohdistuvat sääntelytaakkavaikutukset seuraisivat kuntien mikroliikenneluvasta ja sen tarkemmista lupaehdoista. Tällä hetkellä toimialaan ei kohdistu lakisääteistä erityissääntelyä. Luvan ehdot voisivat koskea kunnan oman harkinnan mukaan ajoneuvojen käyttöä ja lukumääriä sekä vuokrattavien välineiden käyttöä koskevien tietojen jakamista kunnalle. Käytännössä nykyiset vapaaehtoiset sopimukset sisältävät jo samoja ohjauskeinoja, eikä uusi lailla asetettu menettely lisäisi sääntelytaakkaa kaikissa kunnissa. Toisaalta mikroliikennelupa edellyttäisi palveluntarjoajilta toimia useammassa kunnassa kuin nykyisin.

On mahdollista, että pysäköintirajoitukset lisäisivät lautojen siirtelyn kustannuksia. Tietoteknisesti toteutetut toimenpiteet ja tietojen jakaminen eivät oletettavasti lisäisi yritysten kustannuksia merkittävästi. Mahdolliset lupaehtojen kuntakohtaiset erot voivat kohdella yrityksiä eri tavalla eri toiminta-alueilla. Luvan tarkemmat ehdot sekä näiden vaikutukset riippuisivat myös paikallisista olosuhde-eroista. Yrityksiin kohdistuvaa hallinnollista sääntelytaakkaa ei ole nyt voitu arvioida määrällisesti, kuin ei myöskään mahdollisen kunnan perimän lupamaksun suuruutta.

Yritysten toiminnan kannattavuuteen ja markkinoille tulon houkuttelevuuteen voi kohdistua vaikutuksia palvelujen kysynnän muutosten kautta. Esimerkiksi pysäköinnin tai palvelun käyttöajankohtien rajoittaminen voivat muuttaa palvelun käytettävyyttä. Ajonopeuden alentaminen voidaan mieltää palvelun laadun heikentymisenä, joka ehkä myös vähentäisi laitteiden kysyntää. Kysyntävaikutusten arviointiin ei kuitenkaan ollut nyt käytettävissä riittäviä lähtötietoja. Markkinakatsauksen mukaan sähköpotkulautapalvelujen suosio mahdollisesti saavutti vuosina 2023 ja 2024 lakipisteen jo ennen esitettyjen toimenpiteiden mahdollista käyttöönottoa.

5 Muut toteuttamisvaihtoehdot

5.1 Vaihtoehdot ja niiden vaikutukset

5.1.1 Liikenteenohjaus ja kuntien työkalut

Säädöshankepäätöksessä työryhmän tehtäväksi linjattiin tarkastella keinoja, joilla kuntien mahdollisuuksia ohjata mikroliikkumista parannetaan muun muassa mahdollistamalla uusia

mikroliikkumisen ohjaamiseen paremmin soveltuvia liikenteenohjauslaitteita, mukaan lukien älykkäät liikenteenohjauslaitteet ja geoaitaus, sekä tehostamalla kuntien keinoja ohjata pysäköintiä alueellaan.

Säädöshankepäätöksen mukaan hankkeessa ei ole tarkoitus luoda kunnille toimivaltaa mikroliikennepalveluiden kilpailuttamista varten. Säädöshankepäätöksessä tehdyn rajauksen mukaisesti hankkeen aikana ei arvioitu mikroliikennepalveluiden kilpailutusmallin toimivuutta Suomessa. Kilpailutusmallia ei katsottu myöskään arviomuistiovaiheessa tarkoituksenmukaiseksi ratkaisuvaihtoehdoksi, koska Suomessa mikroliikennepalvelun markkinoilla ei ole havaittu markkinahäiriöitä. Olemassa oleville markkinoille on tullut uusia toimijoita, ja markkinoilta on myös poistunut toimijoita. Alalla toimivat yritykset ovat suhteellisen uusia, ja markkinan arvioitiin edelleen kehittyvän tulevien vuosien aikana. Luvanvaraisuuden ja määräsääntelyn katsottiin soveltuvan heikosti alkuvaiheessa olevan, kehittyvän palvelun markkinoiden sääntelyyn.

Arviomuistiossa sähköpotkulautailun ja mikroliikkumisen ratkaisu- ja sääntelyvaihtoehdoista esitettiin yhtenä ratkaisuna mallia, jossa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti jalkakäytävällä ja pyörätiellä kiellettäisiin kokonaan. Tällä tavalla kevyiden sähköajoneuvojen pysäköinti ehdotettiin ohjattavan ajoradalle jalkakäytävän ja pyörätien sijaan. Pysäköinti olisi kuitenkin ollut ajoradan sijaan sallittua jalkakäytävällä ja pyörätiellä, jos kunta olisi liikenteenohjauksen keinoin osoittanut pysäköintiä varten erillisiä pysäköintipaikkoja. Ratkaisuehdotuksella arvioitiin olevan huomattavia vaikutuksia liikenteen esteettömyyteen, mutta samalla se olisi edellyttänyt täysin uusien pysäköintijärjestelyjen toteuttamista. Vaihtoehdosta luovuttiin lausuntokierroksella saatujen lausuntojen perusteella.

Vaihtoehtona esityksessä ehdotetulle mikroliikennelupaa koskevalle sääntelylle on arvioitu mahdollisuutta antaa kunnille oikeus antaa kunnallisia määräyksiä pysäköintikieltoalueista ja nopeusrajoitusalueista. Kunnalliset määräykset olisivat koskeneet ainoastaan elinkeinonharjoittajia, jolloin tieto määräyksistä olisi ollut helppo antaa näille tiedoksi. Kunnallisten määräysten avulla kunnat olisivat voineet ohjata yhteiskäyttöisiä mikroliikennevälineitä ilman uusia liikenteenohjauslaitteita tai lupajärjestelmää. Kunnallisella säädösvallalla on ollut Suomessa pitkät perinteet. Toimivalta järjestyssääntöjen antamiseen kumottiin kuitenkin säätämällä järjestyslaki (612/2003) ja samalla korjattiin kunnallisiin järjestyssääntöihin liittyvät laillisuusongelmat, jotka liittyivät keskeisesti siihen, millä säädöstasolla järjestyssääntöjen vastaisesta menettelystä tuli säätää. Perustuslain 8 §:ssä säädetyn rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen mukaan sekä rikoksen että rangaistuksen tulee perustua lakiin. Vaihtoehdosta luovuttiin valmistelun aikana, koska sääntelymalli olisi pitänyt sisällään monia sellaisia yhteneväisyyksiä järjestyssääntöjen kanssa, jotka on koettu juridisesti ongelmallisiksi. Liikennettä koskevat säännöt on keskitetty nykyisin tieliikennelakiin sen sijaan, että kunnilla olisi toimivalta antaa kunnallisia järjestyssääntöjä vastaavia määräyksiä tieliikenteestä. Tienkäyttäjien kannalta on selvää ja ennakoitavaa, kun liikkumista koskevat säännöt on koottu yhteen lakiin ja ne ovat kaikkialla samanlaisia.

Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jossa perinteisen, tieliikennelaissa säädetyn liikenteenohjuslaitteen voisi korvata osittain digitaalisilla liikenteenohjauslaiteilla, joiden sisältämät määräykset palveluntarjoajan tulisi viedä sovellukseensa. Tämä ratkaisuvaihtoehto arvioitiin kuitenkin toteuttamiskelvottomaksi muun muassa siksi, että kansainväliset tieliikenne- ja liikennemerkkisopimukset eivät nykyisin tunnista tämän kaltaisia liikenteenohjauslaitteita.

Valmistelun aikana arvioitiin myös vaihtoehtoa, jonka mukaan kaupungeille ja kunnille annettaisiin työkalut mikroliikkumisen hallintaan pelkästään uusilla, mikroliikenteen liikenteenoh-

jaukseen paremmin soveltuvilla liikenteenohjauslaitteilla, joista ehdotetaan nyt lisättävän säännökset tieliikennelakiin. Ratkaisuvaihtoehtoa ei kuitenkaan katsottu riittäväksi kuntien liikenteenohjauksen eikä myöskään liikenneturvallisuuden ja katutilan esteettömyyden näkökulmasta. Lisäksi vaihtoehto aiheuttaisi kunnille huomattavasti työtä ja kustannuksia. Esitetty mikroliikennelupa mahdollistaa kunnille mikroliikennepalvelujen ohjaamisen huomattavasti tehokkaammin kuin tieliikennelain mukaisen liikenteenohjauksen keinoin. Mikroliikenneluvan mahdollistamilla keinoilla vaikutetaan välillisesti myös tienkäyttäjien liikennesääntöjen mukaiseen käyttäytymiseen sitä lisäävästi. Tällä voidaan vaikuttaa myös liikenneturvallisuuden kehitykseen positiivisesti. Jos mikroliikenteen liikenteenohjaus tapahtuisi vain perinteisen liikenteenohjauksen keinoin, jäisi liikennesääntöjen noudattaminen pelkästään tienkäyttäjän omalle vastuulle, mikä voisi heikentää liikenneturvallisuutta ja katutilan esteettömyyttä.

5.1.2 Liikennejuopumus

Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jonka mukaan moottorittomalla ajoneuvolla tapahtuvan liikennejuopumuksen promilleaja olisi nyt ehdotettavan 0,5 promillen sijaan 1,0 promillea. Suomessa kuolemaan johtaneissa polkupyöräonnettomuuksissa polkupyöräilijän päihtymys on tavallisesti varsin korkea, yli 1,2 promillea. Myös esimerkiksi Saksassa tehdyn selvityksen mukaan päihtyneenä pyöräilyonnettomuuteen joutuneista 83 prosenttia puhalsi 1,1 promillea tai enemmän. On kuitenkin kiistatonta, että jo pienillä veren alkoholipitoisuuksilla ihmisen havainnointikenttä supistuu, rektionopeus hidastuu, riskinotto kasvaa ja liikkuvan kohteen seuraaminen vaikeutuu. On kuitenkin toinen kysymys, milloin onnettomuusriskitaso kasvaa niin paljon, että asiaan on syytä puuttua lainsäädännön keinoin, eikä tähän ole yksiselitteistä vastausta. On kuitenkin tieteellistä näyttöä siitä, että jo 0.5 promillen päihtymystila lisää riskiä liikenneonnettomuudelle. Korkeammalle asetettu promilleraja nostaisi viranomaisten puuttumiskynnystä, jolloin poliisin ja terveydenhuollon resurssit voisi kohdistaa muuhun toimintaan.

Yhtenä kysymyksenä valmistelun aikana tarkasteltiin sitä, tulisiko polkupyöräilylle ja sähköavusteiselle polkupyörälle asettaa promilleraja. Päihtyneenä polkupyöräilyssä kuolee ja loukkaantuu nykyisin huomattavasti enemmän ihmisiä kuin kevyillä sähköajoneuvoilla. Sähköavusteiset polkupyörät ovat myös lisääntyneet liikenteessä, jolloin ajonopeudet ovat usein korkeampia ja tapahtuneet onnettomuudet vakavampia. Polkupyörien onnettomuusriski on kuitenkin huomattavasti kevyitä sähköajoneuvoja pienempi. Polkupyörällä liikkuminen edellyttää polkemista, joten päihtynyt henkilö ei saa kiihdytettyä polkupyörää yhtä helposti yli 20 kilometrin tuntinopeuteen. Näistä syistä pyöräilyyn ei esitetä promillerajaa. Päihtynyt pyöräilijä voi kuitenkin edelleen syyllistyä liikenneturvallisuuden vaarantamiseen tai liikennejuopumukseen moottorittomalla ajoneuvolla, mikäli hän aiheuttaa päihtyneenä abstraktia tai konkreettista vaaraa muulle liikenteelle. Liikenneturvallisuuden näkökulmasta on tärkeää, että liikennettä ja päihteitä ei yhdistetä toisiinsa. Myös vakuutusyhtiöiden korvauskäytännössä on pidetty merkittävänä päihtymystilana - ja yhtenä seikkana osoituksena törkeästä huolimattomuudesta - vähintään 1,2 promillen veren alkoholipitoisuutta.

Valmistelun aikana arvioitiin vaihtoehtoa, jossa kevyiden sähköajoneuvojen promillerajasta säädettäisiin rikoslaissa, kuten muistakin liikenteen promillerajoista tällä hetkellä säädetään. Kevyt sähköajoneuvo on sähkömoottorilla toimiva ajoneuvo, jonka ajamisesta päihtyneenä voi aiheutua selvää vaaraa muille tienkäyttäjille. Tekoa ei kuitenkaan voida pitää yhtä vaarallisena tai tuomittavana kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tapahtuvaa rattijuopumusta, vaikka nämä teot onkin rinnastettu toisiinsa monissa muissa EU-maissa. Kun otetaan huomioon ultima ratio-periaate, toiminnasta aiheutuvat liikenneturvallisuusriskit, menettelyn keventämiseen liittyvät tarkoituksenmukaisuusnäkökohdat ja päihtyneenä ajamisen yleinen moitittavuus, voidaan päätyä siihen, että pelkkä ajoneuvolla ajaminen sanktioidulla tavalla päihtyneenä näillä ajoneuvotyypeillä tulisi voida käsitellä hallinnollisella seuraamusmaksulla. Abstrakti tai

konkreettinen vaarantaminen tulevat näissäkin tilanteissa erikseen arvioitavaksi rikoslain sääntelyn kautta.

Valmistelun aikana arvioitiin myös mahdollisuutta säätää tieliikennelakiin promillerajasääntelyn rikkomista koskeva sakkorangaistuksen uhkainen rangaistussäännös. Tieliikennelaissa ei nykyisin ole sakkorangaistuksen uhkaisia säännöksiä, koska ne muutettiin liikennevirhemaksuiksi tieliikennelain kokonaisuudistuksen yhteydessä. Näin ollen vaihtoehtoa ei katsottu tarkoituksenmukaiseksi. Liikennevirhemaksulla sanktioitavan liikennejuopumuksen katsotaan täydentävän nykyistä rikoslain sääntelyä.

Promillerajalle vaihtoehtoisena ratkaisuna harkittiin myös kevyitä sähköajoneuvoja koskevan yöaikaisen ajokiellon säätämistä tieliikennelaissa. Vaihtoehdon mukaan promillerajan sijaan tieliikennelakiin lisättäisiin säännös yöaikaisesta ajokiellosta, joka koskisi kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän kuljettamista yöaikaan. Suomessa on havaittu, että sähköpotkulautaonnettomuuksia voidaan vähentää asettamalla aikaan perustuvia laajoja käyttörajoituksia vuokrattaville sähköpotkulaudoille. Kiellon noudattamista olisi selkeää valvoa, eikä se vaatisi puhalluttamisoikeutta poliisille. Tästä vaihtoehdosta luovuttiin, koska kielto koskisi kaikkia kuljettajia riippumatta siitä, olisiko kuljettaja päihtynyt vai ei, eikä sääntely siten kohdistuisi vain riskikuljettajiin. Kielto arvioitiin kohtuuttomaksi öisin sääntöjen mukaan liikkuville ja esimerkiksi työmatkalaisille. Lailla säädetty ajokielto rajoittaisi elinkeinovapautta kohtuuttomasti. Lisäksi on selvää, että päihtyneenä ajamista tapahtuu runsaasti myös päiväsaikaan ja arkisin, joten tällaisella sääntelyllä ei saavutettaisi toivottuja liikenneturvallisuushyötyjä.

Myös nykytilan säilyttämistä harkittiin vaihtoehtona promillerajasta säätämiselle. Tieliikennelain 17 §:n mukaan polkupyörällä ja kevyellä sähköajoneuvolla ei saa ajaa, jos kuljettajalta päihtymyksen vuoksi puuttuu ajamiseen tarvittavat edellytykset. Jos menettely on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle, voidaan kuljettajalle tuomita rangaistus rikoslain 23 luvun 1 §:n mukaisesta liikenneturvallisuuden vaarantamisesta. Lisäksi rikoslain 23 luvun 9 §:ssä säädetään liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla. Niin sanottuun tankojuopumukseen syyllistyy se, joka tienkäyttäjänä kuljettaa moottoritonta ajoneuvoa, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa alkoholin tai muun huumaavan aineen vaikutuksen alaisena ja siten aiheuttaa vaaraa toisen turvallisuudelle. Tunnusmerkistön täyttyminen edellyttää konkreettista vaaraa toisen turvallisuudelle. Poliisi ei voi tällä hetkellä puhalluttaa polkupyöräilijää tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa, koska pakkokeinolaki mahdollistaa vain moottorikäyttöisten ajoneuvon kuljettajan puhalluttamisen. Myös tieliikennelain 183 §:ssä säädetty ajon estäminen päihtymyksen vuoksi on mahdollista kohdistaa vain moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajaan, koska se on kytketty viranomaisten puhallusoikeuteen. Valistusta ja valvontaa lisäämällä myös nykyisillä keinoilla voisi vähentää päihtyneenä ajamista. Turvallisuustilanteen parantaminen näillä keinoin edellyttäisi kuitenkin huomattavia lisäresursseja viranomaisille.

Nykyinen sääntely ei ole riittävän ennaltaestävää, koska se mahdollistaa päihtyneenä ajamiseen puuttumisen vasta silloin, kun liikenneturvallisuutta vaarantava teko on jo tapahtunut. Promillerajan asettamisella tavoitellaan sitä, että kuljettaja ei edes lähtisi ajamaan päihtyneenä. Yksiselitteisten päihtymysrajojen ymmärtäminen on tavalliselle tienkäyttäjälle huomattavasti selkeämpää kuin sen arvioiminen, tuleeko hän aiheuttamaan vaaraa ajonsa aikana päihtymystilastaan johtuen.

5.1.3 Väärin pysäköityjen ajoneuvojen siirtäminen

Ennen esityksen valmistelua laaditussa arviomuistiossa esitettiin, että siirtolakia muutettaisiin siten, että väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen siirtäminen olisi mahdollista välittömästi nykyisen 48 tunnin sijaan, mikä helpottaisi väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen siirtämistä. Esityksen valmistelun aikana edellä mainittu siirtolain muuttaminen todettiin kuitenkin tarpeettomaksi, koska viranomaisten nykyiset keinot ajoneuvojen siirtämiseen arvioitin riittäviksi. Poliisi on jo tällä hetkellä siirtolain mukaan velvollinen siirtämään ajoneuvon, jos ajoneuvon pysäköinnistä aiheutuu vaaraa liikenneturvallisuudelle. Tämän lisäksi kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja, elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus tai poliisi voi siirtää virheellisesti pysäköidyn ajoneuvon välittömästi, jos pysäköinti aiheuttaa huomattavaa haittaa tien käytölle tai muulle liikenteelle.

Ajoneuvon siirtämisestä annetun lain esitöissä on todettu, että laissa käytetty huomattavan haitan käsite vastaa sitä, josta aiemmin säädettiin vanhan tieliikennelain (267/1981) 27 §:n 1 momentissa (HE 78/2008 vp, s. 20/I). Vanhan tieliikennelain 27 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä sellaiseen paikkaan eikä siten, että siitä aiheutuu vaaraa tai että liikenne tarpeettomasti estyy tai häiriytyy. Nykyisin voimassa olevan tieliikennelain 37 §:n 1 momentin mukaan ajoneuvoa ei saa pysäyttää eikä pysäköidä siten, että se vaarantaa turvallisuutta tai haittaa muuta liikennettä. Säännökset vastaavat sisällöllisesti toisiaan. Lisäksi nykytilanteessa kunta, kunnallinen pysäköinninvalvoja tai poliisi voi siirtää ajoneuvon, joka on jätetty tielle siten, että ajoneuvosta aiheutuu vaaraa tai haittaa liikenteelle tieliikennelain 12 §:ssä säädetyn mukaisesti. Säännös mahdollistaa ajoneuvon siirtämisen lähisiirtona sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Siirron tarkoituksena on poistaa tielle jätetystä ajoneuvosta aiheutuva haitta tai vaara.

Edellä mainituilla perusteilla viranomaisilla on jo tällä hetkellä varsin kattavat keinot väärin pysäköityjen kevyiden sähköajoneuvojen siirtämiseen. Huomattavana haittana voidaan pitää esimerkiksi sitä, että pyörätuolia käyttävän henkilön liikkuminen estyy jalkakäytävälle väärin pysäköidyn ajoneuvon vuoksi. Pysäköiminen voi aiheuttaa myös vaaraa, jos tienkäyttäjät joutuvat väistämään väärin pysäköityä ajoneuvoa ajoradalle.

Valmistelussa on myös arvioitu, että esityksellä ehdotettavat muut muutokset, kuten mikroliikennelupa ja uudet liikenteenohjauslaitteet, tulevat vähentämään kevyiden sähköajoneuvojen virheellistä pysäköintiä ja siten parantamaan katutilan esteettömyyttä. Kuntien asettamilla lupaehdoilla voidaan ohjata näiden ajoneuvojen pysäköintiä tehokkaasti. Lisäksi kunnille lisättäisiin siirtolakiin oikeus siirtää mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti pysäköidyt ajoneuvot. Jo nyt on tunnistettu, että kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintipaikkojen osoittaminen kokeiluluvin käytössä olevalla tiemerkinnällä on parantanut kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintitilannetta. Siirtolain muuttaminen siten, että väärin pysäköity kevyt sähköajoneuvo tulisi siirtää välittömästi, voisi lisätä pysäköintiä valvovien viranomaisten työtä kohtuuttomasti ja samalla se asettaisi eri ajoneuvoluokat eriarvioiseen asemaan tavalla, jota ei voida pitää tarkoituksenmukaisena.

5.1.4 Liikennesääntöjen yhtenäistäminen

Sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesääntöjen yhtenäistämiseksi arvioitiin myös vaihtoehtoisia keinoja. Yhtenä vaihtoehtoehtona arvioitiin tieliikennelain 52 §:n muuttamista siten, että myös jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen käyttäjän tulisi noudattaa polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä ja liikenteenohjauslaitteita. Tätä vaihtoehdota ehdotettiin myös esitystä edeltäneessä arviomuistiossa. Ehdotettava ajo-

neuvolain soveltamisalan rajausta koskevan pykälän muuttaminen katsottiin kuitenkin tarkoituksenmukaisemmaksi vaihtoehdoksi, koska ajoneuvolain muutoksella voitaisiin yhdenmukaistaa kansallinen ajoneuvosääntely EU-sääntelyn kanssa. Myös liikkumisesteisten liikkumisvälineiden rajaaminen esitetyn muutoksen ulkopuolelle koettiin selkeämmäksi ajoneuvolain muutoksella.

5.2 Ulkomaiden lainsäädäntö ja muut ulkomailla käytetyt keinot

5.2.1 Ruotsi

Ruotsissa ajoneuvoluokat on määritelty tieliikennemääritelmistä annetussa laissa (Lag om vägtrafikdefinitioner). Lain mukaisesti sähköiset ajoneuvot, jossa sähköavuste tekee työn, kuten sähköpotkulaudat sekä sähköavusteiset polkupyörät kuuluvat polkupyöräkategorian alle. Sähköavusteisessa polkupyörässä sähköavustuksen tulee olla rajoitettu 25 kilometrin tuntinopeuteen ja teho saa olla korkeintaan 250 wattia. Sähköisissä ajoneuvoissa, joissa sähköavuste tekee työn, sähköavusteen tulee olla rajoitettu enimmillään 20 kilometrin tuntinopeuteen ja sen suurin sallittu teho saa olla 250 wattia.

Ruotsissa sähköpotkulautailuun ei ole ikävaatimuksia. Alle-15 vuotiaiden kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää. Kävelytiellä ajaminen ei ole sallittua. Ruotsissa polkupyöräilylle ja mikroliikkumiselle ei ole asetettu promillerajaa. Ruotsin tieliikenneasetuksessa (trafikförordning) on kuitenkin vastaava säännös kuin Suomessa, jonka mukaan ajoneuvoa ei saa kuljettaa se, jolta sairauden, vian, vamman, väsymyksen tai päihtymyksen vuoksi taikka muusta vastaavasta syystä puuttuu turvalliseen ajamiseen tarvittavat edellytykset. Ruotsissa poliisilla on myös velvollisuus keskeyttää ajo, jos matkan jatkamisesta aiheutuu huomattavaa haittaa liikenneturvallisuudelle tai muuta olennaista haittaa.

Ruotsissa on tulkittu, että sähköpotkulautoja vuokraavien yritysten toimintaa voidaan säädellä järjestyslain (Ordningslag) ja julkisista hankinnoista annetun lain (Lag om offentlig upphandling) perusteella. Ruotsissa toimitaan siis sellaisten lakien perusteella, jotka olivat voimassa jo ennen kevyiden sähköajoneuvojen markkinoille tuloa. Ruotsissa kunnat voivat antaa myös paikallisia järjestysmääräyksiä, joilla voidaan vaikuttaa muun muassa sähköpotkulautojen vuokraamiseen.

Järjestyslain mukaan sähköpotkulautoja vuokraavan yrityksen on haettava järjestyslain mukainen lupa, jos yritys haluaa säilyttää sähköpotkulautoja kunnan yleisillä alueilla. Lupa haetaan poliisilta ja poliisin on hankittava kunnalta lausunto ennen luvan antamista. Lupaan voidaan liittää yksittäisiä lupaehtoja, joita elinkeinonharjoittajien on noudatettava. Jos elinkeinonharjoittaja ei noudata lupaehtoja, voidaan lupa perua tai elinkeinonharjoittaja voi joutua rikosoikeudelliseen vastuuseen.

Ruotsin oikeusjärjestyksen yhtenä perusperiaatteena on elinkeinovapaus. Jos kilpailu todetaan vahingolliseksi kuluttajalle, voidaan elinkeinonvapautta kuitenkin rajoittaa. Nykyisen tulkinnan mukaan kunnassa olevien sähköpotkulautojen määrää voidaan rajoittaa ja jakaumaa eri yrityksille voidaan painottaa eri perustein. Kunnat voivat myös hankkia kunnan alueelle mikroliikennepalveluita, jolloin kunnat voivat tehdä sopimuksen vuokrattavista mikroliikennepalveluista yhden tai useamman elinkeinonharjoittajan kanssa.

Paikallisista järjestysmääräyksistä johtuen kunnille on kehittynyt erilaisia tapoja hallita mikroliikkumista alueellaan. Muun muassa Göteborg on asettanut yrityksille täydellisen vuokrauskiellon viikonloppuöiksi liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Tukholmassa edellytetään sovellusta, josta sähköpotkulautojen sijainteja voidaan seurata. Tukholmassa katutilan käytöstä peritään myös kiinteähintainen maksu per sähköpotkulauta.

Ruotsin tieliikenneasetukseen lisättiin syksyllä 2022 uusi säännös sähköpotkulautojen pysäköinnistä. Asetuksen mukaan sähköpotkulaudan pysäköinti jalkakäytävälle ja pyörätielle on nykyisin kielletty lukuun ottamatta pyörätelineitä tai muita erikseen osoitettuja pysäköintipaikkoja. Esimerkiksi vuonna 2022 Tukholman alueella oli 75 telineellistä paikkaa vuokrattavien sähköpotkulautojen pysäköintiin. Jo ennen muutoksen voimaantuloa oli kiellettyä pysäköidä ajoneuvo sellaiseen paikkaan tai sellaisella tavalla, että siitä aiheutuu vaaraa tai tarpeetonta haittaa liikenteelle.

Väärin pysäköidyt sähköpotkulaudat voidaan lähi- ja varastosiirtää. Esimerkiksi Tukholmassa varastosiirrot maksavat 500 kruunua ja lähisiirrot 250 kruunua. Ajoneuvojen siirtämistä säädetään laissa ajoneuvojen siirtämisestä tietyissä tilanteissa (Lag om flyttning av fordon i vissa fall). Lain mukaan väärin pysäköity ajoneuvo voidaan siirtää, jos se on ollut väärin pysäköitynä vähintään kolme päivää. Tonteilta tai yksityisiltä alueilta ajoneuvo saadaan siirtää maanomistajan pyynnöstä vasta kuukauden kuluttua, ellei ajoneuvon omistajaan saada yhteyttä.

5.2.2 Norja

Norjassa kevyet sähköiset ajoneuvot muodostavat oman ajoneuvoluokan. Kevyet sähköajoneuvot on rekisteröitävä. Polkupyörille on käytössä oma ajoneuvoluokka, joka on ensimmäisen kerran lainsäädännössä määritetty vuonna 1971. Polkupyöriin luetaan myös sähköavusteiset ja moottoriavusteiset polkupyörät, joiden teho ei kuitenkaan ylitä 250 wattia, ja joiden sähköavustin on rajoitettu 25 kilometriin tunnissa. Lainsäädännössä on määritetty, että sähköpotkulautojen nopeus voi olla enintään 20 kilometriä tunnissa.

Norjassa sähköpotkulautailun ikäraja on 12 vuotta. Alle 15-vuotiaiden kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää. Sähköpotkulaudalla saa ajaa jalkakäytävällä jalankulkijan nopeudella, jos jalankulkijoiden määrä on vähäinen eikä liikkuminen aiheuta vaaraa tai haittaa jalankulkijoille. Jalankulkijan ohitustilanteessa suurin sallittu nopeus on kuusi kilometriä tunnissa. Jos jalankulkijoita on paljon, ei jalkakäytävällä saa ajaa. Sähköpotkulaudalla ajo ajoradalla on sallittua, paitsi moottoriteillä ja teillä, joilla pyöräily on kielletty. Ajoradalla ajettaessa on pysyttävä oikeassa reunassa ja noudatettava pyöräilyn liikennesääntöjä.

Norjassa kevyillä sähköisillä ajoneuvoilla liikuttaessa alkoholin promilleraja on sama kuin autoliikenteellä käytössä oleva 0,2 promillea. Kevyille sähköisille ajoneuvoille promilleraja asetettiin vuonna 2022 (Lov om vegtrafikk). Liikenneministeriö on lisäksi antanut säännöksen nojalla määräyksen muun päihdyttävän tai huumaavan aineen veren pitoisuusrajoista (forskrift om faste grenser). Poliisi voi puhalluttaa kevyen sähköajoneuvon kuljettajan liikennevalvontatilanteissa ja esimerkiksi onnettomuuspaikoilla. Jos testitulokset tai muut seikat antavat aihetta epäillä kuljettajan ajaneen päihtyneenä, poliisi voi määrätä kuljettajan tarkempiin tutkimuksiin, kuten verikokeeseen. Tutkimuksia tehdään yleensä myös tilanteessa, jossa kuljettaja kieltäytyy puhalluskokeesta. Polkupyöräilylle ei ole määritetty tarkkaa promillerajaa. Norjan lainsäädännön mukaan vaaraa aiheuttava pyöräily ei ole sallittua.

Norjassa tuli voimaan kesäkuussa 2021 säädetty laki (lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn) koskien sähköajoneuvojen vuokraamista yleisillä alueilla. Lain tarkoituksena on edistää esteettömyyttä, turvallisuutta, kestävyyttä ja hyvää ympäristöä. Laissa annetaan kunnille mahdollisuus antaa määräyksiä kevyiden sähköajoneuvojen vuokrauksesta kunnan alueella. Vuokrattavien sähköpotkulautojen ja muiden kevyiden sähköajoneuvojen osalta kunnalla on oikeus määrätä muun muassa niistä paikoista ja alueista, joille ajoneuvoja saa pysäköidä, ajoneuvojen nopeusrajoituksista ja käyttökielloista sekä ajankohdista, jolloin vuokraaminen on sallittua. Lisäksi kunnat voivat antaa yksittäisiä määräyksiä ajoneuvojen tekniikasta ja käyttäjätietojen saamisesta.

Kunnalla on myös mahdollisuus määrätä, että vuokraustoiminta kunnan alueella on luvanvaraista. Kunnan antama määräys voi sisältää säännöksiä liikennöintiluvan kestosta, kunnan alueella vuokrattavana olevien ajoneuvojen enimmäismäärästä ja muista luvan ehdoista. Kunnalla on myös oikeus perua lupa, jos kunnan määräyksiä tai ehtoja rikotaan toistuvasti tai vakavasti. Kunnalla on myös oikeus periä maksuja lupien hallinnointiin ja vuokraustoiminnan valvontaan liittyen. Laki antaa kunnalle oikeuden siirtää väärin pysäköidyt tai muuten lupaehtoja rikkovat ajoneuvot ajoneuvon omistajan kustannuksella.

Norjassa päihtyneenä ajoa pyritään estämään paitsi huomattavien sakkojen avulla, myös ajoneuvon käyttöönoton yhteydessä suoritettavalla motoriikkatehtävällä. Matkustajien kuljettamista pyritään estämään mittaamalla laudan päällä olevaa painoa ja sen vaihtelua. Liikennesääntöjen noudattamista seurataan ajokameralla sekä sähköpotkulautaoperaattorien omilla lisäsovelluksilla, jotka voivat muun muassa keskeyttää ajon, jos liikennesääntöjä ei noudateta. Näitä teknisiä ominaisuuksia on vain osassa Norjassa vuokrattavista laudoista.

Esimerkiksi Oslo on määrännyt vuokraustoiminnan luvanvaraiseksi ja vuokrattavana olevien ajoneuvojen enimmäismääräksi 8000. Liikennöintilupa myönnetään hakemuksesta kolmelle sähköpotkulautaoperaattorille, joiden kesken ajoneuvojen määrä jaetaan. Vähimmäisvaatimuksina luvan saamiseksi on, että yritys on rekisteröity yritysrekisteriin ja että yritys esittää dokumentaation siitä, että sillä on tarvittava, kunnan tarkemmin määrittämä teknologia tiedonjaon ja geoaitausten toteuttamiseksi. Liikennöintiluvat ovat voimassa yhden vuoden. Oslossa yrityksille oli asetettu vuokrauskielto 23.00-05.00 väliselle ajalle, mutta tästä luovuttiin kesällä 2024.

Norjassa polkupyöriä koskevat liikennemerkit koskevat myös sähköpotkulautoja. Lisäksi vuonna 2021 Norjan liikennemerkkiohjeiden (Skiltforskriften) 8 §:ään lisättiin erityisiä sähköpotkulautasymbolilla varustettuja liikennemerkkejä, joita voidaan käyttää vain kevyiden sähköajoneuvojen ohjaamiseen. Liikennemerkkien avulla voidaan osoittaa muun muassa kevyiden sähköajoneuvojen pysäköintikieltoalue tai nopeusrajoitusalue. Liikennemerkkiohjeissa ei sen sijaan ole sähköpotkulautojen pysäköintialuetta koskevaa tiemerkintää.

Laki antaa kunnalle oikeuden siirtää ja ottaa haltuunsa väärin pysäköidyt tai muuten lupaehtoja rikkovat ajoneuvot. Ajoneuvon siirron tai haltuunoton on oltava lain mukaan tarpeen (Lov om utleie av små elektriske kjøretøy på offentlig grunn). Ajoneuvon haltuunotosta tulee ilmoittaa omistajalle, jolla on oikeus noutaa ajoneuvo tietyn määräajan kuluessa. Kunta voi myydä ajoneuvon, jos sitä ei noudeta määrätyssä ajassa. Esimerkiksi Oslossa ajoneuvon omistajan tulee maksaa siirrosta 4460 kruunua (noin 387 euroa).

5.2.3 Viro

Virossa polkupyörän määritelmän alle lukeutuvat vähintään kaksipyöräiset ajoneuvot, jotka toimivat lihasvoimalla tai ovat varustettuja 250 watin tehoisella avustavalla sähkömoottorilla, joka ei avusta nopeuden ylittäessä 25 kilometriä tunnissa (Liiklusseadus). Sähköpotkulaudat kuuluvat omaan kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoluokkaan, johon kuuluvat yhden henkilön kuljettamiseen tarkoitetut sähkökäyttöiset ajoneuvot, joiden suurin sallittu ajonopeus on 25 kilometriä tunnissa ja korkein sallittu moottorin teho on 1000 wattia. Virossa 2024 voimaan tulleen tieliikennelain muutoksen myötä kunnille annetaan nykyisin oikeus määrätä alueellaan tätä alemmista nopeusrajoituksista. Virossa sähköpotkulautailun ikäraja on 12 vuotta. Vuokrattavia sähköpotkulautoja voi vuokrata 16 vuoden iästä alkaen. Alle 16-vuotiaiden kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää.

Virossa kevyen sähköajoneuvon kuljettajaa koskevat liikennesäännöt vastaavat suurelta osin polkupyöräilijää koskevia liikennesääntöjä. Kevyttä sähköajoneuvoa saa kuljettaa myös jalkakäytävällä. Lain mukaan kevyen ajoneuvon kuljettajan tulee ohittaa jalankulkija sellaisella nopeudella, joka ei olennaisesti poikkea jalankulkijan nopeudesta ja mahdollistaa jalankulkijan turvallisen ohittamisen. Virossa ei ole erityisiä liikennemerkkejä sähköpotkulaudoille tai kevyille sähköajoneuvoille. kevyen sähköajoneuvon kuljettajan tulee noudattaa jalankulkijoille osoitettuja liikennevaloja kävelyteillä ajaessa ja muuten pyöräilijöille osoitettuja liikennevaloja. Vastaavasti kevyen sähköajoneuvon kuljettajan tulee noudattaa pyörille ja/tai jalankulkijoille osoitettuja liikennemerkkejä ajoväylästä riippuen.

Virossa polkupyörää tai sähköpotkulautaa ei saa ajaa päihtyneenä. Aikaisemmin päihtyneenä ajamiselle ei oltu asetettu promillerajaa. Viron tieliikennelakiin on kuitenkin tehty muutos, jolla polkupyöräilylle ja sähköpotkulautailulle on asetettu 0,5 promillen raja. Muutos tuli voimaan 9.7.2024. Muutoksella tieliikennelain 69 §:ää täydennetään 3 kohdalla, jonka mukaan pyöräilijän, kevyen sähköajoneuvon kuljettajan ja minimopon kuljettajan (pisimopeedijuhi) veressä ei saa olla alkoholia 0,5 promillea tai enemmän, tai 0,25 milligrammaa tai enemmän litrassa uloshengitysilmaa. Tähän asti poliisin on tullut arvioida päihtymys ulkoisesti havaittavissa olevien merkkien perusteella, johon tarkan promillerajan asettaminen toi nyt muutoksen. Poliisilla on oikeus alkoholipäihtymystilan tarkistamiseksi suorittaa puhalluskoe kuljettajalle, jos hän havaitsee kuljettajassa päihtymyksen merkkejä ja puhalluttaminen on tarpeen esimerkiksi liikenteen turvallisuuden varmistamiseksi. Mikäli kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta, päihtymys todetaan pakollisen verikokeen avulla (Korrakaitseseadus).

Tieliikennelakia myös täydennettiin 224 §:llä, jonka perusteella päihtyneenä ajamisesta pyörällä, sähköpotkulaudalla tai minimopolla seuraa hallinnollinen seuraamusmaksu, joka on enintään 50 sakkoyksikköä (200 euroa). Huumaavan tai tai muun päihdyttävän aineen vaikutuksen alaisena ajamisen osalta sovelletaan taas huumausainelain mukaista sääntelyä. Sen mukaan huumaavan aineen käytöstä tai sen hallussapidosta seuraa rangaistuksena sakkoa enintään 300 sakkoyksikköä (1200 euroa) tai vankeutta.

Poliisilla ja kunnalla on oikeus Viron tieliikennelain perusteella varastosiirtää sähköpotkulauta tai polkupyörä muun muassa silloin, jos se on pysäköity siten, että se vaarantaa muita tienkäyttäjiä tai merkittävästi häiritsee liikennettä. Siirrosta aiheutuneista kustannuksista vastaa ajoneuvon kuljettaja, omistaja tai haltija. Sähköpotkulaudan siirto taajama-alueella maksaa enintään 75 euroa. Lisäksi laudan säilyttäminen varastossa maksaa enintään 25 euroa ensimmäiseltä ja 5 euroa sitä seuraavilta päiviltä, kuitenkin kuukaudessa enintään 100 euroa.

5.2.4 Puola

Puolassa tuli vuonna 2021 voimaan uusi laki mikroliikkumisvälineistä. Sääntely jakaa ajoneuvot kolmeen eri luokkaan 1) henkilökohtaiset liikkumisvälineet 2) liikkumista avustavat laitteet ja 3) sähköpotkulaudat. Henkilökohtaisten liikkumisvälineiden ja sähköpotkulautojen käyttöön säädettiin ikärajat. Alle 10 vuotias ei kuljettaa sähkökäyttöisiä ajoneuvoja yleisillä teillä. Yli 18 vuotiailta ei edellytetä erillistä lupaa sähköajoneuvojen kuljettamiseen. Alle 15-vuotiaiden kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää.

Puolassa pyöräkortti on asiakirja, jolla vahvistetaan alle 10-18 vuotiaan oikeus ajaa polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa. Pyöräkortin voi saada 10 vuotta täytettyään, mikäli on suorittanut pyöräkorttikokeen. Tällaiset kokeet suoritetaan tavallisesti peruskoulussa ja asiakirjan myöntävä taho on peruskoulun rehtori. Peruskoulun päättäneelle kortin myöntää lääninhallituksen tieliikennekeskuksen johtaja. Kortti on maksuton ja toistaiseksi voimassa oleva. Yli 18-vuotiailta henkilöiltä ei vaadita pyöräilyyn tai skootteriin oikeuttavaa asiakirjaa.

Kevyitä sähköajoneuvoja saa kuljettaa maksimissaan 20 kilometrin tuntinopeudella. Sähköpotkulautojen rakenteellinen huippunopeus on rajoitettu 20 kilometriin tunnissa. Kuljettajan on käytettävä pyöräkaistaa, jos sellainen on saatavilla. Myös jalkakäytävällä saa ajaa, jos autokaistalla nopeusrajoitus on yli 30 kilometriä tunnissa. Jalkakäytävällä saa ajaa maksimissaan 5 kilometriä tunnissa. Kiellettyä on toisen ihmisen tai eläimen kuljettaminen kevyellä sähköajoneuvolla. Kuljettaja ei saa ajon aikana käyttää matkapuhelinta.

Vuonna 2021 voimaan tulleiden uusien säännösten perusteella polkupyörät ja sähköpotkulaudat saadaan pysäköidä lähtökohtaisesti vain merkityille pysäköintipaikoille kävelytiellä (Prawo o ruchu drogowym). Monet Puolan kaupungeista ovatkin tienpitäjinä merkinneet sähköpotkulaudoille ja pyörille yhteisiä pysäköintipaikkoja kävelyteille. Esimerkiksi Varsovassa on pysäköintialueiden yhteyteen lisätty sähköpotkulaudan symboli osoittamaan, että pysäköintipaikka on tarkoitettu nykyisin myös sähköpotkulaudoille.

Puolassa sähköpotkulaudalla liikuttaessa promilleraja on 0,2, mikä on vastaava kuin autoliikenteessä. Poikkeuksellisissa tilanteissa seurauksena voi olla jopa vankeusrangaistus. Puolan liikennelain mukaan liikenneturvallisuuden ja -järjestyksen valvonta kuuluu poliisin tehtäviin. Poliisilla on oikeus näitä tehtäviä hoitaessaan vaatia, että ajoneuvon (kuten sähköpotkulaudan) kuljettaja alistuu tutkimukseen alkoholin tai muun päihdyttävän aineen selvittämiseksi elimistössä (Prawo o ruchu drogowym).

Kunta tai poliisi voi siirrättää kevyen sähköajoneuvon muun muassa silloin, jos ajoneuvo on jätetty paikkaan, jossa pysäköinti on kielletty ja se estää liikennettä tai muutoin vaarantaa turvallisuutta. Korkeimmillaan laudan siirtämisestä veloitetaan 123 zlotya (noin 29 euroa) ja jokaiselta säilytyspäivältä 23 zlotya (noin 5 euroa).

5.2.5 Tanska

Sähköpotkulautailulle ja muille kevyille sähköajoneuvoille on Tanskassa omat lainsäädännöt. Ajoneuvot luokitellaan joko moottorisoiduiksi potkulaudoiksi, itsetasapainottuviksi ajoneuvoiksi tai moottorisoiduiksi rullalaudoiksi. Riippumatta ajoneuvomääritelmästä, on ajoneuvot rajoitettava 20 kilometrin tuntinopeuteen ja niiden käytön alaikärajaksi on asetettu 15 vuotta. Polkupyörät lukeutuvat Tanskassa omaksi ajoneuvoluokakseen. Polkupyöräluokkaan kuuluvat

myös sähköavusteiset polkupyörät, joiden sähköavuste on rajoitettu ajonopeuteen 25 kilometriä tunnissa. Sähköpotkulautojen rakenteellinen huippunopeus on rajoitettu 20 kilometriin tunnissa. Kuljettajien on ajon aikana käytettävä kypärää. Kävelytiellä ajaminen ei ole sallittua.

Tanskassa on käytössä lupamalli, jossa kustakin sähköpotkulaudasta maksetaan tietty summa kunnalle. Tanskassa kunnille on annettu 1.1.2021 alkaen lainsäädännöllä valtuudet määrätä vuokrapyörien ja tiettyjen muiden vuokra-ajoneuvojen (ml. sähköpotkulaudat) pysäköinnistä. Lakimuutoksessa lisättiin selvästi kuntien hallinnollista toimivaltaa sähköpotkulautojen vuokraustoimintaan liittyen. Kunnalla on lain perusteella oikeus siirtää väärin pysäköidyt sähköpotkulaudat pois kaduilta. Siirrosta tulee ilmoittaa sähköpotkulaudan omistajalle, jolla on oikeus noutaa ajoneuvo tietyn ajan sisällä. Jos ajoneuvoa ei noudeta annetussa ajassa, voi kunta myydä sen. Kunta voi myös periä valvontamaksua ja pysäköinti-infran ylläpitomaksua sähköpotkulautaoperaattoreilta ja rajoittaa sähköpotkulautojen määrää, jos niillä ei ole kiinteää pysäköintipaikkaa. Sen sijaan vuokrapyörien osalta kunta ei voi rajoittaa ajoneuvojen määrää.

Kööpenhaminassa sähköpotkulautoja ei missään saa pysäköidä kaduille, vaan ainoastaan merkityille pysäköintipaikoille. Jos pysäköinti on tarpeen ydinkeskustassa, täytyy laudan taksamittari jättää päälle, mikä tekee pysäköinnistä käyttäjälle erittäin kallista. Väärin pysäköidystä sähköpotkulaudasta annetaan sähköpotkulautaoperaattorille 340 kruunun (noin 45 euron) sakko, jonka operaattori voi halutessaan periä käyttäjältä.

Tanskassa sähköpotkulaudalla ajaessa tulee noudattaa pyöräilijöille osoitettuja liikennemerkkejä ja liikennevaloja. Tanskassa on säädetty sähköpotkulaudan pysäköintipaikkaa osoittavasta tiemerkinnästä. Merkintänä on kapealla yhtenäisellä viivalla merkitty kenttä, johon on aina merkittävä sähköpotkulautasymboli (Bekendtgørelse om anvendelse af vejafmærkning).

Tanskassa sähköpotkulautailun promilleraja 0,5 on vastaava kuin mitä tahansa muutakin moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa. Poliisi tekee puhalluskokeen, jos poliisimies epäilee sähköpotkulautailijaa alkoholin vaikutuksen alaisena ajamisesta. Jos kokeen tulos ylittää 0,5 promillen rajan, otetaan verinäyte tuloksen vahvistamiseksi. Päihtyneenä ajamisesta seuraa sakko. Ensimmäistä kertaa päihtyneenä ajamisesta kiinni jäädessä poliisi määrää 2000,00 DKK (noin 268 euroa) sakon. Toisesta rikkomuksesta sakko on kaksinkertainen 4.000,00 DKK (noin 536 euroa). Kolmannesta rikkomuksesta uhkana on vankeusrangaistus. Samat seuraamukset koskevat ajamista muidenkin laittomien päihdyttävien aineiden vaikutuksen alaisena. Huumeiden ja muiden päihdyttävien aineiden osalta käytössä on nollaraja. Pyöräilylle ei ole Tanskassa asetettu promillerajaa. Pyöräily ei ole kuitenkaan sallittua, jos polkupyöräilijä ei pysty ajamaan turvallisesti (Færdselsloven).

Tanskassa kunnalla on oikeus siirtää väärin pysäköidyt sähköpotkulaudat pois kaduilta. Siirrosta tulee ilmoittaa laudan omistajalle, jolla on oikeus noutaa kulkuvälineensä tietyn ajan sisällä. Jos ajoneuvoa ei haeta annetussa ajassa, voi kunta myydä sen. Tanskassa kunnalla on lain mukaan oikeus periä maksu siirtämästään ajoneuvosta (Lov om offentlige veje).

5.2.6 Polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajat Euroopassa

Alla olevassa taulukossa on esitetty polkupyöräilyn ja sähköpotkulautailun promillerajoja Euroopan maissa.

Valtio	Promilleraja / polkupyörä	Promilleraja / kevyt sähköajoneuvo
Alankomaat	0,5 promillea	0,5 promillea
Belgia	0,5 promillea	0,5 promillea
Bulgaria	0,5 promillea	0,5 promillea
Espanja	0,5 promillea	0,5 promillea
Irlanti	-	-
Italia	0,5 promillea	0,5 promillea
Itävalta	0,8 promillea	0,8 promillea
Kreikka	-	-
Kroatia	0,5 promillea	0,5 promillea
Kypros	0,5 promillea	0,5 promillea
Latvia	0,5 promillea	0,5 promillea
Liettua	0,4 promillea	0,4 promillea
Luxembourg	0,5 promillea	0,5 promillea
Malta	-	-
Portugali	0,5 promillea	0,5 promillea
Puola	0,2 promillea	0,2 promillea
Ranska	0,5 promillea	0,5 promillea
Romania	0 promillea	0 promillea
Ruotsi	-	-
Saksa	1,6 promillea	0,5 promillea
Slovakia	0 promillea	0 promillea
Slovenia	0,5 promillea	0,5 promillea
Sveitsi	0,5 promillea	0,5 promillea
Tanska	-	0,5 promillea
Tsekki	0 promillea	0 promillea
Viro	0,5 promillea	0,5 promillea

6 Lausuntopalaute

6.1 Esityksen lausuntopalaute

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

6.2 Lainsäädännön arviointineuvoston lausunto

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

7 Säännöskohtaiset perustelut

7.1 Liikennepalvelulaki

2 a luku. Mikroliikennepalvelun tarjoaminen.

Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi mikroliikennepalvelun tarjoamista koskeva 2 a luku. Lukuun lisättäisiin uusi 18 b – 18 f §, joissa säädettäisiin mikroliikenneluvasta.

18 b §. *Mikroliikennelupa.* Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 b §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvasta. Pykälän ensimmäisen momentin mukaan yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisten ajoneuvojen tai moottorilla varustettujen polkupyörien vuokralle tarjoaminen ammattimaisesti kunnan hallinnoimalla alueella edellyttää, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa. Voimassa oleva mikroliikennelupa olisi edellytys pykälässä mainittujen ajoneuvojen vuokralle tarjoamiseen kunnan hallinnoimalla alueella.

Yhteiskäyttöisillä ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisilla ajoneuvoilla tarkoitetaan sellaisia polkupyöriä, sähköavusteisia polkupyöriä, moottorikäyttöisiä polkupyöriä ja kevyitä sähköajoneuvoja, joita kuluttajat voivat ottaa käyttöönsä katutilasta esimerkiksi mobiilisovellusta käyttämällä. Mikroliikennelupaa ei edellytettäisi sellaiselta toimijalta, joka vuokraa ajoneuvoja henkilökohtaiseen pitkäaikaiskäyttöön leasing-palveluna tai joka vuokraa kevyitä sähköajoneuvoja kivijalkaliikkeestä esimerkiksi turisteille. Ammattimaisuuden vaatimuksilla rajattaisiin ulos esimerkiksi taloyhtiöt tai vastaavat toimijat, jotka tarjoavat muutamia ajoneuvoja lainaksi pienelle valikoidulle ryhmälle ihmisiä.

Jatkossa kaikki sähköpotkulautoja ja muita yhteiskäyttöisiä mikroliikennevälineitä vuokralle tarjoavat palveluntarjoajat tarvitsisivat mikroliikenneluvan siihen, että voivat käyttää kunnan hallinnoimaa katutilaa liiketoimintansa harjoittamiseen. Palveluntarjoajan tulisi hakea mikroliikennelupaa kunnalta ennen vuokraustoiminnan aloittamista.

Nykyisin mikroliikennepalveluita tarjotaan noin 40 kunnassa ja palvelut ovat tavallisesti joko sähköpotkulautojen tai sähköpyörien lyhytaikaista vuokrausta. Yhteiskäyttöisiä sähköpotkulautoja on Suomessa tällä hetkellä noin 50 000. Koska liiketoimintaa harjoitetaan sijoittamalla mikroliikkumisvälineitä kunnan hallinnoimaan katutilaan, on tärkeää, että kunnilla on riittävät työkalut sen varmistamiseksi, ettei vuokraustoiminnasta aiheudu vaaraa tienkäyttäjille taikka haittaa esteettömyydelle tai katujen puhtaana- ja kunnossapidolle. Mikroliikennelupaan 18 e

§:n mukaisesti liitettävien lupaehtojen avulla kunnat voivat ohjata palveluntarjoajien toimintaa hallinnoimillaan alueilla.

Pykälän 2 momentin mukaan kunta ei kuitenkaan tarvitsisi mikroliikennelupaa 1 momentissa mainittujen yhteiskäyttöisten ajoneuvojen vuokralle tarjoamiseen hallinnoimallaan alueella. Esitetty poikkeus estää sellaisen tilanteen syntymisen, jossa kunta joutuisi hakemaan mikroliikennelupaa itseltään. Vaikka kunta ei olekaan velvollinen hakemaan mikroliikennelupaa hallinnoimansa alueen käyttöön, on kunnan noudatettava toiminnassaan samoja lupaehtoja, joita palveluntarjoajille on asetettu liikennepalvelulain uuden 18 e §:n perusteella. Liikenneturvallisuuden tai liikenteen esteettömyyden parantamiseksi asetetut ehdot ovat sellaisia, joita jokaisen palveluntarjoajan on yhtäläisesti noudatettava, vaikka kyseessä olisi kunnan tuottama palvelu.

Pykälän 3 momentin mukaan mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista valvoo se kunta, joka on myöntänyt mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle. Kunnalla on parhaat edellytykset mikroliikenneluvan lupaehtojen valvonnan suorittamiseksi kunnan alueella. Kunnilla on lisäksi mahdollisuus asettaa mikroliikennelupaan lupaehdon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi uuden 18 §:n 3 momentin mukaisesti.

Kunnan viranomaisen tekemään päätökseen saa vaatia oikaisua siltä viranomaiselta, joka päätöksen on tehnyt. Oikaisuvaatimuksesta säädetään hallintolaissa (434/2003). Oikaisuvaatimukseen annettuun päätökseen saa hakea muutosta valittamalla. Muutoksenhausta hallintotuomioistuimeen säädetään oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa (808/2019).

18 c §. *Mikroliikenneluvan hakeminen*. Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 c §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvan hakemisesta. Pykälän 1 momentissa eriteltäisiin mikroliikennelupaa koskevassa hakemuksessa tarvittavat tiedot. Lupamenettelyn on tarkoitus olla yrityksille ja kunnille mahdollisimman kevyt, minkä vuoksi lupahakemukseen tulisi liittää väin välttämättömät tiedot, eli tiedot palveluntarjoajasta, vuokrattavista ajoneuvoista ja toiminta-alueesta. Kunta ei voisi vaatia palveluntarjoajalta muita tietoja, jotta luvan hakeminen ja hakemuksen käsittely säilyisivät mahdollisimman yksinkertaisina.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, miten palveluntarjoajan tulee toimia, jos palveluntarjoajan yhteystiedoissa tapahtuu muutoksia. On tärkeää, että yhteystiedot ovat aina ajan tasalla, joten palveluntarjoajan on ilmoitettava muutoksista välittömästi kunnalle. Näin kunnalla on aina mahdollisuus ottaa yhteyttä palveluntarjoajaan esimerkiksi ajoneuvon siirtämisen liittyvissä tilanteissa.

18 d §. *Mikroliikenneluvan myöntäminen.* Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 d §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvan myöntämisestä. Pykälän 1 momentin mukaan mikroliikenneluvan myöntäisi se kunta, jonka alueella palveluntarjoaja tarjoaa ajoneuvoja vuokralle. Kunnan alueella tarkoitetaan tässä momentissa niitä alueita, jotka ovat kunnan hallinnassa. Kunnilla voi olla erilaisia sopimusjärjestelyjä esimerkiksi valtion kanssa, jolloin valtion omistuksessa olevia maa-alueita on siirretty kunnan hallintaan. Tällöin kunta myös vastaa tavallisesti näiden alueiden puhtaana- ja kunnossapidosta. On välttämätöntä, että kunta voi päättää mikroliikenneluvan lupaehdoista myös näillä alueilla.

Pykälän 1 momentin toisen virkkeen mukaan kunnan on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus viipymättä. Hakemus tulisi ratkaista viipymättä sen jälkeen, kun hakija on toimittanut kunnalle hakemuksen käsittelyä varten 18 c §:ssä mainitut tiedot. Mikroliikennelupa tulisi

myöntää kaikille hakijoille tasapuolisesti ilman erityistä harkintaa. Mikroliikennelupa myönnettäisiin enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se olisi voimassa luvan myöntäneen kunnan hallinnoimalla alueella. Jos mikroliikenteen palveluntarjoaja harjoittaa toimintaa usean eri kunnan alueella, tulee sen hakea mikroliikennelupa jokaiselta näiltä kunnalta erikseen.

Pykälän 2 momentissa säädettäisiin siitä, että kunta voi olla myöntämättä mikroliikenneluvan hakijalle, jos kunta on peruuttanut hakijan mikroliikenneluvan 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kunta voi olla myöntämättä lupaa vain silloin, jos luvan hakijan mikroliikennelupa samassa kunnassa on peruttu viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana. Säännöksen tavoitteena on estää tilanteet, joissa mikroliikenteen palveluntarjoaja hakisi uutta lupaa välittömästi edellisen luvan peruuttamisen jälkeen. Vuoden aikarajaa on pidettävä sellaisena, että palveluntarjoaja ehtii tässä ajassa korjata ne puutteet, joista johtuen tämän mikroliikennelupa on peruttu.

Pykälän 3 momentissa säädettäisiin kunnan perimästä maksusta. Kunnan lupaviranomainen voisi periä maksun mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Kunnan perimä maksu voisi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

18 e §. *Mikroliikenneluvan lupaehdot.* Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 e §, jossa säädettäisiin lupaehtojen liittämisestä mikroliikennelupaan. Pykälän 1 momentin mukaan kunta voisi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Lupaehdot voisivat koskea esimerkiksi ajoneuvojen pysäköintiä ja ajonopeuksia. Merkittävä osa yhteiskäyttöisen mikroliikenteen ongelmista on arvioitu johtuvan pysäköintivirheistä ja ajonopeuksista, jotka vaikuttavat onnettomuuksien syntyyn ja niiden seurauksiin. Tästä syystä on tärkeää, että kunnilla on tehokkaat työkalut ohjata ajoneuvojen käyttöä yleisillä alueilla erityisesti nopeusrajoitusalueiden ja pysäköintialueiden muodossa. Lisäksi kuntien tehtävänä on huolehtia katualueensa puhtaana- ja kunnossapidosta, jolloin on tärkeää, että kunnat voivat asettaa ajoneuvojen pysäköintiä koskevia rajoituksia alueille, joissa se on välttämätöntä puhtaana- tai kunnossapitotöiden suorittamiseksi.

Mikroliikennelupaan liitettävät lupaehdot on tarkoitettu välineeksi, jolla kunnat voivat velvoittaa palveluntarjoajia luomaan muun muassa pysäköintialueita ja nopeusalueita käyttösovellukseensa. Teknisesti geoaidatut alueet ovat tehokas tapa ohjata yhteiskäyttöisiä mikroliikennevälineitä, koska yksittäisillä tienkäyttäjillä ei ole mahdollisuutta rikkoa näitä palveluntarjoajan sovellukseen asettamia teknisiä rajoituksia. Liikenneturvallisuusvaikutuksia voidaan saada laskemalla yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden ajonopeuksia sellaisilla alueilla, joissa on paljon muuta liikennettä, paljon risteyksiä tai muuten kohonnut onnettomuusriksitaso. Myös pysäköintijärjestelyt selkeytyvät ja liikenteen esteettömyys paranee, jos kunnat määrittelevät lupaehdoissa selkeät pysäköintipaikat yhteiskäyttöisille ajoneuvoille. Näin voidaan myös estää pysäköinti sellaisissa paikoissa, joissa se selvästi haittaa tai vaarantaa muuta liikennettä, kuten silloilla ja alikulkutunneleissa.

Ajonopeuksiin liittyvät lupaehdot voivat pitää sisällään ehtoja kunnan hallinnoimalla alueella olevista nopeusrajoitusalueista. Nopeusrajoitusalueet voivat kattaa yksittäisiä katuja tai ne voivat kattaa koko kaupungin. Nopeusrajoitusalueet voivat olla myös aikaan sidottuja, jos se on liikenneturvallisuuden näkökulmasta perusteltua. Nopeuksia voidaan laskea esimerkiksi aikoina, jolloin liikenne on keskustassa vilkkaimmillaan tai talvisin, jolloin tien pinta on liukas ja ajoväylät usein kapeampia. Alle 10 kilometriä tunnissa nopeusrajoituksia tulisi kuitenkin käyttää vain erityistilanteissa, joissa näin matalilla nopeusrajoituksilla voidaan arvioida olevan selviä liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Pysäköintiin liittyvät ehdot voivat olla osittain monipuolisempia kuin nopeuksiin liittyvät lupaehdot. Pysäköintiin liittyvät lupaehdot voivat pitää sisällään ehtoja pysäköintikieltoalueista, pysäköintialueista ja niiden käytöstä. Kunta voi määritellä alueita, joilla yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden pysäköiminen on kiellettyä. Kielto voi liikenneturvallisuus- ja esteettömyysnäkökulmien lisäksi perustua siihen, että alueella tehdään puhtaanapito- tai kunnossapitotöitä. Kunta voi asettaa myös muita sellaisia yhteiskäyttöisten ajoneuvojen pysäköintiin liittyviä lupaehtoja, joilla voidaan parantaa liikenneturvallisuutta tai liikenteen esteettömyyttä. Lupaehdoissa voidaan esimerkiksi määritellä, miten yritykselle voidaan ilmoittaa väärin pysäköidyistä ajoneuvoista. Lupaehdoissa voidaan myös määritellä pysäköintikäytäntöjä isojen yleisötilaisuuksien ajaksi. Pysäköintiin liittyvät lupaehdot eivät voi pitää sisällään ehtoja pysäköintialueiden tai toiminnan maksullisuudesta.

Ajoneuvojen käyttöä koskevat lupaehdot voisivat lisäksi pitää sisällään esimerkiksi ajoneuvojen käyttöaikoihin liittyviä lupaehtoja. Käyttöaikoihin liittyvillä lupaehdoilla kunta voisi vaikuttaa ajoneuvojen käyttöön esimerkiksi viikonloppuisin ja talvisin liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Helsingin kaupungissa käytössä olleet nykyiset vapaaehtoisuuteen perustuvat aikarajoitukset ovat osoittautuneet erittäin tehokkaiksi keinoiksi vähentää onnettomuuksia, vaaratilanteita ja terveydenhuollon kuormitusta. Samoihin liikenneturvallisuushyötyihin on päästy myös esimerkiksi Oslossa, jossa mikroliikennepalveluiden käyttö on ollut kiellettyä tiettyinä kellonaikoina viikonloppuisin. Ajoneuvojen käyttöön liittyvät lupaehdot voisivat pitää sisällään myös palvelun tarjoamiseen liittyviä kuljettajia koskevia ikävaatimuksia.

Ajoneuvojen lukumääriä koskevat lupaehdot voisivat pitää sisällään kunnan hallinnoimalla alueella vuokralle tarjottavien ajoneuvojen lukumäärän rajoittamista alueen pysäköintikapasiteetin ja liikenteen esteettömyyden varmistamiseksi. Kunnan alueelle voitaisiin määritellä yhteiskäyttöisten ajoneuvojen enimmäismäärä, jonka perusteella kunta antaisi jokiselle palveluntarjoajalle mahdollisuuden sijoittaa yhtä suuren määrän ajoneuvoja kunnan katutilaan.

Lupaehtojen suunnittelu edellyttää kunnalta sen tarkastelua, millä nopeuksilla ja missä on turvallista ajaa mikroliikennevälineillä eri aikoina. Lisäksi kuntien on samalla arvioitava, missä pysäköiminen on turvallista ja missä se haittaa liikenteen esteettömyyttä. Lupaehtojen on kaikissa tilanteissa perustuttava liikenneturvallisuuden tai esteettömyyden parantamiseen tai siihen, että katualueella tehdään kunnossa- tai puhtaanapitotöitä. Lupaehtojen on oltava tasapuoliset ja oikeasuhtaiset. Lupamenettelyllä ei saa asettaa eri palveluntarjoajia eriarvoiseen asemaan, eikä palveluntarjoajille kohtuuttomia lupaehtoja tule asettaa.

Kunnilla on jo nykyisin mahdollisuus tienpitäjänä ohjata pysäköintiä, ajonopeuksia ja ajoneuvojen muuta käyttöä katuverkollaan tieliikennelaissa säädetyn liikenteenohjauksen keinoin. Mikroliikenneluvalla voidaan yksinkertaistaa ja tehostaa tienpitäjän mahdollisuuksia ohjata mikroliikenteen palveluntarjoajia, mutta se ei kuitenkaan poista liikenteenohjauslaitteiden merkitystä tai käyttötarvetta. Liikenteenohjauslaitteilla toteutetut ohjaustoimet koskevat kaikkia mikroliikkujia tasapuolisesti. Mikroliikenneluvan avulla ei voida lainkaan ohjata yksityisomisteisten mikroliikennevälineiden käyttöä, vaan ainoastaan antaa mikroliikenteen palveluntarjoajia velvoittavia lupaehtoja.

Pykälän 2 momentin mukaan kunta voisi luvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä. Lupaehtoja tulee voida tarkastella uudelleen esimerkiksi alueella järjestettävän yleisötilaisuuden tai kadulla olevan rakennustyömaan vuoksi. Lisäksi rajoitusalueita tulee muuttaa, jos ne osoittautuvat liikenneturvallisuuden tai esteettömyyden kannalta väärin rajatuiksi.

Pykälän 3 momentin mukaan kunta voi asettaa mikroliikennelupaan lupaehdon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi. Nykyisin on yleisesti käytäntönä, että mikroliikenteen palveluntarjoajat antavat kunnille tarpeellista tietoa yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden käytöstä. Tiedon avulla kunnat voivat seurata muun maussa ajoneuvojen lukumääriä ja niiden pysäköintiä kunnan alueella. Anonymisointi tarkoittaa henkilötietojen käsittelyä niin, että henkilöä ei enää voida tunnistaa niistä.

18 f §. *Mikroliikenneluvan peruuttaminen.* Liikennepalvelulakiin lisättäisiin uusi 18 f §, jossa säädettäisiin mikroliikenneluvan peruuttamisesta. Pykälän mukaan kunta voisi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai kehotuksen havaittujen puuteiden korjaamiseksi määräajassa, jos luvanhaltija ei noudata luvassa asetettuja ehtoja. Puutteena voidaan pitää esimerkiksi sitä, että palveluntarjoaja ei toteuta teknisesti niitä rajoituksia, jotka on liitetty mikroliikenneluvan lupaehtoihin. Mikroliikenneluvan peruuttaminen on viimesijainen keino, johon voidaan ryhtyä vain silloin, jos luvanhaltija ei määräajassa korjaa niitä puutteita, jotka tätä kehotetaan korjaamaan.

7.2 Tieliikennelaki

2 §. *Määritelmät.* Tieliikennelain 2 §:n 3 kohdan jalankulkijan määritelmää tarkennettaisiin siten, että jalankulkijalla tarkoitettaisiin myös kevyen sähköajoneuvon ja moottorilla varustetun polkupyörän taluttajaa. Lisäys on tekninen, koska molempia pidetään jo nykyisin yleisesti jalankulkijoina. Lisäyksen tarkoituksena on selventää nykytilaa ja poistaa mahdollisia tulkintaepäselvyyksiä.

17 a §. *Liikennejuopumus sähkömoottoriajoneuvolla.* Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 17 a §, jonka 1 momentin mukaan moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saisi kuljettaa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Pykälän 2 momentin mukaan moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saisi kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovellettaisi, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

Kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien käyttö on lisääntynyt huomattavasti viime vuosina. Samalla sairaalatilastot osoittavat, että päihtyneenä ajamisesta aiheutuvien onnettomuuksien määrä on kasvanut. Kevyiden sähköajoneuvojen ja moottorilla varustettujen polkupyörien painot ovat jatkaneet kasvuaan ja ajoneuvojen nopeudet ovat tavallisesti yli 20 kilometriä tunnissa. Nykyiset moottorittomien ajoneuvojen liikennejuopumusta koskevat rangaistussäännökset ovat johtaneet epätarkoituksenmukaiseen soveltamiskäytäntöön. Nykyinen sääntely on johtanut siihen, että suuri osa liikenneturvallisuutta vaarantavista liikennejuopumuksista jää rikosoikeudellisen järjestelmän ulkopuolelle ja rangaistuksetta.

Tieliikennelaissa säädettäisiin yksiselitteisistä liikennejuopumusrajoista moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiselle. Promilleraja olisi 0,5 promillea. Konkreettiset rajat parantaisivat liikenneturvallisuutta ja vähentäisivät kevyiden sähköajoneuvojen ja polkupyörien päihdeonnettomuuksista aiheutuvia kuolemia, vammautumisia ja terveydenhuollon kuormitusta sekä yhteiskunnalle aiheutuvia kustannuksia. Promilleraja ennaltaestäisi päih-

tyneenä ajamista tehokkaammin kuin nykyiset päihtyneenä moottorittoman ajoneuvon kuljettamista koskevat säännökset, koska promilleraja on selkeämpi tienkäyttäjille. Yksiselitteiset rajat helpottaisivat myös liikennejuopumusten valvontaa ja mahdollistaisivat puuttumisen päihtyneenä ajamiseen jo ennen kuin teosta aiheutuu konkreettista vaaraa muille tienkäyttäjille. Puutumiskynnyksen madaltuminen lisäisi sääntelyn ennaltaestävyyttä.

Promillerajasta säätäminen on tarpeellista, koska tieliikenteessä liikutaan usein ympäristössä, jossa muuta liikennettä on paljon. Liikennesääntöjä rikottaessa riippuu yleensä muista liikenteeseen osallistuvista kuin liikennesääntöjä rikkovasta, aiheutuuko teosta konkreettista vaaraa. Ei ole muiden tienkäyttäjien turvallisuuden näkökulmasta ongelmatonta, että moottorittoman ajoneuvoliikenteessä ei nykyisin ole selkeitä rajoja päihtyneenä ajamiselle. Uusi säännös täydentäisi rikoslain 23 luvun 1 ja 9 §:n mukaista sääntelyä.

Veren tai hengitysilman päihdepitoisuus on yksiselitteisin päihtymystilan mittari. Päihteiden aiheuttamien käyttäytymishäiriöiden kuten puheen epäselvyyden ja liikkeiden epätarkkuuden arviointi riippuu paljolti arvioijan subjektiivisista käsityksistä. Lisäksi häiriöt ilmenevät eri henkilöillä eri lailla, eikä ole selvää, miten ne suhtautuvat liikenteen edellyttämiin monimutkaisiin suorituksiin. Lähes kaikissa Euroopan maissa on omaksuttu lainsäädäntöön yksiselitteiset promillerajat moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen. Promilleraja rangaistavuuden rajana soveltuu hyvin liikennerikossääntelyssä omaksuttuun vaarantamisajatteluun. Tämän ajattelun mukaan liikennettä varten on pyrittävä luomaan mahdollisimman selkeät säännöt sellaisen liikennekäyttäytymisen kieltämiseksi, joka keskimääräisarvion perusteella heikentää liikenneturvallisuutta.

Liikenneturvallisuuden näkökulmasta keskeistä on pyrkiä vähentämään päihtyneenä ajamisesta aiheutuvia onnettomuuksia ja vaaratilanteita. Kevyiden sähköajoneuvojen onnettomuuksista suuri osa tapahtuu päihtyneille kuljettajille, vuorokauden ajasta riippumatta. Päihtyneenä ajava vaarantaa usein itsensä, mutta koska mikroliikennevälineitä käytetään usein alueilla, joissa on paljon muuta liikennettä, vaarantaa kuljettaja myös muut tienkäyttäjät, jos hän ei hallitse omaa ajoneuvoaan turvallisesti. Päihtynyt kuljettaja vaarantaa aina myös mahdollisen kyydissä olevan matkustajansa. Mikroliikennevälineitä käytetään usein päihtyneenä juuri taajamissa ja niillä liikutaan esimerkiksi yleisötilaisuuksiin, jolloin liikennemäärät ovat suuria. Näin myös riskit yhteentörmäyksiin muiden tienkäyttäjien kanssa kasvavat merkittävästi. Mikroliikkumisen vaarat kohdistuvat erityisesti liikenteen suojattomiin tienkäyttäjiin, kuten jalankulkijoihin ja pyöräilijöihin. Lainsäädännöllä tuleekin turvata erityisesti liikkumisesteisten, näkövammaisten, vanhusten ja lasten turvallista liikkumista.

Päihteistä aiheutuu suuri määrä mikroliikenneonnettomuuksia vuositasolla, mikä kuvaa hyvin päihtyneiden kuljettajien alentunutta kykyä hallita ajoneuvoaan liikenteessä. Vuonna 2021 erikoissairaanhoidon avokäynneillä hoidettiin yhteensä 10 264 ja vuodeosastoilla 2 122 polkupyörätapatumapotilasta. Tutkimusten mukaan alkoholin osuus tapaturmissa on noin 20−30 prosenttia, mikä tarkoittaisi 2000−3000 alkoholitapaturmaa vuosittain. Sähköpotkulautailijoiden erikoissairaanhoidon päivystyksessä hoidettuja tapaturmia tapahtuu LVM:n arviomuistion liitteenä olleen promillerajaselvityksen mukaan vuosittain 1 600 ja osastohoitoon johtaneita 160. Päihtyneiden osuus on jopa 45−50 prosenttia eli noin 640−800 alkoholitapaturmaa vuosittain. Tapaturmista aiheutuu paljon työkyvyttömyyttä sekä terveydenhuollon kuormitusta. Puutteet virallisessa tilastoinnissa jättävät mittavat liikennejuopumusongelmat usein huomiotta.

Alkoholi ja huumausaineet heikentävät psykomotorisia taitoja, joita tarvitaan pyöräilyssä ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisessa. Autoliikenteen puolelta useiden tutkimusten perus-

teella tiedetään, että kuljettajan onnettomuuteen joutumisen todennäköisyys kasvaa eksponentiaalisesti veren alkoholipitoisuuden noustessa. Mikroliikenteessä ajoneuvojen nopeudet ja painot ovat pienempiä kuin autoliikenteessä, joten myöskään vaara toisten turvallisuudelle ei ole samaa luokkaa. Kevyet sähköajoneuvot ja moottorilla varustetut polkupyörät kulkevat kuitenkin sähkömoottorilla 25 kilometriä tunnissa ja ajoneuvot painavat yleisesti 20 – 80 kilogrammaa. Tällaisilla ajoneuvoilla voidaan aiheuttaa huomattavaa vaaraa muille suojattomille tienkäyttäjille, jos päihtyneen kuljettajan kyky ajoneuvon hallintaan on päihtymyksen vuoksi laskenut. Onkin selvää, että selvästi päihtyneenä ajaminen kaupungin keskustassa täyttää usein liikenneturvallisuuden vaarantamisen tunnusmerkistön.

Nopeasti kulkevat moottorilla varustetut polkupyörät ja kevyet sähköajoneuvot lisäävät päihdeonnettomuuksien riskiä liikenteessä. Moottorilla varustetut polkupyörät eivät eroa juurikaan kevyistä sähköajoneuvoista. Molemmilla ajoneuvoilla liikuttaessa nopeus nousee helposti nappia painamalla 25 kilometriin tunnissa. Onnettomuustilanteessa uhrille voi aiheutua vakaviakin vammoja tällaisilla nopeuksilla. Yhteentörmäykset voivat johtaa pahimmassa tapauksessa toisen osapuolen menehtymiseen. Päihtynyt sähkömoottorilla varustetun ajoneuvon kuljettaja voi törmätessään aiheuttaa vakavia seurauksia erityisesti lapsille ja vanhuksille, mutta myös muille suojattomille tienkäyttäjille, kuten toisille mikroliikkujille.

Vaikka alkoholin vaikutukset ovat yksilöllisiä, on kiistatonta, että alkoholi vaikuttaa ihmisten toiminta- ja suorituskykyyn. Esimerkiksi Saksassa on lääketieteellisesti arvioitu, että polkupyörän ajaminen muuttuu mahdottomaksi, kun veren alkoholipitoisuus on yli 1,6 promillea. Veren alkoholipitoisuuden kasvaessa ihmisen havaintokenttä supistuu, reaktionopeus hidastuu, riskinotto kasvaa ja liikkuvan kohteen seuraaminen vaikeutuu. Alkoholia nauttineen tarkkaavaisuus heikkenee ja arviointivirheitä alkaa ilmetä veren alkoholipitoisuuden kohotessa. Siitä, kuinka paljon promillemäärät korottavat onnettomuusriskiä, ei ole yksiselitteistä tutkimustietoa eri konteksteissa, mutta tutkimuksissa on todettu, että jo 0.5 promillen humalatila lisää onnettomuusriskiä. Myös erilaisten huumaavien aineiden ja väsyttävien lääkkeiden käyttö saattaa moninkertaistaa onnettomuusriskin. Rangaistavuutta on vaikea perustella vain tilastollisilla riskikertomilla. Suomessa kuolemaan johtaneita liikenneonnettomuuksia tutkittaessa on havaittu, että yli 1,2 promillen humalatila merkitsee huomattavan korkeaa vakavan liikenneonnettomuuden todennäköisyyttä.

Liikenneturvallisuuden parantamiseen liittyy myös koetun turvallisuuden parantaminen. Pelon tunne voi vaikuttaa esimerkiksi iäkkäiden, liikkumisrajoitteisten tai näkövammaisten ihmisten mahdollisuuteen liikkua, mistä aiheutuu haittaa näiden ihmisten tavalliseen elämään. Sähköpotkulautojen turvallisuudesta vuonna 2022 toteutetun kyselyn mukaan joka neljäs vastaaja kertoi joutuneensa vaaratilanteeseen jalankulkijana sähköpotkulautailijan takia. Pyörällä vaaratilanteeseen joutumisesta kertoi 21 prosenttia vastanneista ja autolla taas 24 prosenttia. Norjassa tehdyn tutkimuksen mukaan jotkut jalankulkijat, erityisesti vanhukset, kävelevät vähemmän tai valitsevat muita reittejä välttääkseen sähköpotkulaudoista aiheutuvia riskejä.

Liikenneturvallisuuteen liittyvät välillisesti ne vahingot yhteiskunnalle, jotka aiheutuvat liikenneturvallisuuden pettämisestä eli liikenneonnettomuuksista. Tällaisina voidaan pitää onnettomuuksista aiheutuvia kustannuksia sekä terveydenhuollon kuormitusta. Lisäksi kokonaisuuteen kytkeytyy vahvasti yleinen ajatus liikenteen päihteettömyydestä. Tällä on selvä vaikutus siihen, miten yhteiskunnassa päihteet ja liikenne linkittyvät toisiinsa. Vaikka asia on lähinnä periaatteellinen, voi sillä olla pitkällä tähtäimellä vaikutuksia ihmisten asenteisiin myös muiden liikennemuotojen osalta, jolloin sillä on myös liikenneturvallisuusvaikutuksia.

Päihtyneenä ajamisen ehkäisemisen näkökulmasta on keskeistä, että moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettamiselle asetetaan selkeä ja yksiselitteinen

promilleraja. Sillä, tulkitaanko teko rikokseksi vai ei, ei ole yhtä merkittävää vaikutusta kuljettajien käytökseen. Esimerkiksi kaupungin keskustassa on tavallisesti paljon muuta liikennettä, jolloin päihtyneen pyöräilijän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan aiheuttama vaara muille tienkäyttäjille korostuu ja teko tulee useammin arvioitavaksi rikoksena. Kaupunkien keskustoissa liikennettä on tavallisesti myös ympäri vuorokauden, joten ajankohdalla ei ole merkittävää vaikutusta teon vaarallisuuden arvioinnissa. Ajoneuvon koko ja rakenteellinen huippunopeus vaikuttavat teon vaarallisuuden arviointiin.

Esimerkiksi sähköpotkulaudan tai moottorilla varustetun polkupyörän, jonka rakenteellinen nopeus on yli 15 kilometriä tunnissa, kuljettaminen kovassa humalatilassa keskustassa on aina tyypillisesti sellaista, josta voi aiheutua vaaraa muille suojattomille tienkäyttäjille. Korkein oikeus on vuonna 2011 arvioinut, että 20 kilometriä tunnissa kulkevalla Segwaylla ajaminen päihtyneenä (2,02 promillea) yleisellä tiellä täyttää törkeän rattijuopumuksen tunnusmerkistön. Kyseisessä tapauksessa pidettiin kiistattomana sitä, että tällainen toiminta on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle (KKO 2011:28). Jatkossa konkreettista vaaraa aiheuttanut päihtynyt kuljettaja voitaisiin edelleen tuomita liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla joko sakkoihin tai vankeuteen enintään kolmeksi kuukaudeksi. Toisaalta kuljettaja voitaisiin tuomita liikenneturvallisuuden vaarantamisesta, mikäli tämä rikkoo tieliikennelakia tavalla, joka on omiaan aiheuttamaan vaaraa toisen turvallisuudelle,

52 §. *Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen.* Tieliikennelain 52 §:n 2 momentista poistettaisiin itsestään tasapainottuvan kevyen sähköajoneuvon jalkakäytävällä ajamista koskeva poikkeus. Jatkossa tällaista ajoneuvoa tulisi kuljettaa siellä missä muutakin kevyttä sähköajoneuvoa. Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saisi jatkossakin ajaa myös jalkakäytävällä.

164 §. *Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset.* Tieliikennelain 164 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että siinä säädettyä moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomuksista määrättävää liikennevirhemaksua korotettaisiin 40 eurosta 60 euroon. Moottorittoman ajoneuvon tai eläimen kuljettajalle voitaisiin määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu.

Tieliikennelain 164 §:ään lisättäisiin uusi 2 momentti, jonka mukaan kevyen sähköajoneuvon tai moottorilla varustetun polkupyörän kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu. Riittävää liikennevirhemaksun määräämiselle olisi pelkkä promillerajan ylittyminen, eli abstraktin tai konkreettisen vaaran aiheuttamista ei edellytettäisi. Muutoksella annettaisiin liikenteenvalvojalle mahdollisuus määrätä liikennevirhemaksu tieliikennelain uuden 17 a §:n säännösten rikkomisesta. Liikennevirhemaksu ei ole sakko, vaan hallinnollinen seuraamus lainvastaisesta menettelystä. Kuljettajat tulot eivät vaikuta liikennevirhemaksun suuruuteen. Liikennevirhemaksun suuruus olisi sama riippumatta kuljettajan päihtymyksen tasosta. Rangaistus liikenneturvallisuuden vaarantamisesta ja liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla säädetään rikoslaissa. Kyseisiä rikoslain säännöksiä sovelletaan tilanteissa, joissa päihtynyt kuljettaja aiheuttaa vähintään abstraktia vaaraa muulle liikenteelle, kuten usein tapahtuu vilkasliikenteisillä keskusta-alueilla.

174 §. *Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto.* Liikennevirhemaksun tiedoksiantoa koskevaa tieliikennelain 174 §:ää muutettaisiin. Pykälän 2 momentin säännöstä, jonka mukaan liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennerikkomus, johon syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu, muutettaisiin siten, että momentista poistettaisiin moottorikäyttöistä ajoneuvoa koskeva

rajaus. Jatkossa liikennevirhemaksua koskeva päätös voitaisiin lähettää tavallisena tiedoksiantona, jos liikennerikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Muutos mahdollistaisi liikennevirhemaksun antamisen tavallisena tiedoksiantona mihin tahansa tienkäyttäjäryhmään kuuluvalle tienkäyttäjälle.

183 §. *Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi.* Pykälässä säädetään tällä hetkellä ajon kieltämisestä ja estämisestä päihtymyksen vuoksi tilanteissa, joissa ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan syyllistyneen rattijuopumukseen. Ajo voidaan estää tällä hetkellä vain moottorikäyttöisen ajoneuvon tai raitiovaunun kuljettajalta. Pykälään lisättäisiin uusi 2 momentti, jossa säädettäisiin polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajan ajon estämisestä. Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan rikkoneen tieliikennelain 17 a §:n säännöksiä, ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voisivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta polkupyörää, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

Jatkossa poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voisivat kieltää ja estää ajamasta ajoneuvoa, jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kuljettajan ei kuitenkaan katsota rikkoneen 17 a §:n säännöksiä ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn. Ajo voitaisiin estää siihen saakka, kunnes kuljettajan elimistössä ei enää olisi havaittavaa määrää alkoholia tai se ei enää vaikuttaisi kuljettajan ajokykyyn. Muutoksella ei laajennettaisi ajon estämisen mahdollisuutta kaikkien ajoneuvojen kuljettajiin, koska päihtymyksen toteaminen edellyttää nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävää puhallutuskoetta.

183 a §. *Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi.* Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 183 a §, jossa säädettäisiin kokeesta nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Pykälän tarkoituksena olisi mahdollistaa myös muun kuin moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan ajokunnon selvittäminen luotettavasti tieliikenteessä liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Lisäksi sääntely mahdollistaisi ehdotetussa 17 a §:ssä säädetyn moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettamisen promillerajan noudattamisen valvonnan.

Pykälän 1 momentin mukaan poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voisi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Koe olisi tehtävä siten ja sellaisella menetelmällä, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle. Puhallutusoikeus mahdollistaisi viranomaisten suorittaman päihtymysvalvonnan ja kuljettajan päihtymyksen luotettavan toteamisen. Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi selkeyttäisi näytön arviointia liikennejuopumustapauksissa, koska koe on ainoa varma tapa päihtymystilan mittaamiseksi.

Tutkimustiedon valossa on selvää, että tietty määrä liikennevalvontaa on välttämätön edellytys sille, että liikenteen päihderajoituksilla on vaikutusta ja että tämä vaikutus jatkuu ajan myötä. Promillerajojen osalta on havaittu selvä merkitys myös sillä, onko poliisilla oikeus puhalluttaa kuljettaja seulonta-alkometrillä. Tällaisen oikeuden on osoitettu useissa amerikkalaisissa ja eurooppalaisissa tutkimuksissa vaikuttavan kuolemaan johtavien onnettomuuksien määrään laskevasti. On myös havaittu, että veren alkoholipitoisuuden satunnaistarkastuksia koskevat lait ovat välttämätön edellytys sille, että veren alkoholipitoisuuden alentamisella olisi positiivinen vaikutus onnettomuuksien määriin. Pelkällä promillerajalla, ilman valvontaa tai puhallusoikeutta, ei olisi merkittäviä vaikutuksia ihmisten käyttäytymiseen pitkällä aikavälillä.

183 b §. *Henkilönkatsastus.* Tieliikennelakiin lisättäisiin uusi 183 b §, jossa säädettäisiin henkilönkatsastuksesta. Pykälän 1 momentin mukaan moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajaan saataisiin kohdistaa henkilönkatsastus luotettavan koetuloksen saamiseksi tai kokeesta kieltäytymisen vuoksi, jos on todennäköisiä syitä epäillä, että kuljettaja on rikkonut tieliikennelain 17 a §:n promillerajaa koskevia säännöksiä. Henkilönkatsastus voisi käsittää tarkkuusalkometrikokeen tai verinäytteen ottamisen.

Nykyisin henkilönkatsastus voidaan suorittaa rattijuopumuksesta, vesiliikennejuopumuksesta tai huumausaineen käyttörikoksesta epäillylle pakkokeinolain 8 luvun 32 §:n perusteella. Kyseinen säännös ei kuitenkaan sovellu moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan henkilönkatsastukseen, koska nämä ajoneuvot eivät ole sähkömoottoristaan huolimatta rikoslain tarkoittamia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja. Tästä syystä tieliikennelakiin lisättäisiin oma pykälä henkilönkatsastuksen toimittamisesta. Moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle tehtävä koe vastaisi sitä, mikä nykyisin on yleisenä käytäntönä moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan osalta, ja mikä vielä vuoteen 2015 asti oli käytäntönä myös kevyiden sähköajoneuvojen osalta.

Muutoksella selkeytettäisiin nykytilaa ja varmistettaisiin, että liikenteenvalvoja pystyy valvomaan mikroliikenteen promillerajaa tehokkaasti ja oikeusturvanäkökulmat huomioiden. Promillerajan uskottava valvonta vaikuttaa tutkimusten mukaan promillerajan tehoon. Tarkkuusalkometrikoe ja verikoe ovat nykyisin ainoita luotettavia tapoja arvioida tarkkoja promillemääriä tai huumausaineiden käyttöä. Henkilönkatsastus on lisäksi tarpeellinen tilanteissa, joissa kuljettaja kieltäytyy puhalluskokeesta, vaikka muista seikoista voidaan epäillä häntä päihtyneeksi. Oikeus henkilönkatsastuksen suorittamiseen selkeyttäisi näytön arviointia liikennejuopumustapauksissa. Tienkäyttäjän oikeusturvan näkökulmasta olisi monin tavoin ongelmallista, jos viranomaisten tulisi päätellä henkilön päihtymystila muilla keinoin, esimerkiksi henkilön ulkoisesta olemuksesta.

Kokeen ottaminen edellyttää aina todennäköisiä syitä epäillä, että henkilö on kuljettanut päihtyneenä moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa. Liikenteenvalvojalla olisi näin valvontatilanteessa oltava joko seulonta-alkometrin tai huumausainepikatestin tulos, joka osoittaa kuljettajan ylittävän ne raja-arvot, jotka tieliikennelain 17 a §:ään ehdotetaan säädettävän. Poikkeuksena tähän olisi tilanne, jossa kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta seulonta-alkometriin tai huumausainepikatestistä. Pelkkä kieltäytyminen kokeesta tai testistä ei kuitenkaan yksinään olisi riittävä peruste viedä kuljettajaa verikokeeseen, mikäli kuljettaja muuten vaikuttaa ajokuntoiselta. Liikenteenvalvojan tulee aina arvioida tilanne kokonaisuutena.

Pykälän 2 momentin mukaan henkilönkatsastuksen toimittamisesta päättäisi poliisimies tai pidättämiseen oikeutettu virkamies. Käytäntö vastaisi sitä, miten nykyisin toimitaan liikennejuopumusepäiltyjen pakkokeinolain mukaisissa henkilönkatsastuksissa.

Pykälän 3 momentin mukaan verinäytteen saisi ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö. Henkilönkatsastuksesta ei saisi myöskään aiheutua tutkittavalle mainittavaa terveydellistä haittaa. Henkilölle, jota epäillään todennäköisin syin päihtyneenä ajamisesta, suoritetaan ensisijaisesti tarkkuusalkometrikoe tapahtumapaikalla poliisiautossa. Mikäli poliisiautossa ei ole tarkkuusalkometriä, kuljetetaan henkilö poliisiasemalle tarkkuusalkometrikoetta varten. Verikokeen ottaminen on toissijainen toimintatapa, johon joudutaan kuitenkin turvautumaan, mikäli kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta tai hänen tilansa on sellainen, ettei hänen ole mahdollista puhaltaa tarkkuusalkometrilaitteeseen. Huumausaine-epäilyt voidaan selvittää vain verikokeella, koska tähän ei ole Suomessa käytössä muita luotettavia keinoja.

Liite 3.8. Tieliikennelain lisäkilpiä koskevaan liitteeseen 3.8 lisättäisiin ajoneuvoryhmää osoittaviin lisäkilpiin (H12) uusi kevyiden sähköajoneuvojen ajoneuvoryhmää osoittava lisäkilpi H12.14. Kevyen sähköajoneuvon ajoneuvoryhmää osoittaisi lisäkilvessä oleva sähköpotkulautasymboli. Lisäkilvellä osoitetaan, että liikennemerkillä osoitettu kielto, rajoitus, määräys tai sääntö koskee vain lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa. Jos kielto, rajoitus, määräys tai sääntö ei koske lisäkilvessä ilmaistua ajoneuvoa, lisäkilvessä käytetään tekstiä "Ei koske". Uusi lisäkilpi mahdollistaisi kevyiden sähköajoneuvojen liikenteenohjauksen erillään polkupyöristä.

Liitteeseen 3.8. lisättäisiin myös uusi niin sanottua ylijatkettua jalkakäytävää osoittava lisäkilpi H27. Lisäkilpeä voitaisiin käyttää merkin B5 tai B6 yhteydessä. Liikennemerkkiyhdistelmää voitaisiin käyttää ennen ylijatkettua jalkakäytävää, joka on korotettu ajoradasta molemmin puolin madalletulla reunatuella. Merkkiyhdistelmällä informoitaisiin ajoneuvon kuljettajaa väistämisvelvollisuudesta ennen jalkakäytävän ylitystä. Väistämisvelvollisuudesta jalkakäytävää ajoneuvolla ylitettäessä säädetään tieliikennelain 24 §:n 3 momentissa. Merkkiyhdistelmä selventäisi väistämisvelvollisuutta erityisesti talviolosuhteissa, joissa ylijatketun jalkakäytävän havaittavuus voi olla risteykseen jäävän lumen ja jään vuoksi huono.

Liite 4.3. Tieliikennelain liitteeseen 4.3 (Muut tiemerkinnät) lisättäisiin kevyt sähköajoneuvo – tiemerkintä M20, jota voitaisiin käyttää osoittamaan kevyille sähköajoneuvoille tarkoitettu pysäköintipaikka. Tiemerkintää voitaisiin käyttää ilman liikennemerkkiä.

7.3 Ajoneuvolaki

1 a §. *Soveltamisalan rajaukset.* Pykälän 1 momentin 3 kohtaa muutettaisiin siten, että ajoneuvolakia ei jatkossa sovellettaisi pyörätuoliin tai muuhun vastaavaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuun laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.

Pykälän 1 momenttiin lisättäisiin uusi 4 kohta, jonka mukaan ajoneuvolakia ei myöskään sovellettaisi muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa. Muutoksen myötä kevyeksi sähköajoneuvoksi katsottaisiin kaikki sellaiset sähköajoneuvot, joiden rakenteellinen nopeus on 7–25 kilometriä tunnissa, ja jotka eivät ole liikkumisesteisten henkilöiden käyttöön tarkoitettuja.

Muutoksella yhtenäistettäisiin sähköpotkulautamallisten ajoneuvojen ja liikkumisvälineiden liikennesäännöt siten, että jatkossa kaikkiin sähköpotkulautamallisiin ajoneuvoihin ja liikkumisvälineisiin sovellettaisiin polkupyöräilijän liikennesääntöjä. Nykytilanteessa sähköpotkulauta voi olla joko kevyt sähköajoneuvo tai jalankulkua avustava tai korvaava liikkumisväline. Kevyen sähköajoneuvon kuljettamiseen sovelletaan tällä hetkellä polkupyöräilijän liikennesääntöjä, kun taas jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen kuljettamiseen sovelletaan jalankulkijan liikennesääntöjä. Tämä voi aiheuttaa epäselvyyttä ja mahdollisia tulkintaongelmia esimerkiksi väistämistilanteissa.

Muutos olisi perusteltu ennen kaikkea liikenneturvallisuuden kannalta. Jalankulkua avustavalle tai korvaavalle liikkumisvälineelle tällä hetkellä määritelty suurin rakenteellinen nopeus 15 kilometriä tunnissa ei vastaa jalankulun todellista nopeutta. Nopeuden laskeminen parantaisi jalankulkijoiden turvallisuutta ja parantaisi jalkakäytävällä liikkuvien mahdollisuuksia ennakoida

toisten tienkäyttäjien toimintaa sekä liikenteen esteettömyyttä. Rakenteellisen nopeuden laskemisen puolesta puhuu myös L-luokan ajoneuvojen eurooppalainen puitesääntely. L-luokan ajoneuvojen puiteasetuksen 2 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaan puiteasetusta ei sovelleta ajoneuvoihin, joiden suurin rakenteellinen nopeus on enintään kuusi kilometriä tunnissa.

195 §. *Ajoneuvorikkomuksesta määrättävä liikennevirhemaksu.* Ajoneuvolain 195 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että myös polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo ajoneuvolain rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevia määräyksiä. Pykälän 1 momentin toisesta virkkeestä poistettaisiin moottorikäyttöistä ajoneuvoa koskeva rajaus. Pykälän 1 momentin kolmatta virkettä muutettaisiin siten, että 40 euron liikennevirhemaksu voitaisiin määrätä mopoilijan, mopon omistajan tai pysyvän haltijan lisäksi polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle.

7.4 Laki ajoneuvojen siirtämisestä

Siirtolakiin lisättäisiin mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvon siirtämistä koskeva uusi 5 a §. Jos liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetun mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voisi suorittaa lähi- tai varastosiirron välittömästi. Siirtolain 2 §:n mukaan lähisiirrolla tarkoitetaan ajoneuvon siirtämistä sijaintipaikan välittömään läheisyyteen. Varastosiirrolla tarkoitetaan ajoneuvon siirtämistä kunnan osoittamaan varastoon. Se, kumpi siirto ajoneuvolle tehdään, jää siirron suorittavan viranomaisen harkintavaltaan.

Liikennepalvelulakiin ehdotettavan mikroliikennelupaa koskevan sääntelyn pääasiallisena tarkoituksena on parantaa kuntien keinoja mikroliikenteen ohjauksessa ja siten parantaa liikenneturvallisuutta ja liikenteen esteettömyyttä. Mikroliikennelupa mahdollistaa myös tehokkaan tavan ohjata yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden pysäköintiä katujen puhtaana- ja kunnossapitotöiden aikana. Mikroliikenteen palveluntarjoajat voivat rajata teknisesti palvelunsa käyttösovelluksesta ne pysäköintialueet, jotka kunta on määritellyt mikroliikenneluvan lupaehdoissa. Mikroliikennelupaan liitettävien pysäköintiä koskevien lupaehtojen asettaminen voi vähentää mikroliikennevälineiden virheellistä pysäköintiä. Palveluntarjoajien tulee pyrkiä ohjaamaan palvelunsa käyttäjiä pysäköimään tieliikennelain ja mikroliikenneluvan lupaehtojen mukaisesti. Jos palveluntarjoaja kuitenkin rikkoo mikroliikennelupaan liittyviä pysäköintiä koskevia lupaehtoja, olisi kunnalla tai kunnallisella pysäköinninvalvojalla oikeus siirtää tällaiset ajoneuvot välittömästi turvalliseen paikkaan, jossa ne eivät vaaranna liikenteen esteettömyyttä.

8 Voimaantulo

Ehdotetaan, että lait tulevat voimaan 1.5.2025.

9 Toimeenpano ja seuranta

Liikennepalvelulain 179 §:n 1 momentin mukaan Liikenne- ja viestintävirasto seuraa liikkumispalveluiden kysyntää ja tarjontaa ja sovittaa yhteen liikkumispalveluiden kehittämistä. Lisäksi Liikenne- ja viestintävirasto arvioi liikennejärjestelmän tilaa ja toimivuutta, arvioi liikennepalvelulain vaikutuksia sekä raportoi niistä säännöllisesti.

Liikenneturvallisuusstrategian seurantaryhmä seuraa liikenneturvallisuusstrategian toimenpiteiden toteutumista ja toimenpiteiden toteuttamisen vaikutuksia.

10 Suhde muihin esityksiin

10.1 Esityksen riippuvuus muista esityksistä

Täydennetään lausuntokierroksen jälkeen.

11 Suhde perustuslakiin ja säätämisjärjestys

11.1 Johdanto

Esityksessä ehdotetaan muutettavaksi tieliikennelakia, siirtolakia, liikennepalvelulakia ja ajoneuvolakia. Esitetyillä muutoksilla tavoitellaan merkittäviä parannuksia suojattomien tienkäyttäjien liikenneturvallisuuteen sekä liikenteen esteettömyyteen. Sääntelykokonaisuuden kaikki toimenpiteet täydentävät toisiaan ja niiden yhteisvaikutus liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden näkökulmasta on arvioitu merkittäväksi. Suomen liikenneturvallisuusvisiona on, että kukaan ei enää kuole tai loukkaannu vakavasti liikenteessä vuonna 2050.

Esitettävän lainsäädännön kannalta merkityksellisiä perusoikeuksia ovat perustuslain 6 §:ssä turvattu yhdenvertaisuus, 7 §:ssä turvattu oikeus elämään, henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen, 15 §:ssä turvattu omaisuuden suoja sekä 21 §:ssä turvattu oikeusturva. Lisäksi ehdotettavalla lainsäädännöllä lisätään kuntien toimivaltuuksia ohjata mikroliikenteen palveluntarjoajien toimintaa, mikä on merkityksellistä perustuslain 18 §:ssä turvatun elinkeinovapauden ja 121 §:n kunnallisen itsehallinnon näkökulmasta. Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen.

11.2 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun yleiset edellytykset

12.2.1 Rikosoikeudellinen laillisuusperuste

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:ään sisältyisi lain rikkomisesta määrättävä uusi hallinnollinen maksusanktio lain rikkomisen seuraamuksena. Tunnusmerkistön lisäksi 164 §:n 2 momentissa olisi säädetty sanktion rahamäärästä. Lisäksi hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaista maksusanktiota korotettaisiin ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen maksusanktion soveltamisalaa laajennettaisiin kevyisiin sähköajoneuvoihin, polkupyöriin ja moottorilla varustettuihin polkupyöriin.

Perustuslakivaliokunnan vakiintuneessa lausuntokäytännössä on katsottu, että perustuslain 8 §:ssä tarkoitettu rikosoikeudellinen laillisuusperiaate ei ulota vaikutustaan suoraan hallinnollisiin seuraamuksiin. Alun perin asiaan on kiinnitetty huomiota täsmällisyysvaatimuksen kannalta (PeVL 74/2002 vp, s. 5/I). Sittemmin valiokunta on säännönmukaisesti toistanut tämän tarkkuuden yleistä vaatimusta koskevan maininnan hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevia ehdotuksia tarkastellessaan (esim. PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 9/2012 vp, s. 2/I, PeVL 17/2012 vp, s. 6/I, PeVL 15/2014 vp, s. 2/I, PeVL 28/2014 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7,

PeVL 15/2016 vp, s. 4–5, PeVL 2/2017 vp, s. 5, PeVL 39/2017 vp, s. 3, PeVL 9/2018 vp, s. 3, PeVL 12/2019 vp, s. 8, 13/2019 vp, s. 8, PeVL 21/2020 vp, s. 2 ja PeVL 46/2021 vp, 13 kohta.)

Perustuslakivaliokunta on kuitenkin myös katsonut, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn on täytettävä riittävät sääntelyn täsmällisyyttä ja selkeyttä koskevat vaatimukset. Vaikka valiokunta on nimenomaisesti tässä suhteessa katsonut, että rikosoikeudellisen laillisuusperiaatteen täsmällisyysvaatimus ei sellaisenaan kohdistu hallinnollisten seuraamusten sääntelyyn, se on kuitenkin katsonut, että tarkkuuden yleistä vaatimusta ei hallinnollisen seuraamussääntelyn suhteen voida sivuuttaa (Esim. PeVL 74/2002 vp, s. 2/I). Täsmällisemmin valiokunta on katsonut, että laissa on täsmällisesti säädettävä seuraamuksen ja sen suuruuden perusteista sekä maksuvelvollisen oikeusturvasta samoin kuin lain täytäntöönpanon perusteista 42 (esim. PeVL 32/2005 vp, s. 2–5, PeVL 55/2005 vp, s. 2/I, PeVL 57/2010 vp, s. 2/II, PeVL 10/2016 vp, s. 7, PeVL 12/2019 vp, s. 8 ja PeVL 46/2021 vp, 12 kohta).

Esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:ssä ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:ssä säädettäisiin laillisuusperiaatteen edellyttämällä riittävän tarkkarajaisesti ja täsmällisesti sitä tekotyypistä, joka olisi sanktioitu rikkomuksena.

12.2.2 Syyksiluettavuus

Syyttömyysolettama kuuluu perustuslain 21 §:ssä säädettyihin oikeudenmukaisen oikeudenkäynnin ja hyvän hallinnon takeisiin. Periaatteen mukaan todistustaakka rikosasioissa kuuluu aina syyttäjälle. Syyttömyysolettama tulee lähtökohtaisesti noudatettavaksi myös rikosoikeudelliseen rangaistukseen rinnastuvan hallinnollisen sanktion määräämisessä. Keskeinen oikeusvaltiollinen vaatimus siten on, että hallinnollinen sanktio tulee kohdistaa nimenomaan rikkomuksen tekijään ja viranomaisen on esitettävä riittävä näyttö seuraamuksen määräämiseksi. Tässä esityksessä perustana on perustuslakivaliokunnan uuden tieliikennelain eduskuntakäsittelyn yhteydessä omaksuma kanta, jossa korostettiin sanktioidun käyttäytymisen kytkentää tahallisuuteen tai tuottamukseen.

Tämän vuoksi näitä käsitteitä on tulkittava rikoslain 3 luvun 6 §:n tahallisuutta koskeva säännös ja 7 §:n tuottamusta koskeva säännös huomioon ottaen. Tulkintaa voidaan puoltaa sillä, että perustuslakivaliokunta on asiallisesti rinnastanut rangaistusluonteisen taloudellisen seuraamuksen rikosoikeudelliseen seuraamukseen (esim. PeVL 46/2021 vp, 12 kohta, PeVL 21/2020 vp, s. 2, PeVL 9/2018 vp, s. 2–3, PeVL 2/2017 vp, s. 4–5 ja PeVL 14/2013 vp, s. 2/I).

Mikroliikenteen juopumusääntely on kytketty rikoslain liikennejuopumussääntelyn tavoin vain teon tahallisuuteen. Teon huolimattomuus tulee kysymykseen vain delikteissä, jotka edellyttävät jonkinlaista kausaalisuhdetta. Siten sellaiset rikostyypit kuten rattijuopumus ja törkeä rattijuopumus eivät kuulu teon huolimattomuuden soveltamisalaan. Tämän vuoksi myös tieliikennelain mukainen ajoneuvolla ajaminen sanktioidulla tavalla päihtyneenä tulee sanktioitavaksi vain tahallisena tekona.

12.2.3 Liikennevirhemaksun ja seuraamusmaksun määräämistä koskeva menettely

Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen määräämiseen sovellettaisiin hallintolakia. Tätä on pidetty tärkeänä hallinnollisia maksuseuraamuksia koskevassa perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännössä. Hallintolain 31 §:n mukaan viranomaisen on huolehdittava asian

riittävästä ja asianmukaisesti selvittämisestä hankkimalla asian ratkaisemiseksi tarpeelliset tiedot sekä selvitykset (viranomaisen selvittämisvelvollisuus). Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan mainittu hallintolain säännös lähtökohtaisesti merkitsee, että hallinnollisten seuraamusmaksujen määrääminen ei ole käännettyyn todistustaakkaan perustuvaa (PeVL 32/2005 vp, s. 3/II ja PeVL 9/2018 vp, s. 6.). Hallintolaki muodostaa muutenkin oikeusturvan kannalta riittävän perustan myös ehdotettavia liikennevirhemaksuja määrättäessä.

Toimivalta määrätä sanktiomaksu on perusteltua osoittaa sellaiselle lainsäädännön noudattamisen valvontaa suorittavalle viranomaiselle, jolla on parhaat edellytykset ja asiantuntemus arvioida määräämisen perusteena olevia seikkoja. Esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n mukaisen liikennevirhemaksun määräisi poliisimies, rajavartiomies tai tullimies. Poliisilla, Tullilla ja Rajavartiolaitoksella on paras osaaminen ja kokemus liikennevirhemaksun määräämisestä. Poliisilla hallinnoi lisäksi tietojärjestelmää, jossa liikennevirhemaksut jo tällä hetkellä hallinnoidaan. Myös Tulli ja Rajavartiolaitos hyödyntävät poliisin tietojärjestelmää. Poliisin toimivaltaa voidaan perustella erityisesti maksusanktioiden syyksilukemiseen ja mittaamiseen liittyvällä päätöksenteolla, jotka molemmat edellyttävät asiantuntemusta seuraamusmaksun määräämisen perusteena olevista seikoista ja siitä aineellisesta alasta, jota seuraamusmaksun määräämistä koskeva lainsäädäntö koskee.

12.2.4 Oikeusturva

Hallinnollisen sanktiomaksun määräämistä koskevasta päätöksestä on perustuslain 21 §:n nojalla voitava hakea muutosta. Tämän tulee perustuslakivaliokunnan mukaan käydä selkeästi ilmi asiaa koskevasta lainsäädännöstä (ks. PeVL 28/2014 vp, PeVL 9/2012 vp ja PeVL 58/2010 vp.). Vaatimus täyttyy ehdotuksessa, koska seuraamusmaksuihin voi hakea muutosta. Muutosta on ensin haettava oikaisuvaatimuksella päätöksen tehneeltä viranomaiselta ja vasta oikaisuvaatimukseen saatuun päätökseen olisi mahdollisuus hakea muutosta hallinto-oikeudelta. Hallinto-oikeuden päätöksestä voisi vielä hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen, jos korkein hallinto-oikeus oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetun lain 107 §:n mukaisesti ja 111 §:ssä tarkoitetulla perusteella myöntäisi valitusluvan.

12.2.5 Liikennevirhemaksun hyväksyttävyydestä ehdotettavien rikkomusten seuraamuksena

Hallinnollista seuraamusmaksua koskevan sääntelyn on täytettävä perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin lukeutuvan hyväksyttävyysvaatimukset asettamat edellytykset (PeVM 25/1994 vp, s. 5/I). Hallinnollisia seuraamusmaksuja koskevan sääntelyn suhteen hyväksyttävyysvaatimus edellyttää, että seuraamussääntelylle tulee olla valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Hallinnollisen seuraamusmaksun tulisi olla myös viimesijainen hallinnollinen seuraamus alan sääntelytavoitteiden toteuttamiseksi ja intressien suojamiseksi. Jos sama tavoite voidaan saavuttaa muilla hallinnollisilla seuraamuksilla tai keinoilla, niitä olisi ensisijaisesti käytettävä.

Esityksen 2. lakiehdotuksessa ehdotettava hallinnollinen maksusanktio on osa tieliikennelakiin ehdotettavan liikennejuopumussääntelyn valvontajärjestelmää. Laissa ehdotettavalla sanktiomaksu-uhalla pyritään vaikuttamaan siihen, että kevyellä sähköajoneuvolla ja moottorilla varustetulla polkupyörällä toimittaisiin lain säännösten mukaisesti, eikä ajoneuvoja käytettäisi päihtyneenä. Esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen maksusanktion soveltamisalan laajentamisella pyritään vaikuttamaan siihen, että tiellä käytettäisiin vain sellaisia ajoneuvoja,

jotka ovat turvallisia. Tieliikennelain ja ajoneuvolain säännösten noudattaminen on keskeistä liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Ehdotettavien sanktiontien tärkein tarkoitusperä ja hyväksyttävyyden perusta on pyrkiä varmistamaan, että liikenneturvallisuusperusteista sääntelyä noudatetaan.

Selvää näkemystä ei ole siitä, mikä on hallinnollisten seuraamusmaksujen itsenäinen tavoite. Usein hallinnollisten seuraamusmaksujen säätämisen yhteydessä viitataan seuraamusmaksujen ennaltaehkäisevään tehoon tai tarkemmin seuraamusmaksujen yleis- ja erityispreventiiviseen luonteeseen (esim. TaVM 7/2017 vp, s. 12 ja HaVM 18/2021 vp, s. 12). Näin on myös asian laita tässä hallituksen esityksessä. Tällöin hallinnollisten seuraamusmaksujen tavoitteet lähestyvät rikosoikeudellisen rangaistuksen tavoitteita. Koska perustuslakivaliokunta on käytännössään rinnastanut rangaistusluonteiset taloudelliset seuraamukset rikosoikeudelliseen seuraamukseen (PeVL 46/2021 vp, 12 kohta), on luontevaa, että myös tämän esityksessä ehdotettavien seuraamusmaksujen tavoitteet kytketään liikenneturvallisuuteen sekä vahingollisen toiminnan ennaltaehkäisyyn eli preventioon.

Ehdotettavat sanktiomaksut (liikennevirhemaksut) ehdotetaan säädettäväksi liikenneturvallisuuden kannalta ei-toivottavan käyttäytymisen ehkäisemiseksi. Liikennevirhemaksuilla pyritään vaikuttamaan tienkäyttäjien toimintaan ja näin parantamaan liikenneturvallisuutta. Ennaltaehkäisytavoite on tällöin sekä rikkomuksen tekijän tulevaan käyttäytymiseen suuntautuva että laajemmin muihin potentiaalisiin rikkomuksentekijöihin suuntautuva. Tässä esityksessä ehdotettavien sanktiomaksujen arvioidaan olevan riittävä tapa ehkäistä ei-toivottua käyttäytymistä sakonuhkaisten rikkomussäännösten sijaan. Tieliikennelain rikkomusten kontrollissa hallinnollisiin sanktioihin siirtymisellä ei ole arvioitu olevan vaikutusta ei toivotun käyttäytymisen kannalta, mikä puoltaa ehdottavaa sanktiomaksua myös mikroliikenteen juopumustapausten sanktioinnissa.

Oikeudesta elämään sekä henkilökohtaiseen vapauteen, koskemattomuuteen ja turvallisuuteen säädetään perustuslain 7 §:ssä. Oikeudella henkilökohtaiseen turvallisuuteen korostetaan julkisen vallan positiivisia toimintavelvoitteita ihmisten suojaamiseksi rikoksilta ja muilta heihin kohdistuvilta oikeudenvastaisilta teoilta (PeVL 44/1998 vp). Perustuslain 22 §:n mukaan julkisen vallan on turvattava perusoikeuksien toteutuminen. Julkisella vallalla on velvollisuus suojata kaikkien tienkäyttäjien perusoikeuksia luomalla mahdollisimman turvallinen liikenneympäristö. Tieliikenteessä korostuu nykyisin entistä voimakkaammin tarve suojella suojattomia tienkäyttäjiä muiden tienkäyttäjien aiheuttamalta riskiltä.

Noin puoleen mikroliikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista liittyvät päihteet. Päihtyneen kuljettajan kyky kuljettaa ajoneuvoa turvallisesti heikkenee muun muassa ajovirheiden lisääntymisen ja harkintakyvyn heikkenemisen vuoksi. Nopeiden moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen yleistyessä turvallisuusriskit ovat jatkuvassa kasvussa. Liikenneturvallisuuteen kiinnittyvä suojeluvelvoite muodostaa sellaisen painavan yhteiskunnallisen tarpeen, joka on aukottomasti hyväksyttävä peruste tässä hallituksen esityksessä ehdotettavalle sanktiosääntelylle.

Selviytyminen liikenteessä edellyttää hyvää havainto-, arviointi-, ratkaisu-, koordinaatio- ja toimintakykyä. Alkoholin nauttiminen huonontaa näitä toimintoja, ja tienkäyttäjän riski joutua liikenneonnettomuuteen kasvaa huomattavasti veren alkoholipitoisuuden lisääntyessä. Samankaltainen vaikutus on myös monilla lääkkeillä sekä varsinkin huumausaineilla, joiden vaikutukset kohdistuvat ensisijaisesti keskushermostoon. Kansallisessa ja kansainvälisissä tutkimuksissa on todettu jo 0,5 promillen humalan lisäävän tienkäyttäjien riskiä joutua liikenneonnettomuuteen. Autoliikenteessä 0,5-0,8 promillen humalan on todettu kasvattavan kuoleman

tai vakavan loukkaantumisen riskin noin kuusinkertaiseksi verrattuna päihteettömään kuljettajaan. Myös jo vähäiset määrät huumausaineita tai alkoholin ja lääkkeiden yhteiskäyttö lisää riskiä joutua liikenneonnettomuuteen.

Lainvalmistelukäytännöstä löytyy melko niukasti kannanottoja siihen, millä edellytyksillä ja perusteilla valinta hallinnollisten seuraamusmaksujen ja rikosoikeudellisen sääntelyn välillä on tehtävä. Hallinnollisten seuraamusten käyttöala lainsäädännössä on lisääntynyt, ja niiden on katsottu soveltuvan ennen kaikkea tilanteisiin, joissa on kysymys vähäisistä rikkomuksista tai laiminlyönneistä ja joissa maksun määrääminen voi tapahtua verraten yksinkertaisessa menettelyssä hallintoviranomaisessa (PeVL 9/2018 vp). Rikosoikeudellinen rangaistavaksi säätäminen on perinteisesti katsottu perustelluksi, mikäli sääntely-ympäristö on monimutkaista ja epäillyn subjektiiviseen syyllisyyteen liittyvien näkökohtien sekä muihin epäiltyyn tekoon liittyvien olennaisten seikkojen selvittäminen edellyttää muuta kuin kirjallista selvittämistä, koska edellä mainitut seikat soveltuvat paremmin rikosprosessuaalisessa järjestyksessä selvitettäviksi. Eduskunnan perustuslakivaliokunta on myös todennut, että rikosoikeudellinen rangaistus ilmentää lähtökohtaisesti suurempaa moitittavuutta kuin neutraali hallinnollinen seuraamus (PeVL 9/2018 vp).

Lähtökohdaksi on lainsäädäntökäytännössä asetettu, että rikosoikeudellisen järjestelmän keinoin toteutettu rangaistavaksi säätäminen on viimesijaista ja sen tulee kohdistua moitittavimpina pidettyihin tekoihin. Mikäli tavoite on saavutettavissa muulla perusoikeuteen vähemmän puuttuvalla tavalla kuin kriminalisoinnilla, on tätä ensisijaisesti käytettävä. Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettamista päihtyneenä ei voida pitää vähäisenä rikkomuksena siitä aiheutuvien liikenneturvallisuushaittojen näkökulmasta. Tekoa ei kuitenkaan voida pitää yhtä vaarallisena tai tuomittavana kuin moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tapahtuvaa rattijuopumusta. Kun otetaan huomioon ultima ratio-periaate, toiminnasta aiheutuvat liikenneturvallisuusriskit, menettelyn keventämiseen liittyvät tarkoituksenmukaisuusnäkökohdat ja päihtyneenä ajamisen yleinen moitittavuus, voidaan päätyä siihen, että pelkkä ajoneuvolla ajaminen sanktioidulla tavalla päihtyneenä näillä ajoneuvotyypeillä tulisi voida käsitellä hallinnollisella seuraamusmaksulla.

Hallinnollisen seuraamusmaksun käyttöä tässä tapauksessa puoltaa myös se, että hallinnollisen ohjauksen keinojen tai rikkomuksen johdosta määrättäviä muita hallinnollisia seuraamuksia ei voida pitää tarkoituksenmukaisina, mutta rikkomusten laatu ei tässä tapauksessa myöskään ehdottomasti edellytä rikosoikeudellisen järjestelmän käyttöä. Seuraamussääntelylle on poliisin suorittaman valvonnan tehokkuuteen ja toimivuuteen liittyvä perusteltu tarve, joka nimenomaisesti puoltaa seuraamusmaksun käyttöönottoa valvontajärjestelmän taustalla olevan yhteiskunnallisen tavoitteen saavuttamiseksi. Liikennevirhemaksua on seuraamuksena pidettävä kohtuullisena ja oikeasuhtaisena mikroliikenteen yksiselitteisen promillerajan ylityksestä. Samoja tavoitteita ei voida saavuttaa esimerkiksi muilla hallinnollisilla seuraamuksilla, joten hallinnollisen seuraamusmaksun käyttö on kokonaisuutena arvostellen perusteltua.

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaisen liikennevirhemaksun korottamista ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen liikennevirhemaksun soveltamisalan laajentamista on molempia pidettävä oikeasuhtaisina toimina mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Liikennevirhemaksujärjestelmä ja liikennevirhemaksun korottaminen on nykyisessä tilanteessa arvioitu liikennevalvonnan lisäämisen lisäksi parhaaksi keinoksi puuttua mikroliikenteen liikennerikkomuksiin kuten tieliikennelain vastaiseen matkustajan kuljettamiseen, jalkakäytävällä ajamiseen ja väistämisvelvollisuuden laiminlyönteihin. Liikennevirhemaksulla voidaan vaikuttaa myös siihen, että liikenteessä käytetyt ajoneuvot ovat turvallisia ja ajoneuvolain vaatimusten mukaisia.

Fiskaaliset tavoitteet eivät ole hyväksyttäviä perusteita seuraamussääntelylle. Seuraamusmaksujen korotukselle onkin esitettävä hyväksyttävyyden suhteen kunnolliset perustelut, joissa ehdotus on kytketty perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävään perusteeseen. Sanktiojärjestelmän tunnustettuna tavoitteena on rikkomusten ehkäiseminen eri vaikutusmekanismeilla sekä rikkomusten ja liikennerikosten aiheuttamien kärsimysten ja kustannusten minimoiminen ja niiden oikeudenmukainen jakaminen eri osapuolten kesken. Perustuslakivaliokunta on pitänyt tämänkaltaisia näkökohtia ja tavoitteita perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävinä perusteina sakkojen korotukselle. (PeVL 9/2016 vp, s. 5) Nykyisin merkittävä osa mikroliikenteen onnettomuuksista ja vaaratilanteista johtuu tienkäyttäjien liikennesääntöjen vastaisesta toiminnasta. Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaisen liikennevirhemaksun korottamisen tavoitteena on toimia ennaltaehkäisevästi siten, että moottorittomien ajoneuvojen käyttöön liittyvät rikkeet vähenisivät ja liikenneturvallisuus paranee.

12.2.6 Liikennevirhemaksun oikeasuhtaisuudesta

Perustuslakivaliokunta edellyttää, että hallinnollisia seuraamusmaksuja koskeva sääntely täyttää oikeasuhtaisuuden vaatimukset. Oikeasuhtaisuuden vaatimus on johdettu perusoikeuksien rajoitusedellytyksiin kuuluvasta suhteellisuusvaatimuksesta, jonka mukaan perusoikeusrajoitusten on oltava välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja perusoikeusrajoitus on sallittu vain, jos tavoite ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvin keinoin. Lisäksi edellytetään, että rajoitus ei saa mennä pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan yhteiskunnallisen intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään (PeVM 25/1994 vp, s. 5).

Hallinnollisten seuraamusmaksujen suhteen oikeasuhtaisuusvaatimus edellyttää ensinnäkin, että seuraamusmaksuja koskeva sääntely sisältää säännökset seuraamusten euromääräisistä suuruuksista (PeVL 12/2019 vp, s. 7). Yhdistettynä seuraamussääntelyn tarkkarajaisuutta ja täsmällisyyttä koskevaan vaatimukseen tämä tarkoittaa, että sanktiomaksujen enimmäis- ja vähimmäismäärät on nimenomaisesti ilmaistu seuraamusmaksuja koskevassa sääntelyssä. Oikeasuhtaisuuden ja lailla säätämisen vaatimuksen kannalta olennaista tämän vuoksi on, että seuraamusmaksun määrästä säädetään riittävän yksityiskohtaisesti ja täsmällisesti laissa. Käytännössä tämä merkitsee ennen muuta seuraamuksen enimmäismäärän, mutta tarvittaessa myös vähimmäismäärän määrittelyä laintasoisessa säännöksessä.

Oikeasuhtaisuuden vaatimus edellyttää seuraamuksen ankaruustason määrittämistä, joka on luonnollisesti yhteydessä sanktioitavan teon tai laiminlyönnin moitittavuuteen ja siihen oikeushyvään, jota säänteleyllä pyritään suojaamaan. Mitä painavammasta suojeluintressistä on kysymys, sitä ankarampi ja euromääräisesti suurempi seuraamusmaksu voi tulla kysymykseen. Jos kysymys on laajasta sääntelykokonaisuudesta, jonka rikkominen voi tapahtua moitittavuudeltaan eriasteisin tavoin ja jos tarkoitus on sanktioida monenlaista lainvastaista toimintaa, rahamäärää on syytä porrastaa. Perustuslakivaliokunta on pitänyt oikeasuhtaisuusvaatimuksen kannalta arveluttavana muun muassa sitä, että eräistä varsin vähäisistä rikkomuksista määrättävän seuraamusmaksun vähimmäismäärä oli 500 euroa. (ks. PeVL 58/2010 vp s. 6/I)

Esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:ssä olisi säädetty liikennevirhemaksun kiinteä rahamäärä. Esityksen mukaan moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu. Maksun määrä olisi tällöin saman suuruinen kuin nopeusrajoituksen ylityksestä 15-20 kilometrillä tunnissa (nopeusrajoituksen ollessa enintään 60 kilometriä tunnissa) henkilöauton kuljettajalle määrättävä liikennevirhemaksu. Sanktiomaksun suuruus on arvioitu kohtuulliseksi ja oikeasuhtaiseksi, kun on otettu huomioon päihtyneenä ajamisesta aiheutuvat vaaratilanteet ja

onnettomuudet. Seuraamusmaksun rahamäärällä tulee olla riittävää ennalta estävyyttä, jotta tienkäyttäjät noudattavat asetettuja rajoja, eivätkä lähde päihtyneenä ajamaan sähkömoottorilla varustettuja ajoneuvoja.

Perustuslakivaliokunnan lausuntokäytännön mukaan seuraamusmaksun määräämättä jättämistä koskeva sääntely on muotoiltava tavalla, joka ilmentää sidottua harkintaa. Sääntely on toisin sanoen muotoiltava siten, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä laissa säädettyjen edellytysten täyttyessä (PeVL 39/2017 vp, s. 4, PeVL 49/2017, s. 5–6, PeVL 21/2020 vp, s. 4 ja PeVL 46/2021 vp, 17 kohta). Oikeasuhtaisuuden kannalta välttämätöntä on myös, että seuraamusmaksun määräämättä jättämistä koskeva sääntely pitää sisällään mahdollisuuden jättää seuraamusmaksu määräämättä, jos sen määrääminen olisi erityisestä syystä kohtuutonta (PeVL 49/2017 vp, s. 6, PeVL 21/2020 vp, s. 4 ja PeVL 46/2021 vp, 5). Liikennevirhemaksun määräämisestä, liikennevirhemaksua koskevan päätöksen sisällöstä ja liikennevirhemaksun täytäntöönpanosta säädetään kattavasti tieliikennelain 6 luvussa. Tieliikennelain 160 §:n 5 momentin mukaan seuraamus on jätettävä määräämättä, jos liikennerikkomus on ilmeisesti johtunut anteeksi annettavasta huomaamattomuudesta tai ajattelemattomuudesta taikka jos seuraamuksen määrääminen muusta syystä olisi ilmeisen kohtuutonta. Ehdotettava sääntely vastaisi näin perustuslakivaliokunnan lausuntokäytäntöä ja olisi oikeasuhtaista.

Hallituksen esityksen 2. lakiehdotuksen 164 §:n 1 momentin mukaisen liikennevirhemaksun korottamista ja esityksen 3. lakiehdotuksen 195 §:n mukaisen liikennevirhemaksun soveltamisalan laajentamista on molempia pidettävä oikeasuhtaisina toimina mikroliikenteen liikenneturvallisuuden parantamiseksi. Rahamäärältään maltilliset muutokset liikennevirhemaksuihin on arvioitu kohtuullisiksi ja oikeasuhtaisiksi, ottaen huomioon mikroliikenteessä tapahtuneet onnettomuudet ja niiden seuraukset.

11.3 Mikroliikennevälineen kuljettajan päihtymystilan selvittäminen

Esityksen 2. lakiehdotuksen 183 a §:ssä säädettäisiin liikenneturvallisuuden parantamiseksi ja mikroliikenteen juopumussääntelyn vaikuttavuuden lisäämiseksi välttämättömät toimivaltasäännökset, joiden perusteella poliisi voi puhalluttaa tai suorittaa huumausainepikatestin polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle. Esityksen 2. lakiehdotuksen 183 b §:ään lisättäisiin henkilönkatsastusta koskeva tarkkarajainen säännös, jotta promillerajan mahdollinen ylitys voidaan todentaa varmalla tavalla yksilön oikeusturvanäkökulmat huomioiden. Tällainen toimenpide merkitsee vakavaa puuttumista tarkastettavan henkilökohtaiseen koskemattomuuteen, sillä katsastus voi käsittää puhalluskokeen ja verinäytteen ottamisen (PeVL 34/2001 vp, 4, PeVL 20/2005 vp ja PeVL 5/2006 vp). Perustuslain 7 §:ssä turvatun oikeuden elämään, henkilökohtaiseen vapauteen ja koskemattomuuteen lisäksi on tärkeä kiinnittää huomiota perustuslain 21 §:ssä turvattuun oikeusturvaan.

Henkilönkatsastus on perinteisesti katsottu pakkokeinoksi, jonka voi suorittaa rikoksesta epäillylle henkilölle rikoksen selvittämiseksi. Ei ole kuitenkaan täysin poikkeuksellista, että henkilönkatsastus voitaisiin tehdä myös muissa tilanteissa. Vuoden 2011 pakkokeinolain uudistuksen yhteydessä mahdollistettiin henkilönkatsastuksen tekeminen muulle kuin rikoksesta epäilylle tietyin tarkoin rajatuin edellytyksin (HE 222/2010 vp). Lisäksi lastensuojelulaki pitää sisällään toimivaltanormit, joiden perusteella lapseen voidaan kohdistaa henkilönkatsastus, joka voi käsittää puhalluskokeen suorittamisen tai veri-, hius-, virtsa- tai sylkinäytteen ottamisen, mikäli on perusteltuja syitä epäillä lapsen käyttäneen päihteitä sijaishuollossa (HE 225/2004 vp). Lisäksi henkilönkatsastukseen toimittamisesta on säädetty mielenterveyslain 22 i §:ssä ja vankeuslain 16 luvun 6 §:ssä. Henkilönkatsastusta onkin tarkasteltu useissa perustuslakivaliokunnan lausunnossa (mm. PeVL 34/2001 vp, PeVL 20/2005 vp ja PeVL 5/2006 vp).

Nykyisin pakkokeinolaki pitää sisällään säännökset moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajan määräämiseksi kokeeseen, joka tehdään kuljettajan mahdollisesti nauttiman päihteen toteamiseksi. Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi ei edellytä epäilyä rikoksesta, vaan säännös on tarkoitettu kuljettajien ajokyvyn yleiseen massaluonteiseen testaamiseen. Pakkokeinolaissa on perinteisesti säädetty rikoksen esitutkinnasta ja joissakin tapauksissa myös sen jälkeen käytettävistä pakkokeinoista, joten yleinen massaluonteinen kuljettajien ajokyvyn testaaminen ei ongelmitta sovi kyseiseen säädökseen. Tästä syystä vastaava mikroliikennettä koskeva säännös lisättäisiin pakkokeinolain sijasta tieliikennelakiin. Massaluonteisen testaamisen mahdollistamisella varmistetaan poliisin mahdollisuudet puuttua muita vaarantavaan päihtyneenä ajamiseen ja sen on myös todettu lisäävän sanktioinnin vaikuttavuutta.

Perusoikeuden rajoitusperusteena voi olla esimerkiksi pyrkimys suojata jonkin muun kuin rajoituksen kohteena olevan perusoikeuden toteutumista tai saavuttaa jokin muu sellainen päämäärä, joka on perusoikeusjärjestelmän kokonaisuuden kannalta objektiivisin perustein arvioituna hyväksyttävä. (PeVL 35/2014 vp, s. 3, PeVL 3/2014 vp, s. 2–3, PeVL 38/2013 vp, s. 3/II) Liikenneturvallisuuden, eli tässä tapauksessa erityisesti liikenteeseen osallistuvien suojattomien tienkäyttäjien hengen ja terveyden suojeleminen on tärkeä ja merkittävä tavoite. Perustusvaliokunta on aikaisemmin katsonut, että liikennevalvonnan tarpeet ja pyrkimys liikenneturvallisuuden edistämiseen ovat sellaisia painavia yhteiskunnallisia syitä, joiden vuoksi henkilökohtaiseen koskemattomuuteen on hyväksyttävää puuttua henkilöntarkastuksen muodossa. (PeVL 6/1998 vp, 3) Lisäksi perustuslakivaliokunta on katsonut liikenneturvallisuuden ylläpitämisen ja parantamisen olevan hyväksyttävä ja yhteiskunnallisesti tärkeä peruste säätää moottorikäyttöisen ajoneuvon kuljettajalle velvollisuus alistua puhalluskokeeseen (PeVL 4/1986 vp). Sähkömoottorilla toimivat kevyet sähköajoneuvot ja moottorilla varustetut polkupyörät eivät kuitenkaan ole rikoslain tarkoittamia moottorikäyttöisiä ajoneuvoja.

Poliisin puhallutusoikeudella on kansainvälisissä tutkimuksissa havaittu olevan selvä vaikutus päihteiden käytön vähenemiseen liikenteessä ja sitä kautta myös päihtyneenä aiheutettujen onnettomuuksien määriin. Esitetyt muutokset ovat välttämättömyys muille vaaralliseen päihtyneenä ajoon puuttumiseksi ennalta tieliikenteessä. Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi on voitava tehdä myös polkupyörien, moottorilla varustettujen polkupyörien ja kevyiden sähköajoneuvojen kuljettajille, jotta kyseisiä liikennemuotoja koskevia kuljettajan ajonkuntoon liittyviä säännöksiä voidaan valvoa tehokkaasti ja oikeusturvanäkökulmat huomioiden.

Perustuslain 2 §:n 3 momentin mukaan julkisen vallan käytön tulee perustua lakiin. Julkisen vallan käyttäjällä tulee viime kädessä olla eduskunnan säätämään lakiin palautettavissa oleva toimivaltaperuste. Lailla on säädettävä yksilön oikeuksien ja velvollisuuksien perusteista (PeVL 26/2013 vp, s. 3–4) sekä asioista, jotka perustuslain mukaan muuten kuuluvat lain alaan. Perusoikeusrajoituksen tulee olla laissa tarkkarajainen ja riittävän täsmällisesti määritetty. Sääntelyn tarkkuuden ja täsmällisyyden kannalta on tärkeää, että laista ilmenee riittävän selkeästi, kuka on oikeutettu käyttämään rajoitusvaltuuksia, mitä valtuuksia käytettäessä saadaan tehdä ja miten silloin on meneteltävä. (PeVL 21/2006 vp, s. 3, PeVL 20/2005 vp, s. 4, PeVL 12/1998 vp, s. 3 ja 6) Täsmällisyys- ja tarkkarajaisuusvaatimuksen noudattaminen edellyttää myös sitä, että laissa käytetyt ilmaisut ja sanonnat ovat täsmällisiä (PeVL 40/2013 vp, s. 3, PeVL 54/2002 vp, PeVL 19/2002 vp, s. 3).

Oikeus henkilönkatsastukseen on nähtävä perus- ja ihmisoikeusherkäksi sääntelykohteeksi, jossa on sovitettava yhteen perus- ja ihmisoikeuksien turvaamia seikkoja kielletyn teon selvittämisen ja muiden painavien yhteiskunnallisten intressien kanssa ja jossa korostuvat vaati-

mukset sääntelyn tarkkarajaisuudesta ja täsmällisyydestä, välttämättömyydestä sekä oikeusturvasta (PeVL 98/2022 vp, s. 2). Nyt ehdotettava sääntely vastaa pääosin sisällöllisesti pakkokeinolain 9 luvun 2 §:n ja 8 luvun 32 §:n 1 momentin sääntelyä, jotka on säädetty perustuslakivaliokunnan myötävaikutuksella.

Esityksessä ehdotetulla sääntelyllä annetaan liikennevalvontaa tekeville poliisimiehille oikeus suorittaa koe polkupyörän, moottorikäyttöisen polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle. Kokeella tarkoitetaan puhalluskoetta seulonta-alkometrillä tai huumausainepikatestin suorittamista kuljettajalle. Kokeeseen voidaan määrätä ilman epäilyä promillerajasääntelyn noudattamisen rikkomisesta niin sanotusti ratsialuonteisesti. Vastaava menettely on jo nykyisin käytössä moottorikäyttöisten ajoneuvojen kuljettajien osalta. Kokeesta kieltäytymisen tai luotettavan koetuloksen saamisen vuoksi voitaisiin toimittaa myös henkilönkatsastus, johon ei tarvita pidättämiseen oikeutetun virkamiehen päätöstä. Jatkotoimenpiteitä voidaan kohdistaa vain sellaiseen kuljettajaan, jota voidaan todennäköisin syin epäillä tieliikennelain 17 a §:n säännösten rikkomisesta.

Pääsääntönä on, että tieliikennelain 17 a §:n rikkomisesta epäilty kuljettajalle tehdään tarkkuusalkometrikoe, jolla voidaan saada luotettava koetulos kuljettajan päihtymyksestä. Rajatapauksissa on henkilön oikeusturvaankin liittyvistä syistä perusteltua, että tutkimus voidaan suorittaa luotettavalla henkilönkatsastusmenetelmällä (kts. esim. LaVM 44/2010 vp). Viranomaisilla tulee olla luotettava näyttö henkilön päihtymystilasta, jos hänelle määrätään asiassa liikennevirhemaksu tai häntä epäillään liikennejuopumuksesta moottorittomalla ajoneuvolla.

Nykyisin tarkkuusalkometrejä on käytössä jo useissa poliisiautoissa, joten kuljettajaa ei aina tarvitse viedä poliisiasemalle kokeen suorittamista varten. Tarkkuusalkometrikokeen suorittaminen ei edellytä sitä, että henkilön liikkumista tai vapautta olisi rajoitettava kohtuuttoman pitkiä aikoja. Kuljettaja voidaan tietyissä tilanteissa joutua viemään myös verinäytteen ottoon. Tällainen tilanne voi tulla kyseeseen neljässä eri tilanteessa: kuljettaja kieltäytyy puhaltamasta tarkkuusalkometriin, kuljettaja ei pysty puhaltamaan tarkkuusalkometriin esimerkiksi päihtymystilastaan johtuen tai kuljettajaa epäillään huumausaineiden käytöstä taikka jälkinauttimisesta. Verinäytteen saa lain mukaan ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö.

Jos henkilö todettaisiin seulontakokeessa päihtyneeksi tai henkilö kieltäytyisi kokeesta, voitaisiin henkilö joutua ottamaan hetkellisesti kiinni tarkkuusalkometrikokeen tai verikokeen suorittamiseksi. Verikokeen ottamisen edellytyksenä on todennäköinen epäily, joka syntyy useimmiten epävarmasta ajotyylistä tai kuljettajan poikkeavasta käyttäytymisestä sekä valvontaviranomaisen tekemästä seulonta- tai pikatestistä. Kokeesta kieltäytyminen ei näin suoraan tarkoittaisi sitä, että henkilö otettaisiin kiinni ja toimitettaisiin henkilönkatsastukseen. Henkilökohtaiseen koskemattomuuteen ei saa puuttua mielivaltaisesti eikä ilman laissa säädettyä perustetta. Esitetty sääntely asettaa tarkat rajat henkilönkatsastuksen suorittamiselle.

Tarkkuusalkometrikokeen tekeminen tai verinäytteen ottaminen ovat viranomaisten keinoja valvoa tässä esityksessä ehdotettavien päihtymystilaan liittyvien raja-arvojen noudattamista. Perusoikeusrajoitusten tulee olla välttämättömiä hyväksyttävän tavoitteen saavuttamiseksi ja muutenkin suhteellisuusvaatimuksen mukaisia. (PeVL 3/2014 vp, s. 3, PeVL 38/2013 vp, s. 4–5, PeVL 16/2013 vp, s. 2/1, PeVL 8/2013 vp, s. 3/I.) Poliisin toimivaltuuksia kuljettajan päihtymyksen selvittämiseksi on pidettävä välttämättöminä päihtyneenä aiheutuneiden onnettomuuksien ehkäisemiseksi. Tavoitetta ei ole saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puutuvin keinoin. Oikeusturvanäkökulmat huomioiden ei ole mahdollista luotettavasti selvittää kuljettajan päihtymystä pelkästään seulontakokeiden perusteella, jolloin kuljettajalle ei tarvitsisi suorittaa lainkaan tarkkuusalkometrikoetta tai verikoetta.

Rajoitus ei myöskään mene pidemmälle kuin on perusteltua ottaen huomioon rajoituksen taustalla olevan intressin painavuus suhteessa rajoitettavaan oikeushyvään. Mahdollisuus juopumussääntelyn valvontaan lisää liikenneturvallisuutta lisäävän sääntelyn vaikuttavuutta. Muutoksella laajennetaan viranomaisten toimivaltuuksia vain siten kuin on välttämätöntä päihtyneenä ajamisesta aiheutuvien liikenneturvallisuusriskien ehkäisemiseksi ja niiden selvittämiseksi. On myös tärkeää, että poliisi voi estää sellaisen päihtyneen kuljettajan ajamisen, jonka ajoon päihtymys selvästi vaikuttaa.

Poliisin on liikennevalvontaan liittyviä tehtäviä hoitaessaan aina noudatettava poliisilaissa (872/2011) säädettyä suhteellisuusperiaatetta, vähimmän haitan periaatetta ja tarkoitussidonnaisuuden periaatetta. Poliisin on tehtävä henkilönkatsastuksesta kirjallinen päätös. Liikennejuopumusvalvonnassa ei ole valtiosääntöoikeudellisesta näkökulmasta kysymys sellaisesta yksilön oikeuksia ja velvollisuuksia koskevista päätöksistä, jotka olisi voitava saattaa tuomioistuimen käsiteltäväksi. Puhallus- tai verikoe on voitava tehdä mahdollisimman nopeasti luotettavan koetuloksen saamiseksi. Jos henkilöltä on otettava verikoe, ei kyse ole enää samalla tavalla nopeasta sanktion määräämisestä, mikä liittyy muihin tieliikennelaissa säädettyjen virhemaksujen määräämiseen. Sillä, johon henkilönkatsastus on kohdistunut, on oikeus kannella toimenpiteestä, mikäli kokee viranomaisen toimineen lainvastaisesti.

11.4 Mikroliikennelupa

Hallituksen esityksen 1. lakiehdotuksen 18 b-18 f §:ään ehdotettavalla mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä puututaan mikroliikennepalvelun tarjoajien perustuslain 18 §:ssä turvattuun elinkeinovapauteen. Perustuslakivaliokunta on vakiintuneesti lausuntokäytännössään pitänyt elinkeinovapautta perustuslain mukaisena pääsääntönä, mutta katsonut elinkeinotoiminnan luvanvaraisuuden olevan poikkeuksellisesti mahdollista. Luvanvaraisuudesta on säädettävä lailla ja laissa säädettävien elinkeinovapauden rajoitusten tulee olla täsmällisiä ja tarkkarajaisia, minkä lisäksi rajoittamisen laajuuden ja edellytysten tulee ilmetä laista. Sääntelyn sisällön osalta valiokunta on pitänyt tärkeänä, että säännökset luvan edellytyksistä ja pysyvyydestä antavat riittävän ennustettavuuden viranomaistoiminnasta. Tältä kannalta merkitystä on muun muassa sillä, missä määrin viranomaisen toimivaltuudet määräytyvät sidotun harkinnan tai tarkoituksenmukaisuusharkinnan mukaisesti. Lisäksi viranomaisen toimivallan liittää lupaan ehtoja tulee perustua riittävän täsmällisiin lain säännöksiin (muun muassa PeVL 13/2014 vp, PeVL 69/2014 vp s. 2/I).

Mikroliikenneluvan vaatimiselle on esittää perusoikeusjärjestelmän kannalta hyväksyttävä syy. Perusoikeusuudistuksen esitöissä tyypillisenä tapauksena tilanteesta, jossa elinkeinon luvanvaraisuus voi edelleen olla perusteltua, mainitaan terveyden ja turvallisuuden suojaamistarkoitukseen liittyvä luvanvaraisuus (ks. HE 309/1993 vp, s. 67). Julkisella vallalla on velvollisuus suojata kaikkien tienkäyttäjien liikenneturvallisuutta luomalla mahdollisimman turvallinen ja esteetön liikenneympäristö. Esityksessä ehdotetulla mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä pyritään rajoittamaan elinkeinovapautta mahdollisimman vähän, mutta samalla niin, että se antaa kunnille riittävästi työkaluja liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi hallinnoimillaan alueilla.

Sallitun elinkeinon kokonaan kieltämistä on pidettävä elinkeinon luvanvaraistamiseen tai elinkeinon toimintaedellytysten tosiasialliseen vähenemiseen verrattuna huomattavasti pidemmälle menevänä puuttumisena elinkeinovapauteen (PeVL 18/2013 vp). Mikroliikenneluvan saamiseksi ei asetettaisi esityksessä merkittäviä ehtoja. Esityksen mukaan kunta voisi olla myöntämättä lupaa vain silloin, jos hakijan mikroliikennelupa on peruutettu viimeisen 12 kuukauden aikana. Luvan peruuttaminen on viimesijainen keino lupaehtojen rikkomiseen puuttumiseksi.

Ennen luvan peruuttamista on palveluntarjoajalle annettava mahdollisuus virheiden korjaamiseen.

Erilaisten ajallisten ja määrällisten rajoitusten asettaminen ajoneuvojen vuokraustoiminnalle on kansallisesti uutta sääntelyä. Perustuslakivaliokunta on katsonut määrälliset rajoitukset elinkeinovapauden kannalta lähtökohtaisesti ongelmallisiksi (PeVL 46/2016 vp). Perustuslakivaliokunta on pitänyt elinkeinonharjoittajien toiminnan määräsääntelyä ongelmallisena, koska määräsääntelyllä rajoitetaan perustuslaissa turvattua elinkeinovapautta (PeVL 31/2018 vp ja PeVL 69/2014 vp). Esityksessä ehdotettu sääntely ei antaisi kunnille mahdollisuutta rajoittaa palveluntarjoajien määrää kunnan alueella. Kunnilla ei ole jatkossakaan mahdollista esimerkiksi kilpailuttaa toimijoita tai rajata katutilaa vain tietyille yrityksille mikroliikenneluvalla.

Itse mikroliikennepalvelun tarjoamiseen ei liity samanlaisia turvallisuusriskejä kuin esimerkiksi apteekkitoimintaan, lääkkeiden tukkukauppaan tai ampuratatoimintaan, jotka ovat luvanvaraisia elinkeinoja. Mikroliikennepalvelun tarjoamiseen liittyvät haitat – pysäköintivirheet, liikennerikkomukset, liikennerikokset ja muut lainvastaiset teot – ovat usein välillisiä suhteessa palvelun tarjoamiseen. Kunnan kaduilla olevan pysäköintikapasiteetin ja liikenteen esteettömyyden näkökulmasta on kuitenkin katsottu välttämättömäksi, että ajoneuvojen määriä voidaan rajoittaa kunnan alueella. Ajoneuvojen määrien rajoittaminen lisää liikenneympäristön turvallisuutta ja viihtyvyyttä. Esitettävien mikroliikennelupaan liitettävien lupaehtojen on aina perustuttava liikenneturvallisuuden tai liikenteen esteettömyyden parantamiseen taikka katujen kunnossapitoon.

Mikroliikennelupaan asetettavat lupaehdot vastaavat osittain niitä liikenteenohjauksen keinoja, joita kunnan on jo nykyisin tienpitäjänä mahdollista tehdä tieliikennelain 4 luvun liikenteenohjausta koskevien säännösten perusteella. Kunnilla on jo nykyisin oikeus rajoittaa muun muassa ajoneuvojen pysäköintiä ja ajonopeuksia kunnan alueella. Lisäksi kunnat voivat liikenteenohjauksen keinoin esimerkiksi kieltää kokonaan ajoneuvojen käytön tietyillä kunnan alueilla. Kunnilla on laaja päätösvalta kunnan katutilan käyttöön liittyen ja kunnille kuuluu myös kadunpidon järjestäminen.

Mikroliikennelupaan liitettävät lupaehdot rajattaisiin koskemaan vuokrattavien ajoneuvojen käyttöä ja lukumäärää. Muita lupaehtoja lupaan ei voisi asettaa. Mikroliikennepalveluiden vuokrattavien ajoneuvojen nopeudet, pysäköinti ja käyttöajat ovat osa-alueita, joita rajaamalla on arvioitu saavutettavan eniten liikenneturvallisuus- ja esteettömyyshyötyjä. Ajonopeuksiin liittyvillä lupaehdoilla kunnat voisivat varmistaa, että yhteiskäyttöisten mikroliikennevälineiden ajonopeudet pysyvät turvallisella tasolla alueilla, joilla on esimerkiksi paljon muuta liikennettä. Ajoneuvojen pysäköintiin liittyvillä lupaehdoilla voitaisiin vaikuttaa pysäköintiin liittyviin esteettömyys- ja turvallisuusongelmiin. Kunta voisi asettaa mikroliikennelupaan myös sellaisia lupaehtoja, joilla pyritään varmistamaan alueiden kunnossa- ja puhtaanapitotöiden suorittaminen. Käyttöaikoihin liittyvillä lupaehdoilla kunta voisi vaikuttaa ajoneuvojen käyttöön esimerkiksi viikonloppuisin ja talvisin liikenneturvallisuuden varmistamiseksi. Esimerkiksi Helsingissä ja Oslossa toteutetut ajoneuvojen käyttöön liittyvät aikarajoitukset ovat osoittautuneet erittäin tehokkaiksi keinoiksi vähentää onnettomuuksia, vaaratilanteita ja terveydenhuollon kuormitusta. Kunta ei voisi asettaa mikroliikennelupaan tarpeettomia tai kohtuuttomia lupaehtoja. Lupaehtojen tulee olla myös tasapuolisia kaikille palveluntarjoajille.

Mikroliikennelupa mahdollistaisi kustannustehokkaat ja selkeät toimivaltuudet mikroliikennepalveluiden ohjaamiseen. Tienkäyttäjät eivät voi rikkoa sellaisia teknisesti asetettuja rajauksia, jotka on asetettu palveluntarjoajan sovellukseen. Tällöin liikenteen turvallisuus ja esteettömyys paranevat tehokkaammin kuin liikenteenohjauslaittein tehtävällä liikenteenohjauksella, jota ei aina noudateta. Lupaehdoin voidaan ohjata mikroliikennepalvelun tarjoajia toimimaan entistä

turvallisemmin ja samalla vähentää liikennevalvonnan tarvetta. On arvioitu, että mikroliikennepalvelun kaltaisessa liikkumismuodossa sääntely on tehokkaampaa kohdistaa ennemmin palvelua tarjoavaan yritykseen kuin yksittäisiin tienkäyttäjiin.

Perustuslakivaliokunta on elinkeinotoiminnan sääntelyn yhteydessä vakiintuneesti pitänyt luvan peruuttamista yksilön oikeusasemaan puuttuvana viranomaistoimena vaikutuksiltaan jyrkempänä kuin haetun luvan epäämistä. Sen vuoksi valiokunta on katsonut sääntelyn oikeasuhtaisuuden kannalta välttämättömäksi sitoa luvan peruuttamismahdollisuus vakaviin tai olennaisiin rikkomuksiin tai laiminlyönteihin sekä siihen, että luvanhaltijalle mahdollisesti annetut huomautukset tai varoitukset eivät ole johtaneet toiminnassa esiintyneiden puutteiden korjaamiseen (ks. esim. PeVL 31/2006 vp, s. 2, PeVL 8/2006 vp, s. 3/II, PeVL 48/2005 vp, s. 2/I). Elinkeinonharjoittajalle myönnettävä mikroliikennelupa voitaisiin peruuttaa vain erittäin poikkeuksellisissa tilanteissa. Ehdotetun sääntelyn mukaan luvan peruuttamista edeltää aina huomautus ja kehotus havaittujen olennaisten puutteiden korjaamiseen määräajassa.

Arvioitaessa vaihtoehtoisia keinoja mikroliikkumista ohjaavan lainsäännön luomiseksi ja työkalujen antamiseksi kaupungeille ja kunnille mikroliikkumisen hallintaan ei ole löydetty sellaisia keinoja, jotka olisivat kohtuullisin kustannuksin toteutettavissa ja joiden tehokkuus olisi edes lähellä sitä tasoa, joka mikroliikennelupaa koskevalla sääntelyllä arvioidaan olevan. Esitettyjä tavoitteita ei ole sellaisina saavutettavissa perusoikeuteen vähemmän puuttuvin keinoin.

Edellä mainituilla perusteilla lakiehdotukset voidaan käsitellä tavallisessa lainsäätämisjärjestyksessä. Hallitus pitää kuitenkin suotavana, että perustuslakivaliokunta antaisi asiasta lausunnon.

Ponsi

Edellä esitetyn perusteella annetaan eduskunnan hyväksyttäviksi seuraavat lakiehdotukset:

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään liikenteen palveluista annettuun lakiin (320/2017) uusi 2 a luku seuraavasti:

2 a luku

Mikroliikennepalvelun tarjoaminen

18 b §

Mikroliikennelupa

Yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisten ajoneuvojen tai moottorilla varustettujen polkupyörien vuokralle tarjoaminen ammattimaisesti kunnan hallinnoimalla alueella edellyttää, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa.

Edellä 1 momentissa tarkoitettua lupaa ei kuitenkaan tarvita, jos kunta tarjoaa vuokralle 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja hallinnoimallaan alueella. Kunnan vuokraustoiminnassa on noudatettava niitä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden turvaamiseksi asetettuja mikroliikenneluvan lupaehtoja, jotka ovat voimassa kunnan hallinnoimalla alueella.

Mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista valvoo se kunta, joka on myöntänyt mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle.

18 c §

Mikroliikenneluvan hakeminen

Mikroliikennelupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä:
1) palveluntarjoajan nimi ja yhteystiedot,
2) tieto vuokralle tarjottavien ajoneuvojen laadusta ja ajoneuvojen enimmäismäärästä,
3) tieto toiminta-alueesta kunnassa; ja
4) toiminnan alkamisajankohta.

Jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, on muutoksista ilmoitettava viipymättä mikroliikenneluvan myöntäneelle kunnalle.

18 d §

Mikroliikenneluvan myöntäminen

Mikroliikenneluvan myöntää se kunta, jonka hallinnoimalla alueella palveluntarjoaja tarjoaa ajoneuvoja vuokralle. Kunnan on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus viipymättä.

Lupa myönnetään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se on voimassa luvan myöntäneen kunnan hallinnoimalla alueella.

Kunta voi olla myöntämättä mikroliikenneluvan hakijalle, jos kunta on peruuttanut hakijan mikroliikenneluvan 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana.

Kunnan lupaviranomainen voi periä maksun mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Kunnan perimä maksu voi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.

18 e §

Mikroliikenneluvan lupaehdot

Kunta voi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia.

Kunta voi mikroliikenneluvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä.

Kunta voi asettaa mikroliikennelupaan lupaehdon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi.

18 f §

Mikroliikenneluvan peruuttaminen

Jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvassa asetettuja ehtoja, kunta voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai kehotuksen havaittujen puutteiden korjaamiseen määräajassa. Jos kehotusta ei noudateta ja puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa mikroliikenneluvan.

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

_____

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan tieliikennelain (729/2018) 1 luvun 2 §:n 1 momentin 3 kohta, 3 luvun 52 §:n 2 momentti, 6 luvun 164 §, 6 luvun 174 §:n 2 momentti ja 7 luvun 183 §, sellaisina kuin niistä ovat 3 luvun 52 §:n 2 momentti laissa 496/2023 sekä 6 luvun 164 § laissa 1040/2020, sekä
lisätään 3 lukuun uusi 17 a §, 7 lukuun uusi 183 a ja 183 b § sekä liitteeseen 3.8 kohta H12.14 ja H27 sekä liitteeseen 4.3 kohta M20 seuraavasti:

2 §

Määritelmät

Tässä laissa tarkoitetaan:
— —
3) jalankulkijalla jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon tai mopon taluttajaa;
— —

17 a §

Liikennejuopumus sähkömoottoriajoneuvolla

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa.

Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.

52 §

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen
— —
Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitetulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 60 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:
1) 18–35, 41–51, 53, 54 tai 56–62 §:ssä säädettyä ajoneuvon kuljettajaa koskevaa liikennesääntöä;
2) 74, 77–80, 82 tai 84–87 §:ssä säädettyä liikenteenohjauslaitteen noudattamisvelvollisuutta;
3) 94 tai 95 §:ssä säädettyä turva- tai suojalaitteen käyttöä ajon aikana koskevaa velvollisuutta; tai
4) 107–110, 112, 128, 147 tai 149 §:ssä säädettyä kuormitusta koskevaa rajoitusta.

Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu.

174 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

— —

Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos liikennerikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

— —

183 §

Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi

— —

Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan rikkoneen 17 a §:n säännöksiä, ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta polkupyörää, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.

183 a §

Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi

Poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Koe on tehtävä siten ja sellaisella menetelmällä, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle.

183 b §

Henkilönkatsastus

Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on rikkonut 17 a §:n säännöksiä, häneen saadaan kohdistaa henkilönkatsastus luotettavan koetuloksen saamiseksi tai kokeesta kieltäytymisen vuoksi. Henkilönkatsastus voi käsittää tarkkuusalkometrikokeen tai verinäytteen ottamisen.

Henkilönkatsastuksen toimittamisesta päättää poliisimies tai pidättämiseen oikeutettu virkamies.

Verinäytteen saa ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö. Henkilönkatsastuksesta ei saa aiheutua tutkittavalle mainittavaa terveydellistä haittaa.

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
muutetaan ajoneuvolain (82/2021) 1 luvun 1 a §:n 1 momentin 3 kohta ja 10 luvun 195 §:n 1 momentti, sellaisina kuin ne ovat laissa 493/2023, sekä
lisätään 1 luvun 1 a §:n 1 momenttiin, sellaisena kuin se on laissa 493/2023, uusi 4 kohta seuraavasti

1 a §

Soveltamisalan rajaukset

Tätä lakia ei sovelleta:
— —
3) pyörätuoliin tai muuhun vastaavaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuun laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa;
4) muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa.
— —

195 §

Liikennevirhemaksu

Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa. Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopon, polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa tarkoitetusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.
— —

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti
lisätään ajoneuvojen siirtämisestä annettuun lakiin (1508/2019) uusi 5 a § seuraavasti:

5 a §

Mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvon siirto

Jos liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetun mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron välittömästi.

_____

Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 .

_____

Säädösliite

Liite 3.8.
Lisäkilvet

H12.14 Kevyt sähköajoneuvo

H12.14

H27 Ylijatkettu jalkakäytävä

H27

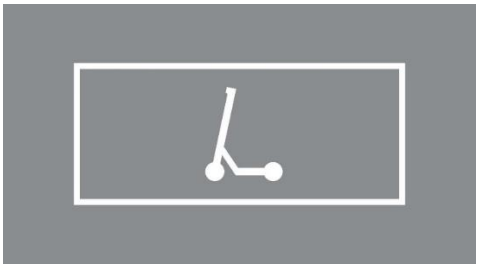
Lisäkilvellä H27 osoitetaan ylijatkettu jalkakäytävä. Lisäkilpeä käytetään merkin B5 tai B6 yhteydessä.

Liite

Säädösliite

Liite 4.3
Muut tiemerkinnät

M20 Kevyt sähköajoneuvo



M20

Valkoista kevyt sähköajoneuvo –merkintää voidaan käyttää kevyille sähköajoneuvoille tarkoitetulla pysäköintipaikalla. Pysäköintiruutuja voi asettaa riveittäin tai useampaan riviin, jolloin ruutujen väliin jätetään yksi reunaviiva. Merkintää voidaan käyttää ilman liikennemerkkiä.

Helsingissä x.x.20xx

Pääministeri

Etunimi Sukunimi

..ministeri Etunimi Sukunimi

Liite
Rinnakkaistekstit

1.

Laki

liikenteen palveluista annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
(uusi)	2 a luku
	Mikroliikennepalvelun tarjoaminen
(uusi)	18 b §
	Mikroliikennelupa
	Yhteiskäyttöisten ajoneuvolain 28 §:n 1 momentin tai ajoneuvolain 29 §:n mukaisten ajoneuvojen tai moottorilla varustettujen polkupyörien vuokralle tarjoaminen ammattimaisesti kunnan hallinnoimalla alueella edellyttää, että palveluntarjoajalla on voimassa oleva mikroliikennelupa. Edellä 1 momentissa tarkoitettua lupaa ei kuitenkaan tarvita, jos kunta tarjoaa vuokralle 1 momentissa tarkoitettuja ajoneuvoja hallinnoimallaan alueella. Kunnan vuokraustoiminnassa on noudatettava niitä liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden turvaamiseksi asetettuja mikroliikenneluvan lupaehtoja, jotka ovat voimassa kunnan hallinnoimalla alueella. Mikroliikenneluvan lupaehtojen noudattamista valvoo se kunta, joka on myöntänyt mikroliikenneluvan palveluntarjoajalle.
(uusi)	18 c §
	Mikroliikenneluvan hakeminen
	Mikroliikennelupaa koskevaan hakemukseen on liitettävä:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	1) palveluntarjoajan nimi ja yhteystiedot, 2) tieto vuokralle tarjottavien ajoneuvojen laadusta ja ajoneuvojen enimmäismäärästä, 3) tieto toiminta-alueesta kunnassa; ja 4) toiminnan alkamisajankohta. Jos 1 momentin 1 kohdassa tarkoitetuissa tiedoissa tapahtuu muutoksia, on muutoksista ilmoitettava viipymättä mikroliikenneluvan myöntäneelle kunnalle.
(uusi)	18 d §
	Mikroliikenneluvan myöntäminen
	Mikroliikenneluvan myöntää se kunta, jonka hallinnoimalla alueella palveluntarjoaja tarjoaa ajoneuvoja vuokralle. Kunnan on ratkaistava luvan myöntämistä koskeva hakemus viipymättä. Lupa myönnetään enintään viideksi vuodeksi kerrallaan ja se on voimassa luvan myöntäneen kunnan hallinnoimalla alueella. Kunta voi olla myöntämättä mikroliikenneluvan hakijalle, jos kunta on peruuttanut hakijan mikroliikenneluvan 18 f §:n nojalla viimeksi kuluneen vuoden aikana. Kunnan lupaviranomainen voi periä maksun mikroliikennelupahakemuksen käsittelystä. Kunnan perimä maksu voi vastata enintään lupahakemuksen käsittelystä kunnalle aiheutuvia kokonaiskustannuksia.
(uusi)	18 e §
	Mikroliikenneluvan lupaehdot
	Kunta voi liittää mikroliikennelupaan sellaisia ajoneuvojen käyttöön ja lukumääriin liittyviä lupaehtoja, jotka ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta tarpeellisia. Kunta voi mikroliikenneluvan voimassaolon aikana muuttaa tai asettaa uusia lupaehtoja, jos muutokset ovat liikenneturvallisuuden, esteettömyyden tai tien kunnossapidon kannalta välttämättömiä.

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	Kunta voi asettaa mikroliikennelupaan lupaehdon ajoneuvojen käyttöä koskevien anonymisoitujen tietojen jakamisesta kunnalle lupaehtojen noudattamisen valvomiseksi
(uusi)	18 f §
	Mikroliikenneluvan peruuttaminen
	Jos luvanhaltija ei noudata mikroliikenneluvassa asetettuja ehtoja, kunta voi antaa luvanhaltijalle huomautuksen tai kehotuksen havaittujen puutteiden korjaamiseen määräajassa. Jos kehotusta ei noudateta ja puutetta on pidettävä olennaisena, kunta voi peruuttaa mikroliikenneluvan.
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

2.

Laki

tieliikennelain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
2 §	2 §
Määritelmät	*Määritelmät*
Tässä laissa tarkoitetaan:	Tässä laissa tarkoitetaan:
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
3) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän tai mopon taluttajaa;	3) *jalankulkijalla* jalan, suksilla, luistimilla tai vastaavilla välineillä liikkuvaa ja potkukelkan, lastenvaunujen, leikkiajoneuvon, pyörätuolin, jalankulkua avustavan tai korvaavan liikkumisvälineen tai vastaavan laitteen käyttäjää taikka polkupyörän, *moottorilla varustetun polkupyörän, kevyen sähköajoneuvon* tai mopon taluttajaa;
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
(uusi)	17 a §
	Liikennejuopumus sähkömoottoriajoneuvolla
	Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veren alkoholipitoisuus ajon aikana tai sen jälkeen on 0,5 promillea tai enemmän, tai että kuljettajalla tällöin on 0,22 milligrammaa tai enemmän alkoholia litrassa uloshengitysilmaa. Moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa ei saa kuljettaa siten, että kuljettajan veressä on ajon aikana tai sen jälkeen käytetyn huumausaineen vaikuttavaa ainetta tai sen aineenvaihduntatuotetta. Tämän momentin säännöstä ei kuitenkaan sovelleta, jos mainittu aine tai aineenvaihduntatuote on peräisin lääkevalmisteesta, jota kuljettajalla on ollut oikeus käyttää.
52 §	52 §

Voimassa oleva laki

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen

— — — — — — — — — — — — — — —

Sellaista itsestään tasapainottuvaa kevyttä sähköajoneuvoa, joka pysyy tasapainossa myös silloin, kun ajoneuvo ei liiku tai siinä ei ole kuljettajaa sekä ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitetulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta 40 euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

— — — — — — — — — — — — — — — —

(uusi)

174 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

— — — — — — — — — — — — — — — —

Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, *jos kyseessä on moottorikäyttöisellä ajoneuvolla tehty liikennerikkomus, johon* syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä

Ehdotus

Eräiden kevyiden sähkökäyttöisten ajoneuvojen ajaminen

— — — — — — — — — — — — — — —

Ajoneuvolain 29 a §:ssä tarkoitettua kevyttä automaattista tavarankuljetinta saa ajaa myös jalkakäytävällä. Tällöin jalankulkijalle on annettava esteetön kulku. Ajoneuvolla jalkakäytävällä ajettaessa on noudatettava erityistä varovaisuutta, ja ajoneuvon nopeus on sovitettava sellaiseksi, ettei siitä ei aiheudu haittaa tai vaaraa jalankulkijalle.

164 §

Moottorittoman ajoneuvon ja eläimen kuljettajan rikkomukset

Polkupyöräilijälle tai muulle moottorittoman ajoneuvon kuljettajalle taikka 53 §:n 2 momentissa tarkoitetulle tienkäyttäjälle voidaan määrätä lain tahallisesta tai huolimattomuudesta tapahtuneesta rikkomisesta *60* euron liikennevirhemaksu, jos tämä jättää noudattamatta:

— — — — — — — — — — — — — — — —

Moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle voidaan määrätä 17 a §:n säännösten tahallisesta rikkomisesta 200 euron liikennevirhemaksu.

174 §

Liikennevirhemaksua koskevan päätöksen tiedoksianto

— — — — — — — — — — — — — — — —

Liikennevirhemaksua koskeva päätös voidaan antaa 1 momentissa säädetyn estämättä tiedoksi hallintolain 59 §:n mukaisena tavallisena tiedoksiantona, jos liikennerikkomukseen syyllistyneen henkilöllisyys on välittömästi todettu. Päätös on tällöin lähetettävä viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
viipymättä ja viimeistään kahden viikon kuluessa rikkomuksen tekopäivästä.	
— — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — —
183 §	183 §
Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi	*Ajon estäminen päihtymyksen vuoksi*
— — — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — — —
(uusi)	Jos nautitun alkoholin toteamiseksi tehtävässä kokeessa polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettajan havaitaan nauttineen alkoholia, mutta kokeen tuloksen perusteella ei ole todennäköisiä syitä epäillä kuljettajan rikkoneen 17 a §:n säännöksiä, ja päihtymys selvästi vaikuttaa kuljettajan ajokykyyn, poliisimies, rajavartiomies ja tullimies voivat kieltää ja tarvittaessa estää häntä kuljettamasta polkupyörää, moottorilla varustettua polkupyörää tai kevyttä sähköajoneuvoa, kunnes hänen elimistössään ei enää ole havaittavaa määrää alkoholia.
(uusi)	183 a §
	Koe nautitun alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi
	Poliisimies, rajavartiomies tai tullimies voi määrätä polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähkö-ajoneuvon kuljettajan kokeeseen, joka tehdään tämän mahdollisesti nauttiman alkoholin tai muun huumaavan aineen toteamiseksi. Koe on tehtävä siten ja sellaisella menetelmällä, ettei siitä aiheudu tarpeetonta tai kohtuutonta haittaa tutkittavalle.
	183 b §
	Henkilönkatsastus
(uusi)	Jos on todennäköisiä syitä epäillä, että moottorilla varustetun polkupyörän tai kevyen sähköajoneuvon kuljettaja on rikkonut 17 a §:n säännöksiä, häneen saadaan kohdistaa henkilönkatsastus luotettavan koetuloksen saamiseksi tai kokeesta kieltäytymisen

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
	vuoksi. Henkilönkatsastus voi käsittää tarkkuusalkometrikokeen tai verinäytteen ottamisen. Henkilönkatsastuksen toimittamisesta päättää poliisimies tai pidättämiseen oikeutettu virkamies. Verinäytteen saa ottaa vain terveydenhuollon ammattihenkilö. Henkilönkatsastuksesta ei saa aiheutua tutkittavalle mainittavaa terveydellistä haittaa.
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

3.

Laki

ajoneuvolain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
1 a §	1 a §
Soveltamisalan rajaukset	*Soveltamisalan rajaukset*
Tätä lakia ei sovelleta:	Tätä lakia ei sovelleta:
3) pyörätuoliin tai muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa.	3) pyörätuoliin *tai muuhun vastaavaan liikkumisesteisen henkilön käyttöön tarkoitettuun laitteeseen*, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 15 kilometriä tunnissa*;* *4) muuhun jalankulkijaa avustavaan laitteeseen, jonka moottoreiden yhteenlaskettu jatkuva nimellisteho on enintään 1,00 kilowattia ja jonka suurin rakenteellinen nopeus on enintään 6 kilometriä tunnissa.*
195 §	195 §
Liikennevirhemaksu	*Liikennevirhemaksu*
Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa. Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään *moottorikäyttöisen* ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. Mopoilijalle, mopon omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä tässä momentissa	Kuljettajalle voidaan määrätä 40 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä moottorikäyttöistä ajoneuvoa kuljetettaessa vaadittavien asiakirjojen mukana pitämisestä säädetään 96 §:n 5 momentissa. Ajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle voidaan määrätä 70 euron liikennevirhemaksu, jos hän tahallaan tai huolimattomuudesta rikkoo, mitä säädetään ajoneuvon tai hinattavan ajoneuvon rakennetta, varusteita tai kuntoa koskevassa 3 §:ssä, 7 a §:n 1–3 momentissa tai 12 §:n 1 momentissa. *Mopon, polkupyörän, moottorilla varustetun polkupyörän ja kevyen sähköajoneuvon kuljettajalle, omistajalle tai pysyvälle haltijalle* voidaan määrätä tässä momentissa

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
tarkoitetusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.	tarkoitetusta rikkomuksesta 40 euron liikennevirhemaksu.
— — — — — — — — — — — — — — — —	— — — — — — — — — — — — — — — —
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

4.

Laki

ajoneuvojen siirtämisestä annetun lain muuttamisesta

Eduskunnan päätöksen mukaisesti säädetään:

Voimassa oleva laki	*Ehdotus*
(uusi)	5 a §
	Mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvon siirto
	Jos liikenteen palveluista annetussa laissa tarkoitetun mikroliikenneluvan haltijan ajoneuvo on pysäköity mikroliikenneluvan lupaehtojen vastaisesti tai ilman voimassa olevaa mikroliikennelupaa kunnan hallinnoimalle alueelle, kunta tai kunnallinen pysäköinninvalvoja voi suorittaa lähi- tai varastosiirron välittömästi
	Tämä laki tulee voimaan päivänä kuuta 20 . .

16 **Vastaus Nuorisovaltuuston aloitteeseen vaikuttajapäivän seuranta kouluille / KK**

VD/4489/00.02.03.00/2024

KK/KM/VT/MT

”Keskiviikkona 8.5.2024 järjestettiin Vantaan vuosittainen vaikuttajapäivä, joka on vakiinnuttanut asemansa tärkeänä tapahtumana lasten- ja nuorten osallistamisessa. Vaikuttajapäivän tarkoituksena on tarjota nuorille mahdollisuus tuoda esiin ideoitaan ja kehitysehdotuksiaan kaupungin toimintaan.

Vaikuttajapäivään kutsuttiin kaksi osallistujaa jokaisesta vantaalaisesta oppilaitoksesta. Tapahtumassa lapset ja nuoret pääsivät keskustelemaan suoraan kaupungin päättäjien, toimialajohtajien ja muiden korkea virkaisten virkamiesten kanssa. Lapset ja nuoret ottivat osaa myös työpajoihin, joissa jalostettiin etenkin lapsia ja nuoria koskevia osallistavan budjetoinnin voittaneita hankkeita. Päivän toisessa työpajassa mietittiin oman asuinalueen/suuralueen hyviä ja huonoja puolia.

Kaupungin päättäjät osoittivat kiinnostusta ja sitoutumista lasten ja nuorten ehdotusten toteuttamiseen, ja monia projekteja luvattiin edistää eteenpäin. Tapahtumalla nousi kuitenkin myös kysymys siitä, että tapahtuvatko nämä muutokset oikeasti, vai jäävätkö vaikuttajapäivän lupaukset vain puheen tasolle. Tämän vuoksi onkin tärkeää varmistaa, että vaikuttajapäivän aikana sovitut hankkeet eivät unohdu ja niiden etenemistä seurataan.

Vantaan nuorisovaltuusto esittää, että Vantaan kaupunki velvoitetaan palaamaan vuosittain kouluille raportoimaan vaikuttajapäivän hankkeiden etenemisestä.

Tällä varmistetaan, että nuorten osallisuus kaupungin päätöksenteossa on aitoa ja jatkuvaa. On tärkeää, että nuoret näkevät konkreettisia tuloksia omasta vaikuttamistyöstään, mikä lisää heidän luottamustaan ja sitoutumistaan yhteiskunnalliseen osallistumiseen. Toivomme, että Vantaan kaupunki ottaa tämän aloitteen vakavasti ja ryhtyy toimenpiteisiin vaikuttajapäivän hankkeiden seurannan parantamiseksi.”

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Lasten ja nuorten Vaikuttajapäivän prosessi järjestetään Vantaalla joka vuosi. Prosessin koordinoinnista vastaa kasvatuksen ja oppimisen toimiala. Vaikuttajapäivän teema vaihtelee vuosittain liittyen kulloinkin ajankohtaisiin lapsia ja nuoria koskettaviin asioihin. Ennakkotehtävät lähetetään päiväkotien, koulujen ja oppilaitosten kautta kaikille Vantaan lapsille ja nuorille. Vaikuttajapäivän tapahtumassa ennakkotehtävien ja tapahtumassa käytyjen keskustelujen avulla johdettuja aloitteita ja ideoita edistetään eri tavoilla kaupungin prosesseissa ja toiminnoissa.

Aloitteessa tuotiin esille, että Vaikuttajapäivässä tehtyjen aloitteiden ja ideoiden seurantaa tulee tehostaa, ja kaupungin tulee raportoida Vaikuttajapäivässä nousseiden asioiden edistymisestä säännöllisesti. Kasvatuksen ja oppimisen toimialalta vastaamme aloitteeseen seuraavasti:

1. **Raportointi alueellisissa tapaamisissa:** Jatkossa raportoimme Vaikuttajapäivän vaikuttavuudesta vuosittain oppilaskuntien alueellisissa tapaamisissa, opiskelijakuntien hallitusten tapaamisissa ja Varian aktiiviopiskelijoiden tapaamisissa. Tämä mahdollistaa sen, että lapset ja nuoret voivat antaa palautetta ja seurata hankkeiden etenemistä yhdessä nuorten kanssa. Oppilaskuntien yhteistapaamisiin kutsutaan myös nuorisovaltuuston yläkoulujen kummivaltuutetut

2. **Tietojen kerääminen verkkosivuille**: Keräämme ja päivitämme tietoa hankkeiden ja aloitteiden etenemisestä vantaa.fi/vaikuttajapaiva-sivuille. Näin kaikki kiinnostuneet voivat seurata hankkeiden tilannetta ja edistymistä reaaliaikaisesti.

3. **Uusi osallistumissivusto:** Olemme luomassa uutta vantaa.fi-sivustoa, johon kootaan kaikki mahdollisuudet lapsille ja nuorille osallistua ja vaikuttaa. Tähän sivustoon liitetään myös erillinen sivu Vaikuttajapäivästä ja sen vaikuttavuudesta, jotta nuoret voivat helposti löytää tietoa ja seurata tapahtuman tuloksia.

4. **Tiedotus ja viestintä kahdensuuntaiseksi:** Huolehdimme siitä, että Vaikuttajapäivässä tehdyt aloitteet viedään eteenpäin tarkoituksenmukaisille tahoille. Tätä varten järjestämme tilaisuuksia, olemme mukana erilaisissa tapahtumissa ja seminaareissa, tiedotamme kaupungin sisäisesti intrassa ja sähköpostilistoilla. Viestintä on siis kahdensuuntaista, lasten ja nuorten näkemykset tulee olla hallinnossa tiedossa ja asioiden eteneminen tulee olla lasten ja nuorten tiedossa.

Näiden toimenpiteiden avulla haluamme varmistaa, että nuorten osallisuus on aitoa ja jatkuvaa, ja että he näkevät konkreettisia tuloksia omasta vaikuttamistyöstään. Toivomme, että nämä toimenpiteet vastaavat odotuksianne ja lisäävät nuorten luottamusta ja sitoutumista yhteiskunnalliseen osallistumiseen.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa nuorisovaltuustolle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus.

Liitteet:
- Nuorisovaltuuston aloite vaikuttajapäivän seuranta kouluille

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske, 040 620 5080, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Aloite: Vaikuttajapäivän seuranta kouluille!

Keskiviikkona 8.5.2024 järjestettiin Vantaan vuosittainen vaikuttajapäivä, joka on vakiinnuttanut asemansa tärkeänä tapahtumana lasten- ja nuorten osallistamisessa. Vaikuttajapäivän tarkoituksena on tarjota nuorille mahdollisuus tuoda esiin ideoitaan ja kehitysehdotuksiaan kaupungin toimintaan.

Vaikuttajapäivään kutsuttiin kaksi osallistujaa jokaisesta vantaalaisesta oppilaitoksesta. Tapahtumassa lapset ja nuoret pääsivät keskustelemaan suoraan kaupungin päättäjien, toimialajohtajien ja muiden korkea virkaisten virkamiesten kanssa. Lapset ja nuoret ottivat osaa myös työpajoihin, joissa jalostettiin etenkin lapsia ja nuoria koskevia osallistavan budjetoinnin voittaneita hankkeita. Päivän toisessa työpajassa mietittiin oman asuinalueen/suuralueen hyviä ja huonoja puolia.

Kaupungin päättäjät osoittivat kiinnostusta ja sitoutumista lasten ja nuorten ehdotusten toteuttamiseen, ja monia projekteja luvattiin edistää eteenpäin. Tapahtumalla nousi kuitenkin myös kysymys siitä, että tapahtuvatko nämä muutokset oikeasti, vai jäävätkö vaikuttajapäivän lupaukset vain puheen tasolle. Tämän vuoksi onkin tärkeää varmistaa, että vaikuttajapäivän aikana sovitut hankkeet eivät unohdu ja niiden etenemistä seurataan.

Vantaan nuorisovaltuusto esittää, että Vantaan kaupunki velvoitetaan palaamaan vuosittain kouluille raportoimaan vaikuttajapäivän hankkeiden etenemisestä.

Tällä varmistetaan, että nuorten osallisuus kaupungin päätöksenteossa on aitoa ja jatkuvaa. On tärkeää, että nuoret näkevät konkreettisia tuloksia omasta vaikuttamistyöstään, mikä lisää heidän luottamustaan ja sitoutumistaan yhteiskunnalliseen osallistumiseen. Toivomme, että Vantaan kaupunki ottaa tämän aloitteen vakavasti ja ryhtyy toimenpiteisiin vaikuttajapäivän hankkeiden seurannan parantamiseksi.

17 **Vastaus Juha Suoniemen ja Kai-Ari Lundellin sekä 16 muun valtuutetun aloitteeseen pysäköinnin valvonnan tehostamiseen ja häiriöpysäköinnin ehkäisyyn Vantaalla/ TeA (kvalt)**

VD/5901/00.02.00.03/2024

TeA/HW/JTa/AM/JI/JTy/MT

Juha Suoniemi ja **Kai-Ari Lundell** sekä 16 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaan kaupungin kasvu ja kehitys edellyttävät toimivaa ja turvallista infrastruktuuria. Liikennejärjestelyt, mukaan lukien pysäköinti, ovat keskeinen osa tätä kokonaisuutta. Viime aikoina on ilmennyt ongelmia väärinpysäköinnin kanssa erityisesti Myyrmäen alueella, mikä heikentää liikenteen sujuvuutta ja luo turvallisuusriskejä. Me allekirjoittaneet esitämme seuraavia toimenpiteitä pysäköinnin valvonnan tehostamiseksi Vantaalla:

1. Lisää valvontaresursseja: Suosittelemme pysäköinnin valvojien määrän lisäämistä erityisesti alueille, joissa väärinpysäköinti on ongelma. Tämä voi tarkoittaa uusien valvojien palkkaamista tai nykyisten resurssien kohdentamista tehokkaammin.
2. Teknologian hyödyntäminen: Ehdotamme, että kaupunki tutkii mahdollisuuksia ottaa käyttöön uusia teknologioita, kuten pysäköinninvalvontakameroita ja älykkäitä parkkisovelluksia, jotka voivat tehostaa pysäköinnin valvontaa ja ohjausta.
3. Pysäköintialueiden laajentaminen: Suosittelemme selvittämään asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmien laajentamista alueille, joilla on pulaa pysäköintitilasta. Tämä voisi vähentää luvattoman pysäköinnin määrää ja helpottaa asukkaiden ja asiakkaiden pysäköintimahdollisuuksia.

Näiden toimenpiteiden avulla voimme parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta Vantaalla. On tärkeää varmistaa, että kaupunkimme kasvaa kestävällä tavalla ja että liikennejärjestelyihin kiinnitetään riittävästi huomiota.”

Kaupunginvaltuusto 19.8.2024 § 26

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

Liite:
- allekirjoitettu Juha Suoniemen ja Kai-Ari Lundellin sekä 16 muun valtuutetun aloite pysäköinnin valvonnan tehostaminen ja häiriöpysäköinnin ehkäisy Vantaalla

___

Kaupunkiympäristön toimialan katujen ja puistojen palvelualue toteaa vastauksessaan seuraavaa:

Kunnallinen pysäköinninvalvonta
Pysäköinninvalvonnan tarkoituksena on taata kaupungissa asioiville autoilijoille pysäköintimahdollisuus sekä edistää liikenteen turvallisuutta ja sujuvuutta. Vantaan kaupungin kunnallisessa

pysäköinninvalvonnassa toimii tällä hetkellä kunnallisen pysäköinninvalvojan alaisuudessa yhteensä 12 pysäköinnintarkastajaa ja lähiesihenkilönä toimiva vastaava pysäköinnintarkastaja.

Pysäköinninvalvonnan tiimissä on todettu tarve uusien pysäköinnintarkastajien palkkaamiselle, jotta valvontatasoa voitaisiin ylläpitää Vantaan kaupungin ennakoidun kasvukehityksen tahdissa, ottaen samalla huomioon myös jatkuvasti tiivistyvä kaupunkitila. Viimeisimpien budjettineuvotteluiden yhteydessä toimiala harkitsi kahta lisävakanssia, joita ei kuitenkaan pystytty priorisoimaan riittävästi toimialan muiden lisähenkilöstötarpeiden vuoksi. Pysäköinnintarkastajan vakanssista ei sinänsä aiheudu kaupungille nettomenoa, koska henkilöstökulut voidaan kattaa virhemaksuina kerättävillä tuloilla.

Asiakkaiden taholta tulevien säännöllisten uhka- ja väkivaltatilanteiden vuoksi pysäköinninvalvontaa joudutaan työturvallissyistä tekemään parityönä, mikä vaikuttaa välittömästi valvonnan kattavuuteen. Valvontaa on jo nykyisin kohdistettu alueille, joissa väärinpysäköintiin liittyviä ongelmia on todettu tavanomaista enemmän.

Nykyinen lainsäädäntö ei mahdollista automaattiseen valvontaan perustuvaa virhemaksujen määräämistä. Lainsäädännön mukaan virhemaksu on sitä määrättäessä annettava ajoneuvon kuljettajalle. Jos kuljettaja ei virhemaksun määräämisen yhteydessä ole tavoitettavissa, voidaan se kiinnittää väärin pysäköityyn ajoneuvoon. Palvelualue seuraa kuitenkin aktiivisesti lainsäädännön, teknologian ja menetelmien kehittymistä.

Liikennejärjestelmäsuunnittelu
Vantaalla ei ole käytössä varsinaista asukas- tai yrityspysäköintijärjestelmää. Asemakaavassa määrätään autopaikkojen vähimmäismäärä ja kiinteistöt järjestävät itse tarvitsemansa pysäköinnin. Kaupunki tarjoaa täydentävää vieras- ja asiointipysäköintiä yleisillä alueilla katutilan niin salliessa.

Kivistössä, Keimolanmäessä ja Kaskelassa on kuitenkin käytössä pitkäaikaista maksullista pysäköintiä mahdollistava aluepysäköinti. Aluepysäköinti on tarkoitettu keskeneräisille alueille väliaikaiseksi lisäpysäköinniksi ja pysäköintialueet on toteutettu pääasiassa tyhjille, rakentamista odottaville tonteille. Näin järjestelmä on saatu luotua varsin vähin kustannuksin ja viemättä tilaa muulta pysäköinniltä.

Aluepysäköintiä voi tarvittaessa laajentaa uusille alueille, mikäli sopivia tyhjänä odottavia tontteja on tarjolla. Myyrmäen alueella sopivaa aluetta ei ole tunnistettu. Vaikka sopiva alue löytyisikin, on aina tapauskohtaisesti harkittava mikä ratkaisu ympäristöön sopii ja varmistettava, että kaupungin tarjoama pysäköinti on tarkoituksenmukaista eikä esimerkiksi kilpaile taloyhtiöiden omien pysäköintipaikkojen kanssa tai alueen kaupallisten toimijoiden kanssa.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Juha Suoniemelle ja Kai-Ari Lundellille sekä 16 muulle valtuutetulle aloitteen allekirjoittaneelle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus.
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liite:
- allekirjoitettu Juha Suoniemen ja Kai-Ari Lundellin sekä 16 muun valtuutetun aloite pysäköinnin valvonnan tehostaminen ja häiriöpysäköinnin ehkäisy Vantaalla

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Kaupungininsinööri Henry Westlin, henry.westlin@vantaa.fi

	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Pysäköinnin valvonnan tehostaminen ja häiriöpysäköinnin ehkäisy Vantaalla Vantaan kaupungin kasvu ja kehitys edellyttävät toimivaa ja turvallista infrastruktuuria. Liikennejärjestelyt, mukaan lukien pysäköinti, ovat keskeinen osa tätä kokonaisuutta. Viime aikoina on ilmennyt ongelmia väärinpysäköinnin kanssa erityisesti Myyrmäen alueella, mikä heikentää liikenteen sujuvuutta ja luo turvallisuusriskejä. Me allekirjoittaneet esitämme seuraavia toimenpiteitä pysäköinnin valvonnan tehostamiseksi Vantaalla: 1. Lisää valvontaresursseja: Suosittelemme pysäköinnin valvojien määrän lisäämistä erityisesti alueille, joissa väärinpysäköinti on ongelma. Tämä voi tarkoittaa uusien valvojien palkkaamista tai nykyisten resurssien kohdentamista tehokkaammin. 2. Teknologian hyödyntäminen: Ehdotamme, että kaupunki tutkii mahdollisuuksia ottaa käyttöön uusia teknologioita, kuten pysäköinninvalvontakameroita ja älykkäitä parkkisovelluksia, jotka voivat tehostaa pysäköinnin valvontaa ja ohjausta. 3. Pysäköintialueiden laajentaminen: Suosittelemme selvittämään asukas- ja yrityspysäköintijärjestelmien laajentamista alueille, joilla on pulaa pysäköintitilasta. Tämä voisi vähentää luvattoman pysäköinnin määrää ja helpottaa asukkaiden ja asiakkaiden pysäköintimahdollisuuksia. Näiden toimenpiteiden avulla voimme parantaa liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta Vantaalla. On tärkeää varmistaa, että kaupunkimme kasvaa kestävällä tavalla ja että liikennejärjestelyihin kiinnitetään riittävästi huomiota.	Aloitteen tekijän nimi: Juha Suoniemi ja Kai-Ari Lundell Aloitteen allekirjoittajat: 1. Niilo Kärki 2. Pirjo Luokkala 3. Juha Järä 4. Tuukka Saimen 5. Tiina Tuomela 6. Milad Dehghan 7. Suvi Karhu 8. Tanja Aidanjuuri 9. Eva Tawasoli 10. Siru Kauppinen 11. Antero Eerola 12. Reija Friman 13. Markku Weckman 14. Aki Mäkipernaa 15. Pasi Liukkonen 16. Aapo Happonen

18 **Vastaus Eeva Tikkasen, Susanna Kaijun, Reija Frimanin, Kai-Ari Lundellin ja Naima El Issaouin sekä 35 muun valtuutetun aloite opettajien ja tutkijoiden asiantuntemus otettava keskiöön vantaalaisten lasten ja nuorten osaamistason vahvistamisessa / KK (kvalt)**

VD/7936/00.02.00.03/2023

KK/VT/M/PP/EA/T-LÅ/E-LM/VT/MT

Eeva Tikkanen, Susanna Kaiju, Reija Friman, Kai-Ari Lundell ja **Naima El Issaoui** sekä 35 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Tuoreet Pisa-tutkimukset osoittavat suomalaisten nuorten osaamisen tason heikentyneen entisestään.

Tämän aloitteen allekirjoittaneiden mielestä Vantaalla on tunnistettava nykyistä paremmin, mitkä tekijät aidosti vaikuttavat lasten ja nuorten osaamistasoon. Tunnistettujen esteiden poistamiseksi on tehtävä töitä nykyistä määrätietoisemmin. Tässä työssä on hyödynnettävä vantaalaisten opettajien, rehtoreiden ja koulun muun henkilökunnan asiantuntemusta nykyistä enemmän. Myös tutkimus ja tutkimusnäyttö on otettava yhä vahvemmin mukaan vantaalaisten lasten ja nuoren osaamistasoa vahvistaessa.

Tämän aloitteen allekirjoittavat esittävät, että Vantaalla tehdään opettajille ja muulle koulun henkilökunnalle pikimmiten kyselytutkimus siitä, miten he lähtisivät ratkomaan tekijöitä, jotka ovat osaamistason laskuun vaikuttaneet. Samalla luodaan suunnitelma siitä, miten esimerkiksi kasvatustieteellinen, kehitys- ja neuropsykologinen sekä nuorisopsykiatrinen tutkimus ja tutkimusnäyttö otetaan nykyistä vahvemmin mukaan lasten ja nuorten osaamistason vahvistamiseksi tehtävään työhön Vantaalla. Tähän työhön tarvittavat resurssit tulee kartoittaa.

Tämän aloitteen allekirjoittaneiden mukaan laadukasta tiedolla johtamista tulee kaikkinensa vahvistaa Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla ja siihen tarvittavat lisäresurssit tulee kartoittaa. Laadukas tiedolla johtaminen vaatinee myös lasten, nuorten ja heidän huoltajien kokemusten selvittämistä, sekä uudenlaista yhteistyötä luottamushenkilöiden, virkamiesten, työntekijöiden ja asukkaiden välillä.

Meidän on Vantaalla varmistettava, että Pisa-tutkimuksissa esille tullut trendi osaamisen vaihtelusta koulujen sisällä ja välillä saadaan laskemaan. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan strategian mukaisesti jokaisella vantaalaisella nuorella tulee olla aito mahdollisuus kasvaa omaan parhaaseen potentiaaliinsa.”

Kaupunginvaltuusto 11.12.2023 § 24

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

Liite:
- allekirjoitettu Eeva Tikkasen, Susanna Kaijun, Reija Frimanin, Kai-Ari Lundellin ja Naima El Issaouin sekä 35 muun valtuutetun aloite opettajien ja tutkijoiden asiantuntemus otettava keskiöön vantaalaisten lasten ja nuorten osaamistason vahvistamisessa

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

PISA-tutkimuksessa esille noussut nuorten osaamistason lasku on erittäin laaja ja kompleksinen asia, johon vaikuttavat monet yhteiskunnalliset tekijät koulussa tapahtuvan oppimisen lisäksi. PISA-tuloksista virinnyt koulutuspoliittinen keskustelu kertoo omalta osaltaan suomalaisen laadukkaan perusopetuksen merkityksestä yhteiskunnassamme. Opetus- ja kulttuuriministeriön 2023 Sivistyskatsauksen mukaan oppimistulosten laskua selittävät mm. kulttuuriset syyt, jotka heijastavat elämäntavan sekä yhteiskunnallisten arvostusten ja asenteiden muutosta.

Aloitteessa esiin noussut huoli koulujen oppimistulosten eriämisessä on huomattu, ja siihen on pyritty vastaamaan Vantaalla mm.
-vuosiviikkotuntilisäyksillä (alkuopetuksen äidinkieli 1 vvt ja matematiikka 1 vvt)
-lisäämällä erityisopettajia luokille 1-2 ja 7-9
-kota-rahoituksella (valtion ja kaupungin oma rahoitus)
-laajalla koulutustarjonnalla ja keskitetyllä tuella (mm. tutorit, hankkeiden resurssiopettajat)
-kolmiportaisen tuen mallin jalkauttamisella

Vantaalla koulutus nähdään vahvasti osana lasten ja nuorten kotoutumista. Vantaa työnantajana huolehtii henkilöstön ajantasaisesta pedagogisesta ja didaktisesta osaamisesta. Vantaan perusopetuksen henkilöstölle on tarjolla kasvatuksen ja oppimisen toimialan tarjoamaa strategianmukaista täydennyskoulutusta sekä tutor-opettajien vertaistukea. Myös ulkopuolisten tahojen (OPH, AVI, Karvi, NM-instituutti jne.) järjestämiin koulutuksiin osallistuminen pyritään mahdollistamaan.

Nykyisellä resursoinnilla laajamittaista henkilöstökyselyä ei pystytä toteuttamaan, ja se vaatisi lisäpanostusta hallintoon. Mahdollisen selvityksen taloudelliset kustannukset edellyttävät kilpailuttamista, mikä vaatii hallinnon työvoimaa ja prosessin aikatauluttamista. Aikaisemman kokemuksen perusteella laadukas ja kattava ulkopuolisen toimijan toteuttama tutkimus perusopetuksen opettajille ja muulle koulun henkilökunnalle vaatii merkittävää taloudellista panostusta (arvioituna noin 50 000 €). Kasvatuksen ja oppimisen toimiala, etenkin perusopetus, kiinnostaa useita tutkimustahoja. Vantaa tekee aktiivista tutkimusyhteistyötä, jonka avulla saadaan merkittävää tutkimuspohjaista tietoa niin oppilaiden osaamisesta kuin henkilöstönkin näkemyksistä koulujen arjesta. Näin ollen laajan kyselytutkimuksen teettäminen perusopetuksen henkilöstölle ei toisi PISA-keskusteluun toivottua lisänäkökulmaa.

Kokemus on osoittanut, ettei kyselytutkimuksilla saavuteta tietoa samalla tavoin, kuin mitä voidaan saavuttaa dialogisesti eri foorumeilla. Paras mahdollinen kokonaisnäkemys lasten ja nuorten oppimisen haasteista ja niistä toimenpiteistä, joilla niihin vastataan, saadaan aktiivisella ja hyvin johdetulla vuoropuhelulla kasvatuksen ja oppimisen henkilöstön, sekä myös oppilaiden ja heidän huoltajiensa välillä sekä tutkimustietoon ja -näyttöön perustuvilla kehittämistoimenpiteillä ja niiden säännöllisellä arvioinnilla. Opettajakuntaa tavataan säännöllisesti työkokousten ja koulutusten tiimoilta, joissa käydään avointa keskustelua. Perusopetuksen aluepäälliköt järjestävät alueidensa kouluilla säännöllisesti navigointivierailuja, joissa käydään vuoropuhelua koulujen henkilöstön kanssa koulujen tilanteesta sekä ajankohtaisista ilmiöistä. Huoltajien kanssa tehtävä dialogi ja erilaiset järjestetyt tilaisuuden mahdollistavat pulmien syiden ja ratkaisuideoiden kuulemisen. Yhteistyötä ja dialogia kasvatuksen ja oppimisen toimialan henkilöstön sekä luottamushenkilöiden välillä olisi myös hyvä edelleen kehittää, jotta vuorovaikutus lisäisi yhteisiä näkemyksiä haasteisiin vastaamisesta.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla kehitetään aktiivisesti tiedolla johtamisen toimintatapoja, rakenteita sekä järjestelmiä toimialalla laaditun datavision (2022–2025) ja siinä määriteltyjen askelmerkkien pohjalta. Tiedolla johtamiseen liittyviä alustoja (erityisesti Power BI-raportit) ja rakenteita kehitetään tukemaan sitä, että jatkossa voimme aikaisempaa paremmin yhdistää erilaisista lähteistä saatavaa tietoa ja muodostaa laajaa kokonaiskuvaa koulutustarpeen ennakoinnin ja koulutuksen vaikuttavuuden arvioinnin tueksi.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla pidetään tärkeänä ja pyritään seuraamaan tiivisti oppimiseen, kehitykseen ja kasvuun liittyvää tutkimustietoa. Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla hyödynnetään kansallisten tiedontuottajien tuottamaa tutkimus- ja arviointitietoa tiedolla johtamisen tukena. Näiden aineistojen etuna on, että ne tarjoavat mahdollisuuden verrata Vantaan kehitystä kansallisesti. Esimerkiksi THL:n joka toinen vuosi toteuttaman kouluterveyskyselyn tuloksia on analysoitu toimialalla huolellisesti ja niitä hyödynnetään niin hyvinvointityön tuloksellisuuden seurannassa kuin kehittämistoimenpiteiden kohdistamisessa. Vantaalla seurataan myös tiiviisti muun muassa kansallisten oppimistulosarvioitien tuloksia (Karvi) ja näiden pohjalta annettuja kansallisia suosituksia. On kuitenkin havahduttu siihen, että tutkimuksen seuraamiseen ei ole riittävästi aikaa niin hallinnossa kuin kouluissakaan. Tutkimustiedon hyödyntämistä pyritään edistämään erityisesti koko toimialan yhteisissä strategiateemoihin liittyvissä kehittämisryhmissä, joiden tehtävänä on mm. seurata lasten ja nuorten kasvuun ja oppimiseen liittyvää kehitystä ja lainsäädäntöä.

Kaupunginhallitus 5.8.2024 § 17

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Eeva Tikkaselle, Susanna Kaijulle, Reija Frimanille, Kai-Ari Lundelille, Naima el Issaouille ja 35 muulle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

PISA-tutkimuksessa esille noussut nuorten osaamistason lasku on erittäin laaja ja kompleksinen asia, johon vaikuttavat monet yhteiskunnalliset tekijät koulussa tapahtuvan oppimisen lisäksi. PISA-tuloksista virinnyt koulutuspoliittinen keskustelu kertoo omalta osaltaan suomalaisen laadukkaan perusopetuksen merkityksestä yhteiskunnassamme. Opetus- ja kulttuuriministeriön 2023 Sivistyskatsauksen mukaan oppimistulosten laskua selittävät mm. kulttuuriset syyt, jotka heijastavat elämäntavan sekä yhteiskunnallisten arvostusten ja asenteiden muutosta.

Aloitteessa esiin noussut huoli koulujen oppimistulosten eriämisessä on huomattu, ja siihen on pyritty vastaamaan Vantaalla mm.
- vuosiviikkotuntilisäyksillä (alkuopetuksen äidinkieli 1 vvt ja matematiikka 1 vvt)

- lisäämällä erityisopettajia luokille 1–2 ja 7–9
- kota-rahoituksella (valtion ja kaupungin oma rahoitus)
- laajalla koulutustarjonnalla ja keskitetyllä tuella (mm. tutorit, hankkeiden resurssiopettajat)
- kolmiportaisen tuen mallin jalkauttamisella

Vantaalla koulutus nähdään vahvasti osana lasten ja nuorten kotoutumista. Vantaa työnantajana huolehtii henkilöstön ajantasaisesta pedagogisesta ja didaktisesta osaamisesta. Vantaan perusopetuksen henkilöstölle on tarjolla kasvatuksen ja oppimisen toimialan tarjoamaa strategianmukaista täydennyskoulutusta sekä tutor-opettajien vertaistukea. Myös ulkopuolisten tahojen (OPH, AVI, Karvi, NM-instituutti jne.) järjestämiin koulutuksiin osallistuminen pyritään mahdollistamaan.

Nykyisellä resursoinnilla laajamittaista henkilöstökyselyä ei pystytä toteuttamaan, ja se vaatisi lisäpanostusta hallintoon. Mahdollisen selvityksen taloudelliset kustannukset edellyttävät kilpailuttamista, mikä vaatii hallinnon työvoimaa ja prosessin aikatauluttamista. Aikaisemman kokemuksen perusteella laadukas ja kattava ulkopuolisen toimijan toteuttama tutkimus perusopetuksen opettajille ja muulle koulun henkilökunnalle vaatii merkittävää taloudellista panostusta (arvioituna noin 50 000 €). Kasvatuksen ja oppimisen toimiala, etenkin perusopetus, kiinnostaa useita tutkimustahoja. Vantaa tekee aktiivista tutkimusyhteistyötä, jonka avulla saadaan merkittävää tutkimuspohjaista tietoa niin oppilaiden osaamisesta kuin henkilöstönkin näkemyksistä koulujen arjesta. Näin ollen laajan kyselytutkimuksen teettäminen perusopetuksen henkilöstölle ei toisi PISA-keskusteluun toivottua lisänäkökulmaa.

Kokemus on osoittanut, ettei kyselytutkimuksilla saavuteta tietoa samalla tavoin, kuin mitä voidaan saavuttaa dialogisesti eri foorumeilla. Paras mahdollinen kokonaisnäkemys lasten ja nuorten oppimisen haasteista ja niistä toimenpiteistä, joilla niihin vastataan, saadaan aktiivisella ja hyvin johdetulla vuoropuhelulla kasvatuksen ja oppimisen henkilöstön, sekä myös oppilaiden ja heidän huoltajiensa välillä sekä tutkimustietoon ja -näyttöön perustuvilla kehittämistoimenpiteillä ja niiden säännöllisellä arvioinnilla. Opettajakuntaa tavataan säännöllisesti työkokousten ja koulutusten tiimoilta, joissa käydään avointa keskustelua. Perusopetuksen aluepäälliköt järjestävät alueidensa kouluilla säännöllisesti navigointivierailuja, joissa käydään vuoropuhelua koulujen henkilöstön kanssa koulujen tilanteesta sekä ajankohtaisista ilmiöistä. Huoltajien kanssa tehtävä dialogi ja erilaiset järjestetyt tilaisuuden mahdollistavat pulmien syiden ja ratkaisuideoiden kuulemisen. Yhteistyötä ja dialogia kasvatuksen ja oppimisen toimialan henkilöstön sekä luottamushenkilöiden välillä olisi myös hyvä edelleen kehittää, jotta vuorovaikutus lisäisi yhteisiä näkemyksiä haasteisiin vastaamisesta.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla kehitetään aktiivisesti tiedolla johtamisen toimintatapoja, rakenteita sekä järjestelmiä toimialalla laaditun datavision (2022–2025) ja siinä määriteltyjen askelmerkkien pohjalta. Tiedolla johtamiseen liittyviä alustoja (erityisesti Power BI-raportit) ja rakenteita kehitetään tukemaan sitä, että jatkossa voimme aikaisempaa paremmin yhdistää erilaisista lähteistä saatavaa tietoa ja muodostaa laajaa kokonaiskuvaa koulutustarpeen ennakoinnin ja koulutuksen vaikuttavuuden arvioinnin tueksi.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla pidetään tärkeänä ja pyritään seuraamaan, tiivisti oppimiseen, kehitykseen ja kasvuun liittyvää tutkimustietoa. Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla hyödynnetään kansallisten tiedontuottajien tuottamaa tutkimus- ja arviointitietoa tiedolla johtamisen tukena. Näiden aineistojen etuna on, että ne tarjoavat mahdollisuuden verrata Vantaan kehitystä kansallisesti. Esimerkiksi THL:n joka toinen vuosi toteuttaman kouluterveyskyselyn tuloksia on analysoitu toimialalla huolellisesti ja niitä hyödynnetään niin hyvinvointityön tuloksellisuuden seurannassa kuin kehittämistoimenpiteiden kohdistamisessa. Vantaalla seurataan myös tiiviisti muun muassa kansallisten

oppimistulosarvioitien tuloksia (Karvi) ja näiden pohjalta annettuja kansallisia suosituksia. On kuitenkin havahduttu siihen, että tutkimuksen seuraamiseen ei ole riittävästi aikaa niin hallinnossa kuin kouluissakaan. Tutkimustiedon hyödyntämistä pyritään edistämään erityisesti koko toimialan yhteisissä strategiateemoihin liittyvissä kehittämisryhmissä, joiden tehtävänä on mm. seurata lasten ja nuorten kasvuun ja oppimiseen liittyvää kehitystä ja lainsäädäntöä.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla kerätään laajasti oppimiseen ja oppijoiden hyvinvointiin liittyvää tietoa sekä tehdään säännöllisesti lasten ja nuorten, heidän huoltajiensa sekä henkilöstön kokemuksia kartoittavia kyselyitä ja selvityksiä toiminnan arvioimiseksi ja kehittämiseksi. Lisäksi toimialalla on käynnissä tutkimusyhteistyötä, mutta toimialalla ei itse toteuteta tieteellistä tutkimusta. Henkilöstölle on tarjolla kasvatuksen ja oppimisen toimialan tarjoamaa strategianmukaista täydennyskoulutusta ja osaamisen kehittämistä.

Toimialalla tiedolla johtamista ohjaa toimialan yhteinen datavisio. Oppimiseen ja hyvinvointiin liittyvää tietoa kerätään ja hyödynnetään monella tasolla: yksilö-, ryhmä-, koulu- alue- ja kaupunkitasolla. Huomiota on kiinnitetty käytössä olevan tiedon validointiin, tiedon raportointiin sekä erilaisten tietolähteiden hyödyntämiseen päätöksenteon tukena. Palvelualueilla tehdään tiedolla johtamisessa yhteistyötä mm. kuusikkokaupunkien kanssa (vertailut). Niin omassa toiminnassa syntyvää kuin ulkopuolisten toimijoiden tuottamaa tietoa hyödynnetään päätöksenteossa ja resurssien jakamisessa.

Toimialan nykyisten tietonäkymien rakentaminen ja päivittäminen on tapahtunut pitkälle hankerahoituksen turvin (mm. Yhteinen koulu -hanke segregaatiotiedon tuottamiseen). Jatkuvuuden varmistamiseksi ja ennakoivan tiedolla johtamisen kehittämiseksi olisi tärkeää, että tiedolla johtamiseen resursoidaan riittävästi henkilötyövuosia. Tämä tarkoittaisi minimissään kahta data-analytiikkaan/ tiedolla johtamiseen perehtynyttä asiantuntijaa, jonka päätehtävänä olisi tiedolla johtamisen mahdollistaminen (1 htv:n euromääräinen kustannus n. 63 000 € vuodessa).

Kansainvälistä, kansallista sekä paikallista arviointi- ja tutkimustietoa hyödynnetään toimialalla monipuolisesti. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan eri alojen ammattilaiset seuraavat oman alansa kehitystä osana perustyötä. Tutkimus- ja arviointitieto on myös asiantuntijatyön perusta ja jokaisen asiantuntijan työtehtävään sisältyy omalta osaltaan ajankohtaisen tutkimustiedon seuraaminen ja sen hyödyntäminen omassa työssään. Lautakunnille ja muille päätöselimille valmistellut esitykset perustuvat viimeaikaisimpaan tietoon. Palvelualueiden ja yksiköiden johtoryhmät perustavat päätöksiänsä arviointi- ja tutkimustietoon.

Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla on mm. alueellisia tai kehittämisryhmärakenteita, joissa mm. nostetaan esiin viimeaikaisinta tutkimusperusteista tietoa toiminnan kehittämisen tueksi. Tätä kautta pyritään saamaan tieteellinen ja luotettava tieto osaksi yksiköiden toiminnan ohjausta ja suunnittelua.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa Eeva Tikkaselle, Susanna Kaijulle, Reija Frimanille, Kai-Ari Lundelille, Naima el Issaouille ja 35 muulle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja

b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liitteet:

- allekirjoitettu Eeva Tikkasen, Susanna Kaijun, Reija Frimanin, Kai-Ari Lundellin ja Naima El Issaouin sekä 35 muun valtuutetun aloite opettajien ja tutkijoiden asiantuntemus otettava keskiöön vantaalaisten lasten ja nuorten osaamistason vahvistamisessa

Täytäntöönpano: lakiasiat- ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske, puh. 040 620 5080, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Opettajien ja tutkijoiden asiantuntemus otettava keskiöön vantaalaisten lasten ja nuorten osaamistason vahvistamisessa Tuoreet Pisa-tutkimukset osoittavat suomalaisten nuorten osaamisen tason heikentyneen entisestään. Tämän aloitteen allekirjoittaneiden mielestä Vantaalla on tunnistettava nykyistä paremmin, mitkä tekijät aidosti vaikuttavat lasten ja nuorten osaamistasoon. Tunnistettujen esteiden poistamiseksi on tehtävä töitä nykyistä määrätietoisemmin. Tässä työssä on hyödynnettävä vantaalaisten opettajien, rehtoreiden ja koulun muun henkilökunnan asiantuntemusta nykyistä enemmän. Myös tutkimus ja tutkimusnäyttö on otettava yhä vahvemmin mukaan vantaalaisten lasten ja nuoren osaamistasoa vahvistaessa. Tämän aloitteen allekirjoittavat esittävät, että Vantaalla tehdään opettajille ja muulle koulun henkilökunnalle pikimmiten kyselytutkimus siitä, miten he lähtisivät ratkomaan tekijöitä, jotka ovat osaamistason laskuun vaikuttaneet. Samalla luodaan suunnitelma siitä, miten esimerkiksi kasvatustieteellinen, kehitys- ja neuropsykologinen sekä nuorisopsykiatrinen tutkimus ja tutkimusnäyttö otetaan nykyistä vahvemmin mukaan lasten ja nuorten osaamistason vahvistamiseksi tehtävään työhön Vantaalla. Tähän työhön tarvittavat resurssit tulee kartoittaa. Tämän aloitteen allekirjoittaneiden mukaan laadukasta tiedolla johtamista tulee kaikkinensa vahvistaa Kasvatuksen ja oppimisen toimialalla ja siihen tarvittavat lisäresurssit tulee kartoittaa. Laadukas tiedolla johtaminen vaatinee myös lasten, nuorten ja heidän huoltajien kokemusten selvittämistä, sekä uudenlaista yhteistyötä luottamushenkilöiden, virkamiesten, työntekijöiden ja asukkaiden välillä. Meidän on Vantaalla varmistettava, että Pisa-tutkimuksissa esille tullut trendi osaamisen vaihtelusta koulujen sisällä ja välillä saadaan laskemaan. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan strategian mukaisesti jokaisella vantaalaisella nuorella tulee olla aito mahdollisuus kasvaa omaan parhaaseen potentiaaliinsa. Vantaalla 11.12.2023	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> Eeva Tikkanen Susanna Kaiju Reija Friman Kai-Ari Lundell Naima El Issaoui <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Anu Hall 2. Elina Nykyri 3. Juha Järä 4. Sirpa Siru Kauppinen 5. Manav Phull 6. Antero Eerola 7. Vaula Norrena 8. Patrik Karlsson 9. Tiina Tuomela 10. Jussi Vähäkangas 11. Tuire Kaimio 12. Minttu Sillanpää 13. Paula Lehmuskallio 14. Juha Suoniemi 15. Funda Demiri 16. Tanja Aidanjuuri 17. Janne Hartikainen 18. Suvi Karhu 19. Marjo Vacker 20. Nina Nummela 21. Ida Tamminen 22. Markku Weckman 23. Jouko Jääskeläinen 24. Oskari Iivarinen 25. Tuomas Mutanen 26. Mikko Viilo 27. Milad Dehghan 28. Faysal Abdi 29. Aki Mäkipernaa 30. Tia Seppänen 31. Jussi Särkelä 32. Maarit Raja-Aho 33. Eva Tawasoli 34. Mika Kasonen 35. Jari Sainio

19 **Vastaus Marjo Vackerin ja Nina Nummelan sekä 34 muun valtuutetun aloite Vantaalle jengiytymisen ja rikollisuuden ennaltaehkäisevä- hanke peruskouluihin / KK (kvalt)**

VD/4098/00.02.00.03/2024

KK/ST/SL/KP/HH/VT/MT

Marjo Vacker ja **Nina Nummela** sekä 34 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Nuorten erilainen oireilu ja häiriökäyttäytyminen on lisääntynyt, mikä tulee esiin myös oppilaitosten arjessa. Kyse on monimuotoisesta yhteiskuntaa, yhteisöjä ja yksilöjä koskevasta ongelmasta, joka edellyttää monialaista osaamista, ennaltaehkäisevää toimintaa sekä konkreettisia toimia, joilla rikoksilla ja väkivallalla oireilevia nuoria voidaan auttaa mahdollisimman varhain.

Vuonna 2023 Vantaan kaupunki on hakenut valtionavustusta aiempina vuosina hankkeeseen: ”Nuorten jengiytymisen ja rikollisuuden ehkäiseminen sekä hyvinvointi- ja turvallisuusosaamisen vahvistaminen toisen asteen oppilaitoksissa”.

Tarvitsemme toimia myös peruskouluihin, jolloin ennaltaehkäisy olisi mahdollista varhaisemmassa vaiheessa. Vantaan kouluissa opetetaan tunne- ja vuorovaikutustaitoja, joilla tavoitellaan kokonaisvaltaista hyvinvointia, jengiytymisen – ja rikollisuuden ennaltaehkäisy olisi tärkeää tämän lisäksi.

15.3.2024 Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen monikulttuurisuusasiain neuvottelukunnat toteavat kannanotossaan, että ”Neuvottelukunnat vaativat yhteistoiminnan tehostamista ja tiedonsaannin parantamista eri toimijoiden välillä, jotta löydetään kustannustehokkaita ja vaikuttavia keinoja turvallisuuden parantamiseksi ja nuorisorikollisuuden kitkemiseksi.

Taustaa Helsingistä
”Tämän vuoden 2024 alussa käynnistettiin koulujen turvallisuuden lisäämiseen tähtäävä hanke Helsingissä. Hanke kestää vuoden. Kehittämishanke keskittyy jengiytymisen ja rikollisuuden ennaltaehkäisyyn.
Koulujen oppilaiden ja henkilöstön lisäksi mukana toiminnassa on muun muassa poliisi. Hankkeessa työskentelee seitsemän projektiasiantuntijaa, jotka muun muassa järjestävät kouluilla Nuoret ja rikollisuus - oppitunteja.

Yläkouluikäisille tarkoitetuilla tunneilla käydään läpi poliisin ja sisäministeriön tuottamaa materiaalia, kuten videoita ja tietoiskuja. Nuorille kerrotaan tarkemmin esimerkiksi rikoslaista. Lisäksi koulujen henkilökuntaa koulutetaan turvallisuustilanteiden arvioinneissa sekä tarjotaan kohdennettua tukea niille oppilaille, jotka oireilevat väkivaltaisella käytöksellä. Projektissa on tarkoitus selkeyttää koulujen toimintamalleja tapauksissa, joissa herää huoli lapsen tai nuoren joutumisesta rikoksia tekevän jengin vaikutuspiiriin.”

Lisätiedot: Helsinki tekee peruskouluissa työtä jengiytymisen ja rikollisuuden ehkäisemiseksi | Helsingin kaupunki

Me valtuustoaloitteen allekirjoittaneet esitämme pyynnön Vantaan kasvatuksen – ja oppimisen sekä Nuoriso- ja yhteisöpalveluiden toimialalle tarkastella samaisen kehittämishankkeen mahdollisuutta myös Vantaan peruskouluihin.”

Kaupunginvaltuusto 20.5.2024 § 19

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

Liite:
- allekirjoitettu Marjo Vackerin ja Nina Nummelan sekä 34 muun valtuutetun aloite Vantaalle jengiytymisen ja rikollisuuden ennaltaehkäisevä- hanke peruskouluihin

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala sekä kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala toteavat vastauksenaan seuraavaa:

Perusopetuksen rikollisuutta ennaltaehkäisevästä työstä

Koulujen turvallisuus ja oppilasyhteisöjen hyvinvointi ovat erottamattomasti liitoksissa toisiinsa. Perusopetuksessa on kehitetty paljon toimintaa, joka tukee kouluja sekä suoraan että välillisesti nuorisorikollisuuden ja väkivallan ennaltaehkäisyssä.

Vantaalla on tehty pitkäjänteisesti työtä oppilaiden hyvinvoinnin edistämiseksi ja kiusaamisen ennaltaehkäisemiseksi. Jokaisella koululla on säännölliset Hyvinvoinnin vuosikelloon pohjautuvat tunnetaito- ja vuorovaikutustaitotunnit, joissa lisäpanostuksia on tehty erityisesti 7. ja 8. luokkien osalta. Henkilöstölle on tarjottu koulutusta tunne- ja vuorovaikutustaitojen opettamiseen ja kouluilla toimivat myös tunne- ja vuorovaikutustaitojen tutor-opettajat.

Vantaalla on otettu lukuvuoden 2022–2023 alussa käyttöön Kiusaamisen ehkäisemisen ja puuttumisen toimenpideohjelma, jota on jalkautettu systemaattisesti käyttöönotosta asti. Lisäksi kouluissa on ollut käytössä lukuvuoden 2023–2024 alusta lähtien Koulu kaikille-malli (läsnäolon tukemisen ja poissaoloihin puuttumisen malli). Mallin perustana on kouluun kiinnittyminen.

Kaikissa kaupungin omissa tiloissa on käytössä turvallisemman tilan periaatteet. Tämä ohjeistus on käyty kaikilla perusopetuksen kouluilla läpi. Turvallinen tila on paikka, joka tarjoaa paikallaolijoille tunteen fyysisestä, henkisestä ja sosiaalisesta turvallisuudesta. Tavoitteena on, että kenenkään ei tarvitse kohdata minkäänlaisia syrjinnän, kiusaamisen, häirinnän tai väkivallan muotoja. Tämä tarkoittaa ennen kaikkea aktiivista toimintaa tämän ehkäisemiseksi ja puuttumista tilanteisiin, joissa näin tapahtuu. Jalkauttaminen jatkuu tänä lukuvuonna kuraattoreiden johdolla osana yhteisöllistä opiskeluhuoltotoimintaa 7. luokkalaisten kanssa.

Hyvinvointia ja turvallisuutta edistetään kouluissa myös toimintakulttuurin tasolla. Jo 22 koulua 41:stä on lähtenyt mukaan ProKoulu-toimintaan, joka on koulujen toimintakulttuurin kehittämisen prosessi. ProKoulu on tutkittuun tietoon perustuva ja jatkuva kehittämistyö oppilaiden systemaattiseen ohjaamiseen ja työyhteisön toimintakulttuurin kehittämiseen. Niissä kouluissa, joissa ProKoulu toimintaa on ollut useamman vuoden ajan, on esimerkiksi havaittu henkilöstön minäpystyvyyden kokemuksen lisääntyneen etenkin haastavissa oppilastilanteissa.

Perusopetuksen Yhteinen turvaverkko -hanke

Perusopetuksessa on toiminut lukuvuoden 2023 alusta alkaen Yhteinen turvaverkko -hanke, jonka tavoitteena on kehittää toimenpiteitä turvallisemman ja hyvinvoivan perusopetuksen järjestämiseksi sekä nuorisorikollisuuden ehkäisemiseksi. Hanke on osa valtion erityisavustusta toimenpiteisiin nuorten jengiytymisen ja rikollisuuden ehkäisemiseksi, kuten aloitteessa viitattu Helsingin kaupungin hanke. Vantaalla hanke on sijoittunut perusopetukseen. Hankkeessa työskentelee kaksi henkilöä lukuvuosien 2023–2024 ja 2024–2025 ajan.

Hanke toimii perusopetuksen palvelualueella, mutta se tekee tiiviisti yhteistyötä muiden palvelualueiden, toimialojen ja yhteistyökumppaneiden kanssa (mm. poliisi, hyvinvointialue) nuorisorikollisuuden ennaltaehkäisemiseksi. Lisäksi hanke on mukana kansallisessa hankeverkostossa, jossa on tehnyt tiiviimpää verkostoyhteistyötä mm. Turun, Tampereen, Keravan, Mäntsälän ja Helsingin kanssa.

Hankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on, että

- kouluissa työskentelevän henkilöstön ymmärrys nuorten rikollisuudesta ja väkivallasta ilmiönä lisääntyy sekä käsitys koulun ennaltaehkäisevästä toiminnasta vahvistuu
- henkilöstön valmiudet kohdata koulun arjessa haastavaa käytöstä ja puuttua siihen lisääntyvät
- kouluissa vahvistuvat ja vakiintuvat sellaiset rakenteet ja käytännöt, jotka tukevat turvallisuutta sekä edistävät myönteistä toimintakulttuuria
- koulujen ja muiden toimijoiden välisiä toimivia yhteistyökäytänteitä tehdään näkyväksi ja yhteistyö kiusaamisen, väkivallan ja häirinnän ehkäisemiseksi tiivistyy

Toimenpiteet

<u>Henkilöstön osaamisen ja valmiuksien vahvistaminen</u>
Perusopetuksen henkilöstölle järjestetään turvallisen oppimisympäristön koulutusta. Koulutusta on sisällöllisesti kohdennettu eri henkilöstöryhmille tarpeenmukaisesti. Näiden koulutusten teemoja ovat (1) pedagoginen turvallisuus ja haastavan käyttäytymisen ennaltaehkäisy, (2) kärjistyneiden tilanteiden ehkäiseminen ja hallinta sekä (3) väkivaltaisen käytöksen kohtaaminen. Koulua johtaville rehtoreille ja apulaisrehtoreille järjestetään lisäksi Henkisen ensiavun koulutusta.
Hankkeessa on lisäksi kehitetty uusien rehtorien ja turvallisuusvastaavien turvallisuusperehdytyskäytänteitä yhdessä kaupunkiturvallisuustiimin kanssa.

<u>Turvallisuuden toimintakulttuuria tukevat rakenteet ja käytännöt</u>
Hankkeen useat toimenpiteet ovat omiaan vaikuttamaan myös toimintakulttuuriin vahvistamalla kaupunkitasoisesti sellaisia rakenteita ja käytäntöjä, jotka tukevat toiminnan systemaattisuutta, jaettua vastuuta ja yhteistyötä. Hankkeessa uudistetaan koulujen käytössä olevia turvallisuussivustoja yhdessä

opiskeluhuollon kanssa ja tehdään niistä yhä käytettävämpiä koko koulun henkilöstölle. Samassa yhteydessä ohjeistuksia päivitetään ja kehitetään tehtyjen havaintojen perusteella.

Jokaisella koululla on vähintään yksi turvallisuusvastaava, joiden ympärille on perustettu turvallisuusvastaavien verkosto. Verkosto tapaa lukuvuoden alussa turvallisuusvastaaville ja uusille rehtoreille suunnatussa turvallisuusperehdytyksessä, joka järjestetään yhteistyössä kaupunkiturvallisuustiimin ja ennalta estävän poliisin kanssa. Lisäksi verkostolla on lukuvuodessa kaksi vapaamuotoisempaa verkostotapaamista. Verkoston tarkoituksena on edistää koulujen välistä vuoropuhelua ja hyvien käytänteiden jakamista. Turvallisuusvastaaville on laadittu materiaalipankki, joka toimii myös tiedon vaihtamisen alustana koulujen välillä.

Ammattilaisten välisen vuoropuhelun lisääminen ja tiedonkeruu
Hanke pyrkii edistämään koulujen ja muiden toimijoiden välistä vuorovaikutusta järjestämällä alueellisia turvallisuusdialogeja sekä koulujen henkilökunnalle että koulujen yhteistyötahoille (mm. järjestöt, poliisi, nuorisotoimi). Dialogeissa yhteisiä keskusteluja siivittävät asiantuntijoiden alustuspuheenvuorot, tarjoten osallistujille myös ajankohtaista tietoa nuorten rikollisuudesta. Alueellisten dialogien keskusteluista kootaan muistiot, jotta osallistujat saavat nähdäkseen myös, millaista keskustelua muilla alueilla käytiin saman aiheen ympäriltä.

Alueelliset dialogit toimivat myös tiedonkeruun menetelmänä. Hanke pyrkii kuulemaan laajasti henkilöstöä, yhteistyötahoja ja oppilaita erilaisin tavoin, muodostaakseen kokonaiskuvaa alueellisista ja kaupunkitasoisista tilannekuvista aihepiirin ympärillä. Alueellisten dialogien lisäksi hanke vierailee lukuvuoden 2024–2025 aikana perusopetuksen kouluilla keskustelemassa oppilaiden kanssa koulun turvallisuudesta, turvallisuuden tunteeseen vaikuttavista asioista sekä kehittämiskohteista. Tämän lisäksi oppilaiden näkemyksiä edellä mainituista teemoista kartoitetaan nimettömällä kyselyllä. Saatua tietoa hyödynnetään eri tavoin. Jokainen koulu saa koonnin omassa koulussa nousseista keskeisistä teemoista. Tavoitteena on, että koulu jatkaa materiaalin pohjalta asian työstämistä yhdessä oppilaiden kanssa, muodostaen koululle yhden kehittämistavoitteen kevätkaudelle. Lisäksi koulut saavat nähdäkseen koonnin alueellisista ja kaupunkitasoisista havainnoista. Kaikki kerätty tieto ja saadut havainnot toimivat myös tiedolla johtamisen tukena kaupunkitasoisesti.

Ennalta estävän poliisin, ankkuritoiminnan ja perusopetuksen välinen yhteistyö
Hankkeen osatavoitteena on edistää ankkuritoiminnan ja koulun välistä yhteistyötä. Ankkuritoiminta on poliisin johtama moniammatillinen yhteistyömalli. Ankkuritiimeissä työskentelee poliisin lisäksi sosiaalityöntekijä, nuorisotyöntekijä ja terveydenhoitaja. Hanke osallistuu toiminnan kehittämiseen osana Vantaa-Keravan alueen ankkuritoiminnan ohjausryhmää sekä tarjoamalla koulun henkilöstölle tietoa ankkuritoiminnasta, sen kohderyhmästä ja toimintaan ohjautumisesta. Kouluilla on tiivistä yhteistyötä ennalta estävän poliisitoiminnan (eet) kanssa ja eet-poliisi on ollut mukana mm. uusien rehtoreiden ja turvallisuusvastaavien perehdytyksissä ja alueellisissa vanhempainilloissa.

Muuhun kehittämistyöhön osallistuminen

Hanke on osa jatkumoa kiusaamisen, väkivallan ja häirinnän vastaiselle työlle ja osallistuu perusopetuksessa sekä muiden toimijoiden kanssa monenlaiseen kehittämistoimintaan näiden teemojen ympärillä. Hanke on muun muassa mukana yhteistyössä päivittämässä suunnitelmaa oppilaiden suojaamiseksi väkivallalta, häirinnältä ja kiusaamiselta. Työn tavoitteena on yhä edelleen selkeyttää ja systematisoida ennaltaehkäisyn ja puuttumisen tapoja sekä lisätä yhteistä ymmärrystä siitä, mitä nämä ilmiöt pitävät sisällään. Suunnitelmaa käsitellään henkilöstön kanssa ja siitä tiedotetaan huoltajille, oppilaille ja yhteistyötahoille vuosittain. Päivitetyn suunnitelman jalkauttamista on tarkoitus

tukea muun muassa laatimalla siitä koulujen käyttöön tiivistettyä materiaalia, helpottamaan yhteistä käsittelyä henkilöstön, oppilaiden ja huoltajien kanssa.

Kasvatuksen ja oppimisen sekä Nuoriso- ja yhteisöpalveluiden yhteistyö ja mahdolliset jatkohankkeet
Kasvatuksen ja oppimisen sekä Nuoriso- ja yhteisöpalvelujen toimialat tekevät laajasti yhteistyötä aiheen ympärillä sekä seuraavat yhdessä mahdollisia uusia aihepiiriin liittyviä rahoituskanavia.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Marjo Vackerin ja Nina Nummelan sekä 34 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liitteet:
- allekirjoitettu Marjo Vackerin ja Nina Nummelan sekä 34 muun valtuutetun aloite Vantaalle jengiytymisen ja rikollisuuden ennaltaehkäisevä- hanke peruskouluihin

Täytäntöönpano: lakiasiat- ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske, puh. 040 620 5080, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Vantaalle jengiytymisen ja rikollisuuden ennaltaehkäisevä- hanke peruskouluihin Nuorten erilainen oireilu ja häiriökäyttäytyminen on lisääntynyt, mikä tulee esiin myös oppilaitosten arjessa. Kyse on monimuotoisesta yhteiskuntaa, yhteisöjä ja yksilöjä koskevasta ongelmasta, joka edellyttää monialaista osaamista, ennaltaehkäisevää toimintaa sekä konkreettisia toimia, joilla rikoksilla ja väkivallalla oireilevia nuoria voidaan auttaa mahdollisimman varhain. Vuonna 2023 Vantaan kaupunki on hakenut valtionavustusta aiempina vuosina hankkeeseen: ”Nuorten jengiytymisen ja rikollisuuden ehkäiseminen sekä hyvinvointi- ja turvallisuusosaamisen vahvistaminen toisen asteen oppilaitoksissa”. Tarvitsemme toimia myös peruskouluihin, jolloin ennaltaehkäisy olisi mahdollista varhaisemmassa vaiheessa. Vantaan kouluissa opetetaan tunne- ja vuorovaikutustaitoja, joilla tavoitellaan kokonaisvaltaista hyvinvointia, jengiytymisen – ja rikollisuuden ennaltaehkäisy olisi tärkeää tämän lisäksi. 15.3.2024 Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen monikulttuurisuusasiain neuvottelukunnat toteavat kannanotossaan, että ”Neuvottelukunnat vaativat yhteistoiminnan tehostamista ja tiedonsaannin parantamista eri toimijoiden välillä, jotta löydetään kustannustehokkaita ja vaikuttavia keinoja turvallisuuden parantamiseksi ja nuorisorikollisuuden kitkemiseksi. **Taustaa Helsingistä** ”Tämän vuoden 2024 alussa käynnistettiin koulujen turvallisuuden lisäämiseen tähtäävä hanke Helsingissä. Hanke kestää vuoden. Kehittämishanke keskittyy jengiytymisen ja rikollisuuden ennaltaehkäisyyn. Koulujen oppilaiden ja henkilöstön lisäksi mukana toiminnassa on muun muassa poliisi. Hankkeessa työskentelee seitsemän projektiasiantuntijaa, jotka muun muassa järjestävät kouluilla Nuoret ja rikollisuus -oppitunteja.	Aloitteen tekijän nimi: Marjo Vacker Nina Nummela Aloitteen allekirjoittajat: 1. Niilo Kärki 2. Juha Järä 3. Kai-Ari Lundell 4. Juha Suoniemi 5. Suvi Karhu 6. Markku Weckman 7. Pirjo Luokkala 8. Tiina Tuomela 9. Jouko Jääskeläinen 10. Milad Dehghan 11. Pirkko Letto 12. Ida Tamminen 13. Tuomas Mutanen 14. Lasse Norres 15. Anitta Orpana 16. Faysal Abdi 17. Janne Hartikainen 18. Tanja Aidanjuuri 19. Jari Sainio 20. Minna Heikkinen 21. Pasi Liukkonen 22. Eeva Tikkanen 23. Vaula Norrena 24. Eva Tawasoli 25. Sirpa Siru Kauppinen 26. Aadan Ibrahim 27. Oskari Iivarinen 28. Heli Hakala 29. Emmi Pajunen 30. Susanna Kaiju 31. Mika Niikko 32. Stefan Åstrand 33. Siri Ahokas 34. Topi Liutu

Yläkouluikäisille tarkoitetuilla tunneilla käydään läpi poliisin ja sisäministeriön tuottamaa materiaalia, kuten videoita ja tietoiskuja. Nuorille kerrotaan tarkemmin esimerkiksi rikoslaista. Lisäksi koulujen henkilökuntaa koulutetaan turvallisuustilanteiden arvioinneissa sekä tarjotaan kohdennettua tukea niille oppilaille, jotka oireilevat väkivaltaisella käytöksellä. Projektissa on tarkoitus selkeyttää koulujen toimintamalleja tapauksissa, joissa herää huoli lapsen tai nuoren joutumisesta rikoksia tekevän jengin vaikutuspiiriin.” Lisätiedot: Helsinki tekee peruskouluissa työtä jengiytymisen ja rikollisuuden ehkäisemiseksi | Helsingin kaupunki Me valtuustoaloitteen allekirjoittaneet esitämme pyynnön Vantaan kasvatuksen – ja oppimisen sekä Nuoriso- ja yhteisöpalveluiden toimialalle tarkastella samaisen kehittämishankkeen mahdollisuutta myös Vantaan peruskouluihin. Vantaalla 20.5.2024	

20 Vastaus Vaula Norrenan ja Naima el Issaouin sekä 27 muun valtuutetun aloitteeseen monimuotoisuuden lisäämisestä kaupungin rekrytoinneissa / PT (kvalt)

VD/3218/00.02.00.03/2024

PT/PV-S/EJ

Vaula Norrena ja **Naima el Issaoui** sekä 27 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaa on strategiassaan sitoutunut yhdenvertaisuuden vahvistamiseen kaupungin eri toimialoilla. Henkilöstöpolitiikassa tämä tarkoittaa monenlaisten ihmisten palkkaamista töihin. Kaupungin tulisi siis kiinnittää erityistä huomiota siihen, että töihin palkataan riittävässä määrin mm. nuoria, maahanmuuttajia ja iäkkäitä hakijoita.

Nyt alle 30-vuotiaiden työttömyys on kasvanut roimasti ja vastaavasti yli 50-vuotiaidenkin on vaikeaa saada töitä. Vantaan kaupungin työntekijöistä vain 10 % työntekijöistä on maahanmuuttajataustaisia. Myös vamman omaavia työntekijöitä tulisi palkata, eriarvoisuuden estämiseksi ja esimerkkiä muille työnantajille näyttäen.

Yksi hyvä keino on anonyymi rekrytointi. Silloin hakemuksesta ei näe, minkä ikäinen, niminen, kielinen tai etnisen taustan omaava hakija on.
Anonyymissa rekrytoinnissa työhaastatteluun pääsee tutkitusti kaksi kertaa enemmän esim. äidinkieleltään vieraskielisiä hakijoita kuin tavanomaisella tavalla. (Helsingin kaupungin tilaama tutkimus, Labore 2020)

Vantaan kaupunkiorganisaatiossa tehtiin vain 60 anonyymia rekrytointia vuonna 2023. Määrä ei ole kasvanut moneen vuoteen. Suurin osa anonyymiin rekrytointiin valituista työtehtävistä oli lastenhoitajan pestejä.
Kun kaupungin väestö on monen ikäistä ja monenlaisista taustoista tulevaa, myös henkilöstön tulisi sitä olla.

Esitämme, että Vantaa lisää anonyymia rekrytointi organisaatiossaan merkittävästi nykyisestä.
Esitämme, että kaupunginjohtajan toimiala/henkilöstöjohto pohtii muitakin keinoja eriarvoisuuden vähentämiseksi kaupungin työpaikkoja täytettäessä.”

Kaupunginvaltuusto 22.4.2024 § 15

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

_____

Henkilöstöpalvelut toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Anonyymin rekrytoinnin menetelmää on käytetty kaikilla Vantaan kaupungin toimialoilla vuosina 2021–2023 sekä virka- että työsuhteisissa rekrytoinneissa. Menetelmää on käytetty esihenkilö, asiantuntija, suunnittelija, koordinaattori sekä erilaisissa sihteeritehtävissä. Saatavuushaasteisissa nimikkeissä kuten varhaiskasvatuksen opettaja tai erityisopettaja on menetelmän käyttö koettu haastavaksi. Näissä

nimikkeissä kelpoisten hakijoiden kontaktointi ja haastattelut tulisi aloittaa heti eikä odottaa hakuajan päättymiseen asti, sillä hakijat ovat saattaneet työllistyä siinä vaiheessa jo muualle. Käytännössä kaikki kelpoisuusehdot täyttävät varhaiskasvatuksen opettajat rekrytoidaan kaupungille.

Esimerkkinimikkeitä, joissa menetelmää on käytetty toimialoittain:

- Kasvatus ja oppiminen: Kuraattori, opiskeluhuollon esimies, varhaiskasvatuksen/varhaiskasvatuksen lastenhoitaja, hankeasiantuntija
- Kaupunkistrategia ja johto: Omavalmentaja, viestintäsuunnittelija, hr-assistentti, digituen koordinaattori, palveluvastaava
- Kaupunkikulttuuri ja hyvinvointi: Palvelusihteeri, liikuntapaikanhoitaja, liikuntakoordinaattori, projektisuunnittelija, kulttuurituottaja
- Kaupunkiympäristö: Pihavalvojaopiskelija, asemakaava-arkkitehti, vuorovaikutusasiantuntija, kaavatekninen koordinaattori

Vuonna 2021 anonyymia rekrytointia käytettiin 66 tehtävässä, jossa hakijoita oli yhteensä 748. Vuonna 2022 menetelmää käytettiin 56 tehtävässä ja hakijoita oli yhteensä 502. Tämä oli viimeinen vuosi, kun sosiaali- ja terveydenhuollon toimiala ja pelastuslaitos olivat mukana. Vuonna 2023 anonyymin rekrytointien käytönmäärä kasvoi 60 rekrytointiin ilman soten ja pelastuslaitoksen mukana oloa ja hakijamäärän ollessa 990. Eli vuonna 2023 anonyymiä rekrytointia käytettiin kaupungin rekrytoinneissa suhteessa useammin kuin koskaan aikaisemmin.

Vantaalla ei ole toistaiseksi linjattu, missä nimikkeissä menetelmää tulisi aina käyttää, vaan käyttö on perustunut esihenkilön valitsemiin nimikkeisiin. Menetelmän käytöstä on järjestetty säännöllisesti koulutuksia esihenkilöille ja mahdollisuudesta on viestitty uutiskirjeissä. Lisäksi kaupungin keskistetty rekrytointi on aktiivisesti ehdottanut menetelmän käyttöä esihenkilöille avautuvien rekrytointien yhteydessä. Keskitetty rekrytointi antaa laajempaa palvelua esihenkilöille anonyymin rekrytoinnin käytön yhteydessä. Palveluun kuuluu ohjeistuksen antaminen menetelmän käyttöön liittyen, haastattelukutsujen hoitaminen ja hakijaviestintä esihenkilöiden puolesta, jotta anonymiteetti säilyy haastatteluihin asti sekä haastatteluihin osallistuminen esihenkilön niin halutessa. Tämä sitoo keskitetyn rekrytoinnin resursseja.

Monenlaisten ihmisten palkkaaminen Vantaalle

Tilastotietoa siitä, kuinka paljon eri etnisen taustan, eri kielitaustan, minkä sukupuolen tai minkä ikäjakauman edustajia on ollut edustettuna Vantaan kaupungin rekrytoinneissa, jossa anonyymia rekrytointia on käytetty, ei ole mahdollista saada. Tällaisen tiedon kerääminen rekrytointijärjestelmään ei ole perusteltua. Näin ollen on vaikea sanoa, kuinka hyvin työpaikkailmoituksemme tavoittavat eri vähemmistöjen edustajat tai jättävätkö he hakemuksensa rekrytointijärjestelmään sekä miten etenevät rekrytoinneissa. Kaikissa rekrytointi-ilmoituksissamme on monimuotoisuuslauseke, jossa kannustetaan eri taustoista tulevia henkilöitä hakemaan tehtävää.

Käytännössä laista ja asetuksista määräytyy moneen säädeltyyn nimikkeeseen kelpoisuusvaatimukset, joiden tulee täyttyä, jotta hakija voisi tulla valituksi tehtävään, mikäli haussa on mukana kelpoisuuden täyttäviä hakijoita. Kasvatuksen ja oppimisen toimialan säädeltyihin nimikkeisiin rekrytointipalvelu kirjaa alustavat kelpoisuusmerkinnät haun aikana. Mikäli hakija ei täytä kelpoisuusvaatimuksia säädellyissä nimikkeissä, pyrimme ohjaamaan ja kannustamaan hakijoita hakeutumaan opintoihin kelpoisuuden

saavuttamiseksi. Ei säädellyissä nimikkeissä tehtävänimikkeelle asetetut kelpoisuusvaatimukset tulee vastaavasti täyttyä kuin myös muut mahdolliset hakukriteerit, jotta valinta on perusteltavissa suhteessa kelpoisuusvaatimuksiin ja hakukriteereihin. Kaupungin voimassa olevassa strategiassa on määritelty, ettei laista ja asetuksesta tulevia kelpoisuusvaatimuksia enää paikallisesti tiukenneta.

Työelämässä monet yhdenvertaisuuden haasteet liittyvät myös riittävään suomen tai ruotsin kielen taitoon. Työyhteisöt ovat yleisesti murroksessa ja tarvitsevat työkaluja monimuotoisuuden johtamiseen esimerkiksi kielitaidon kehittymisen tukemiseen.
Vantaan kasvaminen monimuotoisemmaksi työnantajaksi on huomioitu uudessa kotouttamisohjelmassa, jonne on määritelty toimenpiteitä, jolla tuetaan mm. työyhteisöjen ja esihenkilöiden monimuotoisuusymmärryksen kasvattamista osana henkilöstön koulutussuunnitelmaa. Myös tietoa henkilöstörakenteen kehittymisestä monimuotoisemmaksi, pyritään kehittämään järjestelmien osalta.

Yksi pohdittava keino anonyymin rekrytoinnin menetelmän käytön lisäämiseksi, voisi olla se, että toimialat itse nimeäisivät nimikkeet, missä menetelmää tulisi aina käyttää.
Koska menetelmän yhteydessä tarjottu laajempi rekrytoinnin tuki sitoo keskitetyn rekrytoinnin resursseja, tulee samalla huomioida, ettei esimerkiksi tammi-helmikuussa, jolloin opettajien massarekrytoinnit sekä kesätyöhaut ovat meneillään, ei keskitetystä rekrytoinnista välttämättä löydy resurssia menetelmän käyttöön liittyvän palvelun tarjontaan. Mutta hyvällä vuosisuunnittelulla tämäkin haaste on selätettävissä.

Kaupunginhallitus 7.10.2024 § 29

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Vaula Norrenalle ja Naima el Issaouille sekä 27 muulle allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Vaula Norrenalle ja Naima el Issaouille sekä 27 muulle allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liite:
- allekirjoitettu Vaula Norrenan ja Naima el Issaouin sekä 27 muun valtuutetun aloite monimuotoisuuden lisäämisestä kaupungin rekrytoinneissa

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
henkilöstöjohtaja va. Pia Viskarinen-Soutamo
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
<u>Valtuustoaloite monimuotoisuuden lisäämisestä kaupungin rekrytoinneissa 22.4.2024</u> Vantaa on strategiassaan sitoutunut yhdenvertaisuuden vahvistamiseen kaupungin eri toimialoilla. Henkilöstöpolitiikassa tämä tarkoittaa monenlaisten ihmisten palkkaamista töihin. Kaupungin tulisi siis kiinnittää erityistä huomiota siihen, että töihin palkataan riittävässä määrin mm. nuoria, maahanmuuttajia ja iäkkäitä hakijoita. Nyt alle 30-vuotiaiden työttömyys on kasvanut roimasti ja vastaavasti yli 50-vuotiaidenkin on vaikeaa saada töitä. Vantaan kaupungin työntekijöistä vain 10 % työntekijöistä on maahanmuuttajataustaisia. Myös vamman omaavia työntekijöitä tulisi palkata, eriarvoisuuden estämiseksi ja esimerkkiä muille työnantajille näyttäen. Yksi hyvä keino on anonyymi rekrytointi. Silloin hakemuksesta ei näe, minkä ikäinen, niminen, kielinen tai etnisen taustan omaava hakija on. Anonyymissa rekrytoinnissa työhaastatteluun pääsee tutkitusti kaksi kertaa enemmän esim. äidinkieleltään vieraskielisiä hakijoita kuin tavanomaisella tavalla. (Helsingin kaupungin tilaama tutkimus, Labore 2020) Vantaan kaupunkiorganisaatiossa tehtiin vain 60 anonyymia rekrytointia vuonna 2023. Määrä ei ole kasvanut moneen vuoteen. Suurin osa anonyymiin rekrytointiin valituista työtehtävistä oli lastenhoitajan pestejä. Kun kaupungin väestö on monen ikäistä ja monenlaisista taustoista tulevaa, myös henkilöstön tulisi sitä olla. Esitämme, että Vantaa lisää anonyymia rekrytointia organisaatiossaan merkittävästi nykyisestä. Esitämme, että kaupunginjohtajan toimiala/ henkilöstöjohto pohtii muitakin keinoja eriarvoisuuden vähentämiseksi kaupungin työpaikkoja täytettäessä. Vaula Norrena ja Naima el Issaoui	Vaula Norrena ja Naima el Issaoui <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Milad Dehghan 2. Kai-Ari Lundell 3. Niilo Kärki 4. Hussein al-Taee 5. Antero Eerola 6. Jussi Särkelä 7.Manav Phull 8. Tiina Tuomela 9. Hanna Valtanen 10. Maija Rautavaara 11. Mikko Viilo 12.Pirkko Letto 13. Tuire Kaimio 14. Reija Friman 15. Matilda Stirkkinen 16. Pirjo Luokkala 17. Minttu Sillanpää 18. Jussi Saramo 19. Marjo Vacker 20. Sirpa Siru Kauppinen 21. Funda Demiri 22. Eeva Tikkanen 23. Tarja Eklund 24. Eva Tawasoli 25. Eve Rämö 26. Faysal Abdi 27. Ida Tamminen

21 **Vastaus Antero Eerolan ja Paula Lehmuskallion sekä 51 muun valtuutetun aloitteeseen Hakunilan ostoskeskuksen alueen kehitystä on vauhditettava / TeA (kvalt)**

VD/3222/00.02.00.03/2024

TeA/JL/MT

Antero Eerola ja **Paula Lehmuskallio** sekä 51 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Hakunilan ostoskeskus on jo pitkään ollut Hakunilan alueen kaupallinen ja liikenteellinen keskus. Se valmistui kahdessa vaiheessa jo vuosina 1981 ja 1986. Keskeisestä sijainnistaan huolimatta keskus on pääsyt heikkoon ja epätyydyttävään kuntoon. Tilojen vanhentumisen ja epätarkoituksenmukaisuuden takia julkisten palveluiden, esimerkiksi terveysaseman, jatko ostoskeskuksen alueella on käynyt epävarmaksi. Tämä heikentäisi kaikkien alueen asukkaiden palveluita.

Hakunilan asukkaat ansaitsevat parempaa. Siksi ostoskeskuksen kehittämiseen on saatava Vantaan kaupungin puolelta uuta vauhtia.

Tähän saakka alueen kehittämisen esteenä on pidetty ostoskeskuksen kiinteistön omistuksen hajautumista useammalle eri taholle. Ostoskeskuksen suurimmat omistajat ovat Hakunilan keskus Oy, EMP-Invest Oy ja Vantaan Kaupunki kiinteistöyhtiö VTK:n tytäryhtiön HakuCenter Oy:n kautta.
Eräs keino alueen kehittämiseksi on, että VTK ostaisi muiden omistajien osuudet ostoskeskuksesta. Sen jälkeen alueelle voitaisiin suunnitelma ja rakentaa uusi, ajanmukainen ostoskeskus, josta löytyy niin julkisia kuin yksityisiä palveluita. Tätä vaihtoehtoa ei ole kuitenkaan todellisuudessa selvitetty.

Hakunila kuuluu Vantaan vanhoihin lähiöihin, joissa asuu nykyisin paljon ikäihmisiä ja maahanmuuttajia. Heillä on usein keskimääräistä heikommat mahdollisuudet liikkua pitkiä matkoja palveluiden perässä. Tämä Hakunilan ominaispiirre on syytä ottaa huomioon myös alueen kehittämisessä.

Samalla koko Vantaan väkiluku kasvaa. Siksi myös palveluita tarvitaan nykyistä enemmän.
Teemmekin seuraavan valtuustoaloitteen:

Vantaan kaupunki ryhtyy vauhdittamaan Hakunilan ostoskeskuksen alueen kehittämistä ja uuden ostoskeskuksen rakentamista selvittämällä, millaiset mahdollisuudet sillä on ostaa pois muut ostoskeskuksen osakkaat riittävän omistusosuuden saamiseksi. Samalla sosiaali- ja terveyspalveluille on etsittävä uudet tilat alueelta sekä väistötilat ennen uuden ostoskeskuksen rakentamista.”

Kaupunginvaltuusto 22.4.2024 § 17

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

Kaupunkiympäristön toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Hakunilan ostoskeskuksen ja sen ympäröivä alue ovat olleet kaupungin kehittämistoimien alla jo vuosia.

Itse ostoskeskusalueen kiinteistöt eivät ole kaupungin omistuksessa, vaan niiden omistajina ovat Kiinteistö Oy Hakucenter ja Hakunilan Keskus Oy. Näissä yhtiöistä kaupunki omistaa osan, eli KOY Hakucenteristä 41,0 % ja Hakunilan Keskus Oy:stä 41,47 %. KOY Hakucenteristä VTK omistaa 18,2 %. EMP-invest Oy:n aiemmin omistaman kiinteistön kaupunki osti kokonaan itselleen ostoskeskuksen muutosta vauhdittaakseen sekä myös siitä syystä, että kiinteistö tulee jäämään osin Vantaan ratikan reitin alle. Kaupunki on muutenkin ollut aktiivinen osakeostoissa yhtiöissä ja tehnyt niitä neljä kappaletta vuosien 2020–2024 välisenä aikana. Tämä tarkoittaa hieman yli 26 % omistusosuuden lisäämistä koko ostoskeskusalueella.

Ostoskeskukseen rajautuvat muut kiinteistöt jakautuvat usean eri omistaja omistuksiin, joita ovat muun muassa VAV, Vantaan seurakuntayhtymä, yksityinen asunto-osakeyhtiö ja Vantaan kaupunki.

Vantaan kaupunki ei siis ole suoraan määräävässä asemassa kummassakaan ostoskeskusaluetta omistavassa yhtiössä, toki KOY Hakucenterissä näin voidaan laskea olevan, kun yhdistetään kaupungin ja VTK:n omistukset. Silti kiinteistöosakeyhtiössä esimerkiksi yhtiön purkamiseen tai olemassa olevien rakennusten purkavasta uudisrakentamisesta tulee olla yli 90 % äänivallalla tehty päätös. Näin ollen voidaan todeta kaupungin olevan tällaisesta yksipuolisen päätöksen mahdollistavasta omistusosuudesta hyvin kaukana. Kaupunki on kuitenkin aktiivisesti käynyt kauppaa yhtiön osakkeilla hankkien kaiken omistuksen itselleen, joka on järkevällä hinnalla saatu. Lisäksi kaupunki on aktiivisesti lähestynyt pienosakkaita ja
tarjonnut heille mahdollisuutta myydä omistuksensa kaupungille tai muuten tiedusteltu heidän halukkuuttaan myydä.

Kaupungin lisäksi KOY Hakucenterissä ja Hakunilan Keskus Oy:ssä on kaksi merkittävää osakkeenomistajaa, HOK ja Cibus Nordic. He eivät ole halukkaita myymään omistuksiaan Vantaan kaupungille, vaan heillä on intressi toimia omistajina juuri kyseisissä yhtiöissä. Kaupunki on yhdessä näiden kahden yhtiön kanssa käynyt aktiivista keskustelua ja vuoropuhelua Hakunilan ostoskeskusalueen kehittämiseksi. Kaikilla kolmella isoilla osakkeenomistajilla on yhteinen tahtotila kehittää aluetta ja tuoda ostoskeskus nykyaikaiselle tasolle hyvine ja monipuolisine palveluineen. Kuitenkin itse ostoskeskuksen kehittäminen on
KOY Hakucenterin ja Hakunilan Keskus Oy:n käsissä heidän osakkaidensa päätäntävallan alla. Näiden kolmen pääosakkaan tavoitteena on saavuttaa 90 % yhteinen omistusosuus ja näin lähteä viemään Hakunilan ostoskeskus alueen kehittämistä eteenpäin.

Hakunilan ostoskeskus alueen kehittäminen on siis edennyt jo paljon ja tulee kolmen pääosakkaan toimesta etenemään tulevien vuosien aikana niin, että Hakunilaan saadaan uusi ostoskeskusalue monipuolisilla ja laadukkailla palveluilla. Kaupunki pyrkii edelleen edistämään alueen kehittämistä yhdessä HOK:n ja Cibus Nordicin kanssa, jotka ovat kaupungin lisäksi merkittävät omistaja Hakunilan ostoskeskusalueen
kiinteistökehitysyhtiöissä. Kaupunki yhtenä pääosakkaana on viemässä kehitystä eteenpäin pitäen samalla huolen omien ja muiden julkisten palveluiden säilymisestä Hakunilan keskeisellä alueella. Kehityshanke tulee vaatimaan merkittäviä panostuksia tulevien vuosien aikana myös kaupungilta, mutta loppu-
tuloksena Hakunilan asukkaat ja siellä vierailevat saavat ratikan varrelle parhaat mahdolliset palvelut.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään:

a) antaa Antero Eerolalle ja Paula Lehmuskalliolle sekä 51 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus,
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liite:
- allekirjoitettu Antero Eerolan ja Paula Lehmuskallion aloite Hakunilan ostoskeskuksen alueen kehitystä on vauhditettava

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Projektijohtaja Juhani Lankinen, puh. 040 3545 403,
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Hakunilan ostoskeskuksen alueen kehitystä on vauhditettava Hakunilan ostoskeskus on jo pitkään ollut Hakunilan alueen kaupallinen ja liikenteellinen keskus. Se valmistui kahdessa vaiheessa jo vuosina 1981 ja 1986. Keskeisestä sijainnistaan huolimatta keskus on pääsyt heikkoon ja epätyydyttävään kuntoon. Tilojen vanhentumisen ja epätarkoituksenmukaisuuden takia julkisten palveluiden, esimerkiksi terveysaseman, jatko ostoskeskuksen alueella on käynyt epävarmaksi. Tämä heikentäisi kaikkien alueen asukkaiden palveluita. Hakunilan asukkaat ansaitsevat parempaa. Siksi ostoskeskuksen kehittämiseen on saatava Vantaan kaupungin puolelta uutta vauhtia. Tähän saakka alueen kehittämisen esteenä on pidetty ostoskeskuksen kiinteistön omistuksen hajautumista useammalle eri taholle. Ostoskeskuksen suurimmat omistajat ovat Hakunilan keskus Oy, EMP-Invest Oy ja Vantaan Kaupunki kiinteistöyhtiö VTK:n tytäryhtiön HakuCenter Oy:n kautta. Eräs keino alueen kehittämiseksi on, että VTK ostaisi muiden omistajien osuudet ostoskeskuksesta. Sen jälkeen alueelle voitaisiin suunnitelma ja rakentaa uusi, ajanmukainen ostoskeskus, josta löytyy niin julkisia kuin yksityisiä palveluita. Tätä vaihtoehtoa ei ole kuitenkaan todellisuudessa selvitetty. Hakunila kuuluu Vantaan vanhoihin lähiöihin, joissa asuu nykyisin paljon ikäihmisiä ja maahanmuuttajia. Heillä on usein keskimääräistä heikommat mahdollisuudet liikkua pitkiä matkoja palveluiden perässä. Tämä Hakunilan ominaispiirre on syytä ottaa huomioon myös alueen kehittämisessä. Samalla koko Vantaan väkiluku kasvaa. Siksi myös palveluita tarvitaan nykyistä enemmän. Teemmekin seuraavan valtuustoaloitteen: Vantaan kaupunki ryhtyy vauhdittamaan Hakunilan ostoskeskuksen alueen kehittämistä ja uuden ostoskeskuksen rakentamista selvittämällä, millaiset mahdollisuudet sillä on ostaa pois muut ostoskeskuksen osakkaat riittävän omistusosuuden saamiseksi. Samalla sosiaali- ja terveyspalveluille on etsittävä uudet tilat alueelta sekä väistötilat ennen uuden ostoskeskuksen rakentamista. Vantaalla 22.4.2024	Aloitteen tekijän nimi: *Antero Eerola,* *Paula Lehmuskallio* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Mika Kasonen 2. Eeva Tikkanen 3. Patrik Karlsson 4. Milad Dehghan 5. Vaula Norrena 6. Juha Järä 7. Juha Suoniemi 8. Tiina Tuomela 9. Jouko Jääskeläinen 10. Oskari Iivarinen 11. Pirjo Luokkala 12. Kai-Ari Lundell 13. Niilo Kärki 14. Markku Weckman 15. Jussi Särkelä 16. Marjo Vacker 17. Lasse Norres 18. Manav Phull 19. Lauri Kaira 20. Minna Heikkinen 21. Anu Hall 22. Pirkko Letto 23. Mikko Viilo 24. Janne Hartikainen 25. Susanna Kaiju 26. Anitta Orpana 27. Funda Demiri 28. Minttu Sillanpää 29. Jussi Saramo 30. Sirpa Siru Kauppinen 31. Naima El Issaoui 32. Tarja Eklund 33. Mika Niikko 34. Eva Tawasoli 35. Reija Friman 36. Sari Multala 37. Maarit Raja-Aho 38. Eve Rämö

	39. Siri Ahokas 40. Faysal Abdi 41. Minna Erkkilä 42. Heli Hakala 43. Stefan Åstrand 44. Jari Sainio 45. Matilda Stirkkinen 46. Ida Tamminen 47. Maija Rautavaara 48. Tuire Kaimio 49. Hanna Valtanen 50. Nina Nummela 51. Anssi Aura

22 **Vastaus Vihreän valtuustoryhmän sekä 14 muun valtuutetun aloite päiväkoteihin luonnonmukaisempia ja terveellisempiä pihoja/ PT (kvalt)**

VD/10664/00.02.00.03/2022

TA/KK/ST/MR/MS/EK/VT/MT/EK/ST/MR/LM/MS/VT/

Vihreä valtuustoryhmä sekä 14 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Tässä aloitteessa esitetään, että Vantaa ottaa luonnonmukaisuuden ja sen tuomat hyödyt keskeiseksi päiväkotipihojen suunnittelukriteeriksi. Vantaa perehtyy uusimpaan tutkimustietoon ja päivittää sen perusteella ohjeet uusien päiväkotipihojen suunnitteluun ja vanhojen kunnostamiseen.

Luontoaltistuksella tarkoitetaan yksinkertaisimmillaan metsässä tai luonnossa liikkumista ja altistumista metsän ja maaperän mikrobeille. Siitä on monenlaisia hyötyjä hyvinvoinnille. Erityisesti kaupungeissa asuvien mikrobisto voi köyhtyä ja tämä vaikuttaa immuunijärjestelmäämme. Monipuolisella mikrobialtistuksella voidaan ehkäistä lisääntyneitä immuunijärjestelmän häiriöistä johtuvia sairauksia kuten allergioita, astmaa ja tyypin 1 diabetesta.

Hyötyjä saadaan ulkoilemalla mahdollisimman paljon luonnossa, mutta luontoaltistus on syytä tuoda myös päiväkotien pihoihin. Luontoperäisellä pihojen materiaalilla voidaan myös lisätä lasten ja henkilökunnan virikkeitä, parantaa mielialaa ja oppimista ja hyvinvointia kokonaisvaltaisesti.

Aihetta on tutkittu ainakin Helsingin yliopiston ja Hämeen ammattikorkeakoulun Kohti terveettä aikuisuutta (KOTA) -hankkeessa. Hankkeen suosituksia päiväkotipihoille ovat mm. käyttää viherrakennusmateriaaleja, joissa on runsas ja monimuotoinen mikrobiyhteisö. Näitä ovat esimerkiksi siirrettävä metsänpohja eli kuntta, ja varta vasten kehitetyt multa- ja hiekkavalmisteet.
Istuttaa monilajisia pensaskasvustoja.
Huolehtia, että pihalla on paljon irrallista ja muovattavaa luonnonmateriaalia, kuten maatunutta lehtikariketta, käpyjä ja tikkuja.
Käyttää erilaisia materiaaleja vyöhykkeittäin, kulutuskestävyyden ja kunnossapidon optimoimiseksi.
Varhaiskasvatuksen ja opetuksen toteuttaminen luonnonmateriaaleja käyttäen, ja lasten osallistaminen viherpihojen hoitoon.

Jokaisella lapsella on oikeus kasvaa terveellisessä ympäristössä ja mahdollisimman monimuotoisessa luonnossa. Tällä on laaja merkitys terveyden, hyvinvoinnin ja kansantalouden kannalta ja lapsiystävällisessä kaupungissa se on päättäjien erityinen velvollisuus.

Luontoaltistuksesta on eniten hyötyä varhaislapsuudessa, jolloin immuunipuolustuksen pohja kehittyy. Mutta siitä on hyötyä kaikille. Vantaan tulee arvioida samojen suositusten käyttöä myös koulujen, palvelutalojen ja muiden julkisten pihojen ja puistoalueiden suunnittelussa.”

KOTA-hankkeen suositukset:

https://urbanacademy.fi/wp-content/uploads/2020/01/viherpihalta-terveytta-ja-hyvinvointia.pdf

Kaupunginvaltuusto 19.9.2022 § 16
Päätös:
Päätetiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallituksen valmisteltavaksi.

Liite:
-allekirjoitettu Vihreän valtuustoryhmän ja 14 muun valtuutetun aloite päiväkoteihin luonnonmukaisempia ja terveellisempiä pihoja

_____

Toimitilajohtaminen ja kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteavat vastauksena seuraavaa:

Päiväkotien suunnitteluohjeessa on hyödynnetty Vantaan kaupungin varhaiskasvatussuunnitelmaa. Luonto sekä pihat, leikkipuistot ja muut rakennetut ympäristöt ovat myös varhaiskasvatuksen oppimisympäristöjä. Ne tarjoavat kokemuksia, materiaaleja ja monipuolisia mahdollisuuksia leikkiin ja tutkimiseen. Niitä hyödynnetään liikunta- ja luontoelämysten ja oppimisen paikkoina.

Ympäristökasvatuksen tavoitteena on vahvistaa lasten luontosuhdetta ja vastuullista toimimista ympäristössä sekä ohjata heitä kohti kestävää elämäntapaa. Ympäristökasvatus sisältää kolme ulottuvuutta: oppiminen ympäristössä, oppiminen ympäristöstä sekä toimiminen ympäristön puolesta. Lähiluonto sekä rakennettu ympäristö ovat sekä oppimisen kohteita että oppimisympäristöjä.

Luonnossa ja rakennetussa ympäristössä retkeily sekä ympäristön tutkiminen ovat tärkeä osa varhaiskasvatusta. Myönteisten kokemusten kautta lapsi oppii nauttimaan luonnosta ja lähiympäristöstä ja hänen ympäristösuhteensa vahvistuu. Luonnon ilmiöitä havainnoidaan eri aistein ja eri vuodenaikoina. Niistä keskustellaan ja niitä tutkitaan. Samalla opetellaan ympäristöön liittyvien käsitteiden käyttöä. Eri kasvi- ja eläinlajien tunnistamisen harjoitteleminen vahvistaa luonnon tuntemusta. Lasten kanssa opetellaan etsimään tietoa heitä kiinnostavista asioista.

Luonto voi olla myös esteettisen kokemisen ja rauhoittumisen paikka. Lapsia ohjataan kunnioittamaan luontoa, sen kasveja ja eläimiä. Ympäristökasvatuksella edistetään kestävään elämäntapaan kasvamista sekä siinä tarvittavien taitojen harjoittelemista. Näitä käytännön taitoja ovat esimerkiksi roskaamaton retkeily, kohtuullisuuden ja säästäväisyyden opettelu, ruokailuun liittyvä vastuullisuus, energian säästäminen sekä jätteiden vähentäminen esimerkiksi kierrätyksen, tavaroiden korjaamisen ja uudelleenkäytön avulla. Samalla lapsia ohjataan kiinnittämään huomiota tekojen vaikutuksiin. On tärkeä huolehtia siitä, että lapset kokevat voivansa omilla teoillaan vaikuttaa kestävään elämäntapaan, mutta ilman, että heidän tarvitsee kantaa lapsina liian suurta vastuuta kestävän elämäntavan ylläpitämisestä.

Suunnitteluohjeissa huomioidaan ulkotilan soveltuvuus varhaiskasvatussuunnitelman tavoitteiden mukaiseen toimintaan. Pihan on oltava turvallinen ja helposti valvottava. Piha suunnitellaan kokonaisuutena ja turvallisuus kuin myös esteettömyys tulee huomioida kokonaisvaltaisesti pihasuunnittelun aikana.
Vantaan kaupungin päiväkotien pihoja on viety kohti monimuotoisempaa ja luonnonmukaisempaa ympäristöä jo usean vuoden ajan. Investointihankkeissa on luontopohjaisia oppimisympäristöjä toteutettu mm. seuraavissa uudiskohteissa: Länsimäen päiväkoti (säilytetty pieni metsikkö ns. viherpihana, kasvikatot, turva-alustana pääosin turvahake, säilytetty olemassa olevaa puustoa).

Lauhatien päiväkoti (säilytetty vanhat isot tammet, tonttia ympäröivä suojavyöhyke ja istutettu pieni metsikkö kuntalla erilliseksi oppimisympäristöksi, kasvulavat ja hyötykasvit)

Seuraavissa perusparannuskohteissa:
Lehdokin päiväkoti 2019 (kasvilavoja, hyötykasveja, takapiha käyttöön luonnonmukaisempana ympäristönä ns. viherpihana), Rautpihan päiväkoti 2021 (KESY-toimenpiteenä maakummut, hiekkakenttä käyttöviheralueeksi, turvahaketta turva-alustana), Ruokopillin päiväkoti 2020–21 (kunttaa ja hyötykasveja ns. viherpiha)

Päiväkodin pihan suunnitteluohjeisiin 2019 on jo sisällytetty asioita, joilla luonnon monimotoisuutta pyritään säilyttämään ja lisäämään. Olemassa olevan kasvillisuuden arvottaminen, hyödyntäminen ja sen merkitys pienilmaston muodostumiseen. Erityisesti puut pyritään säilyttämään. Kasvillisuudella on tärkeä rooli oppimisympäristöissä.

Pihan osioon on päivitetty asioita koskien resurssiviisauden tiekartan eri kaistojen tavoitteita. Tämän lisäksi ohjeessa huomioidaan myös Vantaan kaupungin Green Deal hankintasopimus, jossa on määritelmiä koskien haitallisten aineiden vähentämistä varhaiskasvatuksen hankinnoissa. Ohjeeseen on kirjattu tarkennettuna luontopohjaista oppimisympäristöä koskevia määritelmiä.

Toiminnallista leikkipihan ympäristöä suunnitellessa tulee huomioida myös luonnon omat materiaalit: kivet, puut, kannot ja pensaat. Toimintojen tulee olla luontevasti yhteydessä toisiinsa sekä myös sisätiloihin. Käytetään hyväksi maaston tasoeroja, luonnonmuotoja ja kasvillisuutta tontin elävöittämiseksi ja lasten motoriikan harjoittamiseksi. Tasoerojen puuttuessa hyödynnetään keinotekoisessa maaston muotoilussa tontin kaivuumassoja. Tavoitteena on myös vähentää kaivuumassojen poisvientiä.

Olemassa olevan kasvillisuuden arvottaminen, hyödyntäminen ja sen merkitys pienilmaston muodostumiseen on tarkistettava. Erityisesti puut pyritään säilyttämään. Tunnistetaan, että kasvillisuudella on tärkeä rooli oppimisympäristöissä. Säilytetään mahdollisuuksien mukaan luonnon monimuotoisuus, kerroksellisuus, joka sitoo vettä sekä havainnollistaa vuodenaikoja ja tuottaa hyödyn mikrobialtistukselle.
Luonnon toiminnallinen rooli huomioidaan, kuten kasvillisuusalueiden käyttö kulkemiseen, aistien käyttöön, materiaalina rakentamiseen, leikkimiseen, viljelyyn. Piha-alueen kasvillisuuden tulee olla kestävää ja monilajista sekä laajoja ja tiheitä. Herkästi kuluvat kasvillisuusalueet suojataan aidoin tai ne sijoitetaan niin, ettei läpikululle ole tarvetta.

Perusparannushankkeissa ja mahdollisuuksien mukaan myös uudiskohteissa lapset myös osallistetaan pihan suunnitteluun.

Luontopohjaisen oppimisympäristöjen suunnittelun ja näin ollen myös luonnon monimuotoisuutta säilyttävän ja jopa uudistavan rakentamisen lähtökohtana ovat tontin ominaisuudet: koko, sijainti, kasvupaikkaominaisuudet ja sen lajisto. Nämä ominaisuudet määrittävät, rajoittavat ja mahdollistavat fyysisen ympäristön toimintoineen. Sen tulee olla suhteessa päiväkodin käyttäjäryhmän ikään ja kokoon. RT-kortin mukaisesti käytössä olevan piha-alueen pinta-alatavoite on 20 m²/tilapaikka. Piha-alueet ovat päiväkodin ollessa kiinni lähialueen asukkaiden käytettävissä. Päiväkodin pihaan kohdistuu kova kulutus ja kasvillisuus vaatii kestäviä ratkaisuja. Vantaalla on sovellettu kohdekohtaisesti vyöhykkeistä suunnittelumallia (KOTA-hanke). Siinä rakennuksen ja pääkulkuväylien jälkeen tulevat vyöhykemäisesti perinteinen leikkipiha, jonka jälkeen tulevat avoin, katepintainen piha ja lopuksi suojaisa, monikerroksinen tausta.

Tiivistyvässä kaupunkiympäristössä päiväkodeille on kaavoitettu myös tavoitekokoa pienempiä pihoja, jolloin luonnonmukaisen pihan toteuttaminen ei ole mahdollista. Työmaan järjestelyt, perustaminen, maanalaisen johdot (hulevesien viivytys, liittymät, kaapelit, viemärit, maalämpökaivot) itse rakennustyöt vievät tilaa maan päältä ja alta. Olemassa oleva kasvillisuus, erityisesti vanhat puut vaativat juuristolleen tilaa säilyäkseen elinvoimaisina ja turvallisina. Myös uusi istutettava kasvillisuus vaatii tilaa juuristolleen menestyäkseen. Tekniikalla on myös itsellään varoetäisyyksiä, joita on noudatettava kasvillisuuden suunnittelussa. Pienellä pihalla joutuu siis tekemään kulutuksenkestäviä ratkaisuja edellä mainituilla rajoituksilla ja luonnonmukainen piha ei ole sitä. Kattopihoilla luonnonmukaisen pihan toteuttaminen ei ole mahdollista.

Kaupunginhallitus 11.3.2024 § 14

Kasvatuksen ja oppimisen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
a) Päätetään antaa Vihreälle valtuustoryhmälle ja 14 muulle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

_____

Kaupunkiympäristö ja kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteavat vastauksena seuraavaa:

Päiväkotien suunnitteluohjeessa on hyödynnetty Vantaan kaupungin varhaiskasvatussuunnitelmaa. Luonto sekä pihat, leikkipuistot ja muut rakennetut ympäristöt ovat myös varhaiskasvatuksen oppimisympäristöjä. Ne tarjoavat kokemuksia, materiaaleja ja monipuolisia mahdollisuuksia leikkiin ja tutkimiseen. Niitä hyödynnetään liikunta- ja luontoelämysten ja oppimisen paikkoina.

Ympäristökasvatuksen tavoitteena on vahvistaa lasten luontosuhdetta ja vastuullista toimimista ympäristössä sekä ohjata heitä kohti kestävää elämäntapaa. Ympäristökasvatus sisältää kolme ulottuvuutta: oppiminen ympäristössä, oppiminen ympäristöstä sekä toimiminen ympäristön puolesta. Lähiluonto sekä rakennettu ympäristö ovat sekä oppimisen kohteita että oppimisympäristöjä.

Luonnossa ja rakennetussa ympäristössä retkeily sekä ympäristön tutkiminen ovat tärkeä osa varhaiskasvatusta. Myönteisten kokemusten kautta lapsi oppii nauttimaan luonnosta ja lähiympäristöstä ja hänen ympäristösuhteensa vahvistuu. Luonnon ilmiöitä havainnoidaan eri aistein ja eri vuodenaikoina. Niistä keskustellaan ja niitä tutkitaan. Samalla opetellaan ympäristöön liittyvien käsitteiden käyttöä. Eri kasvi- ja eläinlajien tunnistamisen harjoitteleminen vahvistaa luonnon tuntemusta. Lasten kanssa opetellaan etsimään tietoa heitä kiinnostavista asioista.

Luonto voi olla myös esteettisen kokemisen ja rauhoittumisen paikka. Lapsia ohjataan kunnioittamaan luontoa, sen kasveja ja eläimiä. Ympäristökasvatuksella edistetään kestävään elämäntapaan kasvamista sekä siinä tarvittavien taitojen harjoittelemista. Näitä käytännön taitoja ovat esimerkiksi roskaamaton retkeily, kohtuullisuuden ja säästäväisyyden opettelu, ruokailuun liittyvä vastuullisuus, energian säästäminen sekä jätteiden vähentäminen esimerkiksi kierrätyksen, tavaroiden korjaamisen ja

uudelleenkäytön avulla. Samalla lapsia ohjataan kiinnittämään huomiota tekojen vaikutuksiin. On tärkeä huolehtia siitä, että lapset kokevat voivansa omilla teoillaan vaikuttaa kestävään elämäntapaan, mutta ilman, että heidän tarvitsee kantaa lapsina liian suurta vastuuta kestävän elämäntavan ylläpitämisestä.

Suunnitteluohjeissa huomioidaan ulkotilan soveltuvuus varhaiskasvatussuunnitelman tavoitteiden mukaiseen toimintaan. Pihan on oltava turvallinen ja helposti valvottava. Piha suunnitellaan kokonaisuutena ja turvallisuus kuin myös esteettömyys tulee huomioida kokonaisvaltaisesti pihasuunnittelun aikana.
Vantaan kaupungin päiväkotien pihoja on viety kohti monimuotoisempaa ja luonnonmukaisempaa ympäristöä jo usean vuoden ajan.

Investointihankkeissa on luontopohjaisia oppimisympäristöjä toteutettu mm. seuraavissa uudiskohteissa: Länsimäen päiväkoti (säilytetty pieni metsikkö ns. viherpihana, kasvikatot, turva-alustana pääosin turvahake, säilytetty olemassa olevaa puustoa). Lauhatien päiväkoti (säilytetty vanhat isot tammet, tonttia ympäröivä suojavyöhyke ja istutettu pieni metsikkö kuntalla erilliseksi oppimisympäristöksi, kasvulavat ja hyötykasvit)

Luontopohjaisia oppimisympäristöjä on toteutettu myös seuraavissa perusparannuskohteissa: Lehdokin päiväkoti 2019 (kasvilavoja, hyötykasveja, takapiha käyttöön luonnonmukaisempana ympäristönä ns. viherpihana), Rautpihan päiväkoti 2021 (KESY-toimenpiteenä maakummut, hiekkakenttä käyttöviheralueeksi, turvahaketta turva-alustana), Ruokopillin päiväkoti 2020–21 (kunttaa ja hyötykasveja ns. viherpiha)

Päiväkodin pihan suunnitteluohjeisiin 2019 on jo sisällytetty asioita, joilla luonnon monimotoisuutta pyritään säilyttämään ja lisäämään. Olemassa olevan kasvillisuuden arvottaminen, hyödyntäminen ja sen merkitys pienilmaston muodostumiseen. Erityisesti puut pyritään säilyttämään. Kasvillisuudella on tärkeä rooli oppimisympäristöissä.

Pihan osioon on päivitetty asioita koskien resurssiviisauden tiekartan eri kaistojen tavoitteita. Tämän lisäksi ohjeessa huomioidaan myös Vantaan kaupungin Green Deal-hankintasopimus, jossa on määritelmiä koskien haitallisten aineiden vähentämistä varhaiskasvatuksen hankinnoissa. Ohjeeseen on kirjattu tarkennettuna luontopohjaista oppimisympäristöä koskevia määritelmiä.

Toiminnallista leikkipihan ympäristöä suunnitellessa tulee huomioida myös luonnon omat materiaalit: kivet, puut, kannot ja pensaat. Toimintojen tulee olla luontevasti yhteydessä toisiinsa sekä myös sisätiloihin. Käytetään hyväksi maaston tasoeroja, luonnonmuotoja ja kasvillisuutta tontin elävöittämiseksi ja lasten motoriikan harjoittamiseksi. Tasoerojen puuttuessa hyödynnetään keinotekoisessa maaston muotoilussa tontin kaivuumassoja. Tavoitteena on myös vähentää kaivuumassojen poisvientiä.

Olemassa olevan kasvillisuuden arvottaminen, hyödyntäminen ja sen merkitys pienilmaston muodostumiseen on tarkistettava. Erityisesti puut pyritään säilyttämään. Tunnistetaan, että kasvillisuudella on tärkeä rooli oppimisympäristöissä. Säilytetään mahdollisuuksien mukaan luonnon monimuotoisuus, kerroksellisuus, joka sitoo vettä sekä havainnollistaa vuodenaikoja ja tuottaa hyödyn mikrobialtistukselle.
Luonnon toiminnallinen rooli huomioidaan, kuten kasvillisuusalueiden käyttö kulkemiseen, aistien käyttöön, materiaalina rakentamiseen, leikkimiseen, viljelyyn. Piha-alueen kasvillisuuden tulee olla kestävää ja monilajista sekä laajoja ja tiheitä. Herkästi kuluvat kasvillisuusalueet suojataan aidoin tai ne sijoitetaan niin, ettei läpikululle ole tarvetta.

Perusparannushankkeissa ja mahdollisuuksien mukaan myös uudiskohteissa lapset myös osallistetaan pihan suunnitteluun.

Luontopohjaisen oppimisympäristöjen suunnittelun ja näin ollen myös luonnon monimuotoisuutta säilyttävän ja jopa uudistavan rakentamisen lähtökohtana ovat tontin ominaisuudet: koko, sijainti, kasvupaikkaominaisuudet ja sen lajisto. Nämä ominaisuudet määrittävät, rajoittavat ja mahdollistavat fyysisen ympäristön toimintoineen. Sen tulee olla suhteessa päiväkodin käyttäjäryhmän ikään ja kokoon. RT-kortin mukaisesti käytössä olevan piha-alueen pinta-alatavoite on 20 m²/tilapaikka. Piha-alueet ovat päiväkodin ollessa kiinni lähialueen asukkaiden käytettävissä. Päiväkodin pihaan kohdistuu kova kulutus ja kasvillisuus vaatii kestäviä ratkaisuja. Vantaalla on sovellettu kohdekohtaisesti vyöhykkeistä suunnittelumallia (KOTA-hanke). Siinä rakennuksen ja pääkulkuväylien jälkeen tulevat vyöhykemäisesti perinteinen leikkipiha, jonka jälkeen tulevat avoin, katepintainen piha ja lopuksi suojaisa, monikerroksinen tausta.

Tiivistyvässä kaupunkiympäristössä päiväkodeille on kaavoitettu myös tavoitekokoa pienempiä pihoja, jolloin luonnonmukaisen pihan toteuttaminen ei ole mahdollista. Työmaan järjestelyt, perustaminen, maanalaisen johdot (hulevesien viivytys, liittymät, kaapelit, viemärit, maalämpökaivot) itse rakennustyöt vievät tilaa maan päältä ja alta. Olemassa oleva kasvillisuus, erityisesti vanhat puut vaativat juuristolleen tilaa säilyäkseen elinvoimaisina ja turvallisina. Myös uusi istutettava kasvillisuus vaatii tilaa juuristolleen menestyäkseen. Tekniikalla on myös itsellään varoetäisyyksiä, joita on noudatettava kasvillisuuden suunnittelussa. Pienellä pihalla joutuu siis tekemään kulutuksenkestäviä ratkaisuja edellä mainituilla rajoituksilla ja luonnonmukainen piha ei ole sitä. Kattopihoilla luonnonmukaisen pihan toteuttaminen ei ole mahdollista.

Päiväkotikonsepti on valmistunut 18.3.2019, tällä konseptilla on suunniteltu kaikki päiväkodit vuoteen 2024 asti. Uusi päiväkotisuunnitteluohje on valmistunut vuonna 2023. Tästä listauksesta olemme jättäneet pois paviljongit.

Päiväkodit

Tikkurila valmistunut 2019, jossa 8 kotialuetta (8x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 224 tilapaikkaa. Piha-alueella tekonurmea, turva-alusta kumia, olemassa olevaa kasvillisuutta säilytetty nurmea, pensaita ja puita. Pihalla on olemassa olevaa ja istuttua kasvillisuutta sekä sammakkokosteikko. Piha on pieni lapsimäärään nähden ja kovalla kulutuksella. Piha-alaneliöt/tilapaikka 8m2. Kohteesta löytyvät KOTA-hankkeen edellyttämät materiaalit. Päiväkodilla mahdollisuus ulkoilla kävelymatkan päässä olevalla aidatussa leikkipuistossa.

Hevoshaka valmistunut 2019, 6 kotialuetta (6x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 168 tilapaikkaa. Piha-alueella esteettömillä alueilla turva-alustat kumia. Olemassa olevaa kasvillisuutta säilytetty, pihalta löytyy laajat nurmialueet ja olemassa olevaa puustoa. Istutetulla alueella kirsikkapuita ja marjapensaita sekä varaus istutuslaatikoille. Kohteesta löytyvät KOTA-hankkeen edellyttämät materiaalit. Piha-alaneliöt/tilapaikka 23m2.

Veturi valmistunut 2020, jossa 6 kotialuetta (6x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 168 tilapaikkaa, erityisryhmä vaikeasti vammaisille lapsille. Olemassa olevaa ja istutettua kasvillisuutta, hulevesien imeytys kasvillisuusalueella. Leikkipihan päällystemateriaali pääsääntöisesti kivituhkaa ja asfalttia sekä turva-alustat kumia. Kohteesta löytyy KOTA-hankkeen edellyttämät materiaalit. Piha-alaneliöt/tilapaikka 18m2.

Kaivoksela valmistunut 2020, 4 ryhmää Tuvassa ja 5 kotialuetta Tornissa (4x21 tilapaikkaa Tupa, Torni 5x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 224 tilapaikkaa. Uudisrakennuksen kansipihat synteettisiä ja vanhalla pihalla turvahaketta, nurmea ja marjapensaita sekä olemassa olevaa ja istutettua kasvillisuutta. Kohteesta löytyy KOTA-hankkeen edellyttämät materiaalit. Piha-alaneliöt/tilapaikka 15m2.

Tiedonjyvä valmistunut 2021, 6 kotialuetta (6x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 168 tilapaikkaa. Koulun kanssa yhteinen monitoimikenttä, tekonurmella ja piha-alueelta löytyy istutettua kasvillisuutta, mm. siirtonurmea, pajutunneli, marjapensaita ja omenapuita. Turva-alustana on käytetty turvahaketta. KOTA-suositukset täyttyvät. Piha-alaneliöt/tilapaikka 14m2.
Koivukylä 2022, 8 kotialuetta (8x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 224 tilapaikkaa. Piha-alueella esteettömyyden toteutumiseksi tekonurmea osalla leikkialueilla, muuten turvahaketta. Piha-alueella kunttaa, vanhaa puustoa ja pöllejä sekä viljelylaatikoita. Piha-alueelta on lähimetsään portti. Pihalla hyvin monipuolisesti olemassa olevaa ja istutettua kasvillisuutta, joten KOTA-suositukset täyttyvät. Piha-alaneliöt/tilapaikka 25m2.

Lauhatie valmistunut 2022, 8 kotialuetta (8x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 224 tilapaikkaa. Piha-alueella ilmiöopetuspaikka istutetussa metsikössä, jossa sijaitsee hulevesien imeytysalue ja kunttaa. Pihalla pelikenttä, kumpare tekonurmella, turva-alustat turvahakkeella ja tekonurmella. Tekonurmi mahdollistaa esteettömän pääsyn leikkivälineille. Olemassa olevaa ja istutettua kasvillisuutta sekä pihalla puutarha, kasvilaatikot, kompostointi, marjapensaita ja omenapuita. KOTA-suositukset täyttyvät. Piha-alaneliöt/tilapaikka 19m2.

Länsimäki valmistunut 2022, 6 kotialuetta (6x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 168 tilapaikkaa. Piha-alueella olemassa olevia puita säilytetty, alueella seikkailu- ja ilmiömetsä ja esteettömillä alueilla tekonurmea, muuten turvahaketta. Istutetulla alueella omenapuita, marjapensaita, viljelylaatikoita. KOTA-suositukset täyttyvät. Piha-alaneliöt/tilapaikka 24m2.

Jokiuoma valmistunut 2023, 8 kotialuetta (8x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 224 tilapaikkaa. Pihalla käytetty turva-alustana tekonurmea ja turvahaketta. Pihalta löytyy olemassa olevaa ja istutettua kasvillisuutta, kuten kylvönurmea, marjapensaita, omenapuita sekä viljelylaatikot. Kohteesta löytyy KOTA-hankkeen edellyttämät materiaalit. Piha-alaneliöt/tilapaikka 13m2.

Kelokuusi valmistunut 2023, 6 kotialuetta (6x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 168 tilapaikkaa. Piha-alueella erilliset vesi- ja hiekkaleikkialueet ja esteettömillä alueilla tekonurmea, muuten turvahaketta. Piha jaettuna osiin. Säilytettäväksi merkityn metsikön tilalle on istutettu uusi sekapuumetsikkö, jonka alueella metsäniitty. Metsä ja metsäniitty osittain käytössä kasvunsa aikana. Pihalta löytyy olemassa olevaa ja istutettua kasvillisuutta, kuten marjapensaita, omena- ja päärynäpuita sekä istutuslaatikoita. KOTA-suositukset täyttyvät. Piha-alaneliöt/tilapaikka 18m2.

Latupuisto valmistunut 2024, 8 kotialuetta (8x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 224 tilapaikkaa. Pihan turva-alustana kumia ja turvahaketta. Alueelle iso olemassa oleva metsäalue jätetty päiväkodin pihaksi. Pihalta löytyvät viljelylaatikot, niittyä, pensaita ja puita. KOTA-suositukset täyttyvät. Piha-alaneliöt/tilapaikka 19m2.

Patotie valmistunut 2023, 6 kotialuetta (6x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 168 tilapaikkaa. Pihalla seikkailu- ja ilmiömetsä ja pihalta portti Viherpuiston alueelle. Pihalla on olemassa olevaa ja istutettavaa kasvillisuutta monipuolisesti, kuten kasvulaatikoita, pensasmaja, marjapensaita ja omenapuita. Rinne

tekonurmella, muuten turva-alustoina turvahaketta. KOTA-suositukset täyttyvät. Piha-alaneliöt/tilapaikka 23m2.

Ruusupuu valmistunut 2023, 6 kotialuetta (6x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 168 tilapaikkaa. Pihalla siirtonurmi ja turvahake sekä olemassa olevaa ja istutettavaa kasvillisuutta, kuten kasvulavoja, marjapensaita ja omenapuita. KOTA-suositukset täyttyvät. Piha-alaneliöt/tilapaikka 28m2.

Pesäpuu (ent. Korso) valmistunut 2024, 6 kotialuetta (6x2x14 tilapaikkaa) yhteensä 168 tilapaikkaa. Pihalla turva-alustana kumi ja turvahake. Piha-alueella olemassa olevaa puustoa säilytetty ja pihalta löytyy hulevesipainanne lasten vesileikkeihin ja viljelylaatikko. Piha ei täytä KOTA-suosituksia. Piha-alaneliöt/tilapaikka 9m2.

Koulupihojen suunnittelu
Peruskoulujen pihojen osalta RT-kortin 103084 Päiväkodin ja perusopetuksen tilat, Ulkotilojen suunnittelu suositusmitoitus välituntipihan pinta-alaksi on 5 m2/oppilas. Tämä pinta-ala on minimitavoitteena myös Vantaalla. RT-kortin mukaan koulupihalla tulee olla myös viheraluetta. RT-kortti ei kuitenkaan anna viheralueen koolle suositusta. Välituntipihan ja viheralueen lisäksi liikuntakentistä vuosiluokkien 1–6 liikuntakenttä sijoitetaan koulun tontille. Vuosiluokkien 7–9 tarpeisiin tarvittava liikuntakenttä voi sijaita myös koulutontin ulkopuolella, mutta mahdollisuus tarkastellaan tapaus-/hankekohtaisesti kaavoitusvaiheessa. Mikäli kenttää ei voi käyttää välituntialueena sijainnin, saavutettavuuden tai muiden käyttäjien (esim. muut koulut) suuren osuuden vuoksi, tämä otetaan huomioon koulupihan mitoituksessa suurempana välituntialuetarpeena.

Vantaan kaupungin koulujen pihoja on viety kohti monimuotoisempaa ja luonnonmukaisempaa ympäristöä jo usean vuoden ajan. Investointihankkeissa on painotettu luontopohjaisia oppimisympäristöjä ja toteutettu mm. seuraavissa uudiskohteissa:

Rajatorpan koulu ja piha valmistui vuonna 2020. Pihalla on rakennettua niittyä, olemassa oleva puustoinen alue vapaamuotoiseen leikkiin ja rakenteluun, turva-alustoissa turvahaketta ja kumia. Läheltä kaadetuista vanhoista poppeleista hyödynnettiin rungot, joita sijoitettiin pihalla istuimiksi ja leikkipaikoiksi.

Hämeenkylän koulu ja piha valmistui vuonna 2020. Pihalla on laajat rakennetut niittyalueet, hiekka/taide oppimisympäristö sekä olemassa olevia puustoisia alueita. Turva-alustoissa käytettiin turvahaketta ja tekonurmea. Alueelle istutettiin paljon uusia puita sekä oleskelunurmi siirtonurmesta. Kosteikko koulun pihan vieressä.

Luontopohjaisia oppimisympäristöjä on toteutettu myös seuraavissa perusparannuskohteissa:

Jokivarren koulun pihan perusparannus oli vuonna 2019. Kohteessa toteutettiin sisäpihan muuttaminen oppimisympäristöksi lisäämällä kasvillisuutta, penkkejä ja kasvulava. Olemassa olevan metsikön alueelle tuotiin puiden runkoja seikkailuun ja tasapainoiluun. Turvalustat ovat turvahaketta ja tekonurmea.

Simonkylän koulun pihan perusparannus oli vuonna 2019. Kohteeseen rakennettiin oma erillinen hyötypuutarha. Turva-alustat ovat kumia.

Seutulan koulun pihan perusparannus ja lähiliikuntapaikka oli vuonna 2020. Olemassa olevaa metsikköä hyödynnettiin seikkailussa, oppimisessa ja liikkumisessa. Turva-alustat ovat turvahaketta ja tekonurmea. Pelikenttä säilytettiin kivituhka pinnalla.

Mikkolan koulun Vegan pihan perusparannus oli vuonna 2021. Sisäpihalla on hyötykasveja. Pihalla siirtonurmea ja hyödynnettiin muualla vantaalla kaadettujen puiden runkoja, joita sijoitettiin pihalla istuimiksi ja leikkipaikoiksi. Turva-alustat ovat turvahaketta ja tekonurmea.

Helsinge Skolan pihan perusparannus oli vuonna 2021. Rakennettiin uusi luonnonmukainen oppimisympäristö sekä istutettiin välituntipihalle isoja puita ja pensaita. Turva-alustat ovat kumia ja tekonurmea.

Martinlaakson koulun pihan perusparannus oli vuonna 2022. Pihalle tuotiin puiden runkoja istuimiksi ja tasapainoiluun sekä rakennettiin nurmikkoa, isoja puita. Turva-alustana turvahaketta, kumia ja tekonurmea.

Vierumäen koulun pihan perusparannus oli vuonna 2022. Olemassa oleva metsikkö otettiin aktiivisempaan välituntipiha käyttöön ja leikkiin mm. rakentamalla keppihevosrata sekä monitoimilaite kiipeilyyn ja tasapainoiluun. Pihalle rakennettiin niittyä ja kasvikatto kylmän rakennuksen katolle. Turva-alustana turvahaketta ja tekonurmea.

Hiekkaharjun koulun pihan perusparannus oli vuonna 2023. Pihalle rakennettiin hulevesien viivytystä istutusaleina ja istutettiin isoja puita. Erityislasten pihalle tuotiin puunrunkoja tasapainoiluun ja rakennettiin hiekkalaatikko. Turva-alustana on turvahaketta, tekonurmea ja korkkia.

Koulujen pihojen perusparannushankkeissa huomioidaan myös Vantaan kaupungin Green Deal-hankintasopimus, jossa on määritelmiä koskien haitallisten aineiden vähentämistä varhaiskasvatuksen hankinnoissa. Green deal-sopimusta noudatetaan siksi, että koulujen pihoilla on paljon iltakäyttöä perheillä, joissa on pienempiä lapsia. Koulujen yhteydessä voi olla myös esiopetusluokkia tai jopa päiväkoti samassa rakennuksessa.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) Päätetään antaa Vihreälle valtuustoryhmälle ja 14 muulle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liitteet:
- allekirjoitettu Vihreän valtuustoryhmän ja 14 muun valtuutetun aloite päiväkoteihin luonnonmukaisempia ja terveellisempiä pihoja

Täytäntöönpano: lakiasiat- ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske, puh. 040 620 5080, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)
apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Päiväkoteihin luonnonmukaisempia ja terveellisempiä pihoja	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Tässä aloitteessa esitetään, että Vantaa ottaa luonnonmukaisuuden ja sen tuomat hyödyt keskeiseksi päiväkotipihojen suunnittelukriteeriksi. Vantaa perehtyy uusimpaan tutkimustietoon ja päivittää sen perusteella ohjeet uusien päiväkotipihojen suunnitteluun ja vanhojen kunnostamiseen. Luontoaltistuksella tarkoitetaan yksinkertaisimmillaan metsässä tai luonnossa liikkumista ja altistumista metsän ja maaperän mikrobeille. Siitä on monenlaisia hyötyjä hyvinvoinnille. Erityisesti kaupungeissa asuvien mikrobisto voi köyhtyä ja tämä vaikuttaa immuunijärjestelmäämme. Monipuolisella mikrobialtistuksella voidaan ehkäistä lisääntyneitä immuunijärjestelmän häiriöistä johtuvia sairauksia kuten allergioita, astmaa ja tyypin 1 diabetestä. Hyötyjä saadaan ulkoilemalla mahdollisimman paljon luonnossa, mutta luontoaltistus on syytä tuoda myös päiväkotien pihoihin. Luontoperäisellä pihojen materiaalilla voidaan myös lisätä lasten ja henkilökunnan virikkeitä, parantaa mielialaa ja oppimista ja hyvinvointia kokonaisvaltaisesti. Aihetta on tutkittu ainakin Helsingin yliopiston ja Hämeen ammattikorkeakoulun Kohti tervettä aikuisuutta (KOTA) -hankkeessa. Hankkeen suosituksia päiväkotipihoille ovat mm. Käyttää viherrakennusmateriaaleja, joissa on runsas ja monimuotoinen mikrobiyhteisö. Näitä ovat esimerkiksi siirrettävä metsänpohja eli kuntta, ja varta vasten kehitetyt multa- ja hiekkavalmisteet. Istuttaa monilajisia pensaskasvustoja. Huolehtia, että pihalla on paljon irrallista ja muovattavaa luonnonmateriaalia, kuten maatunutta lehtikariketta, käpyjä ja tikkuja. Käyttää erilaisia materiaaleja vyöhykkeittäin, kulutuskestävyyden ja kunnossapidon optimoimiseksi. Varhaiskasvatuksen ja opetuksen toteuttaminen luonnonmateriaaleja käyttäen, ja lasten osallistaminen	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> *Vihreä valtuustoryhmä* <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Eeva Tikkanen 2. Niilo Kärki 3. Erika Veltheim 4. Marjo Vacker 5. Juha Järä 6. Milad Dehghan 7. Kai-Ari Lundell 8. Pirjo Luokkala 9. Tiina Tuomela 10. Minttu Sillanpää 11. Siri Ahokas 12. Janne Hartikainen 13. Tanja Aidanjuuri 14. Säde Tahvanainen

viherpihojen hoitoon. Jokaisella lapsella on oikeus kasvaa terveellisessä ympäristössä ja mahdollisimman monimuotoisessa luonnossa. Tällä on laaja merkitys terveyden, hyvinvoinnin ja kansantalouden kannalta ja lapsiystävällisessä kaupungissa se on päättäjien erityinen velvollisuus. Luontoaltistuksesta on eniten hyötyä varhaislapsuudessa jolloin immuunipuolustuksen pohja kehittyy. Mutta siitä on hyötyä kaikille. Vantaan tulee arvioida samojen suositusten käyttöä myös koulujen, palvelutalojen ja muiden julkisten pihojen ja puistoalueiden suunnittelussa. KOTA-hankkeen suositukset: https://urbanacademy.fi/wp-content/uploads/2020/01/viherpihalta-terveytta-ja-hyvinvointia.pdf *Vantaan kaupunginvaltuusto 19.9.2022*	

23 Vastaus Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaan on jatkettava toisen asteen koulutuksen maksuttomuutta / KK (kvalt)

VD/3259/00.02.00.03/2024

KK/VT/MT/EA/VT/MT

Vasemmistoliiton valtuustoryhmä sekä 4 muuta valtuustoryhmää jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Maksuton toinen aste otettiin käyttöön valtakunnallisesti elokuussa 2021 ja samalla oppivelvollisuus nousi 18 ikävuoteen. Oppivelvollisille myönnettiin maksuttomat oppimateriaalit sen vuoden loppuun asti, jona nuori täyttää 20 vuotta. Muutoksen ansiosta jokainen nuori sai lukion tai ammatillisen koulutuksen tutkinnon suoritettua riippumatta perheen taloudellisesta tilanteesta.
Nyt hallitus on kuitenkin päättänyt rajata toisen asteen maksuttomuutta sen vuoden loppuun, kun nuori täyttää 18 vuotta. Hallituksen päätös tarkoittaa, että toisen asteen opinnot tulisivat maksullisiksi kesken opintojen.

Maksuttomuus vaikuttaa koulutuksen tasa-arvon toteutumiseen ja vähentää eriarvoisuutta. Vuoden 2022 Lukiolaisbarometrin mukaan 45 prosenttia ensimmäisen vuoden opiskelijoista koki maksuttomuuden vaikuttaneen lukioon hakeutumiseen. Maksuttomuus on vaikuttanut päätökseen erityisesti opiskelijoilla, joiden vanhemmista vähintään toinen on työtön, kumpikaan vanhemmista ei ole korkeakoulutettuja tai joiden äidinkieli on muu kuin suomi.

Päätös rajata maksuttomuutta on herättänyt laajaa vastustusta koulutuskentällä. Suomen lukiolaisten liitto on todennut muutoksen olevan erityisen kipeä niille nuorille, joilla on vaikeuksia toimeentulon, terveyden tai oppimisen kanssa. Myös opettajien ammattijärjestö OAJ on ilmaissut huolensa uudistuksesta ja todennut sen sotkevan koulutuksen järjestäjien, rehtoreiden ja opettajien arkea. Muutoksesta aiheutuu opettajille lisätyötä ja kunnille hallinnollista byrokratiaa, jonka vuoksi tavoitellut säästöt voivat jäädä saavuttamatta.

Vantaan ei tule toimeenpanna hallituksen päätöstä vaan jatkaa maksuttomien oppimateriaalien tarjoamista toisen asteen loppuun asti. Hallituksen uudistuksista on poikettu paikallisesti myös aiemmin, kun kunnat jättivät toteuttamatta varhaiskasvatuksen ryhmäkokoja kasvattavia ja subjektiivista varhaiskasvatusoikeutta rajaavia Sipilän hallituksen päätöksiä.

Maksuttomuuden keskeyttäminen kesken tutkinnon aiheuttaisi Vantaalle hallinnollisia kustannuksia sekä kuormittaisi rehtoreiden ja opettajien työtä. Vantaan taloudellinen panostus tulisi osoittaa nuorten koulutuksen turvaamiseen hallinnon lisäämisen sijaan.

Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaa jatkaa maksuttoman toisen asteen koulutusta nuorille tutkinnon loppuun saakka.

Kaupunginvaltuusto 22.4.2024 § 23

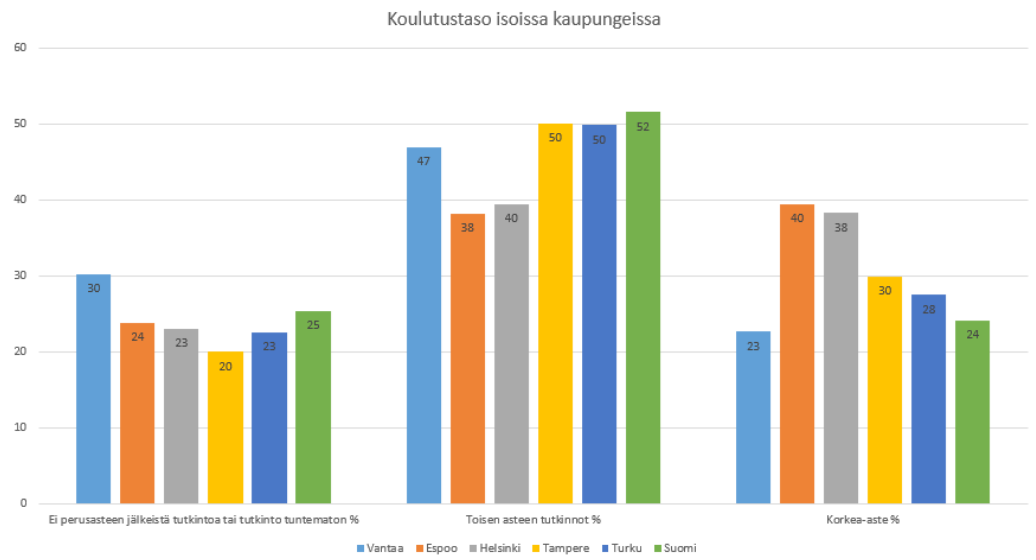
Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:
- allekirjoitettu Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaan on jatkettava toisen asteen koulutuksen maksuttomuutta

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Laajennettu oppivelvollisuus astui voimaan vuonna 2021, eli oppivelvollisina toisen asteen koulutuksen käyneet ikäluokkatasolla valmistuvat tänä keväänä 2024 ensimmäistä kertaa. Koulutuksen maksuttomuudesta pidemmällä aikavälillä on tämän vuoksi vielä hankala sanoa kokonaisvaikutuksia, mutta Opetus- ja kulttuuriministeriö antoi 13.4.2023 oppivelvollisuuden laajenemista koskevassa katsauksessaan alustavia arvioita, joiden mukaan oppivelvollisuuden laajentamisella ja sen myötä tulleella koulutuksen maksuttomuudella on ollut positiivisia vaikutuksia koulutukseen kiinnittymiseen. Vantaalla koulutustaso on muita suuria kaupunkeja matalampi ja erityisesti korkea-asteen tutkintojen suorittaminen vähäistä, kuten alla olevasta taulukosta voidaan huomata.



Lähde: Opetushallitus, Vipunen 15 vuotta täyttäneen väestön koulutusrakenne asuinkunnan mukaan (2021)

Toisen asteen koulutuksen palvelualueen strategiakauden iso tavoite: joustavat opintopolut tähtää osaamistason kasvuun. Tavoitteen saavuttamisen kannalta toisen asteen tutkinnon loppuun saattaminen on ensimmäinen askel, jota koulutuksen maksuttomuus tukee. Toisen asteen koulutusten aikana vahvistetaan korkea-asteen opintoihin suuntaamista, niihin tutustumista ja osalle opiskelijoista korkeakouluyhteistyö tarkoittaa myös korkeakouluopintojen suorittamista. Näitä korkeakouluyhteistyön muotoja on Vantaalla kehitetty kuluneella strategiakaudella eteenpäin. Yhteistyömuodot korkeakoulujen kanssa, kurkistuskurssit sekä Väylä-opinnot madaltavat kaikki omalta osaltaan kynnystä jatkaa korkeakouluopintoihin.

Oppivelvollisuuden ja maksuttoman koulutuksen piiriin kuuluvat opiskelijat Vantaalla
Vantaan lukioissa oli toukokuussa 2024 opiskelijoita yhteensä 3691, joista jatkossa maksuttomaan materiaaliin ei olisi oikeutettu 1306 opiskelijaa, eli he ovat yli 18-vuotiaita. Lukioissa maksuttomuuden piiriin kuuluvia opiskelijoita (alaikäisiä) olisi uuden lainsäädännön mukaan 2385. Ammattiopisto Variassa alle 18-vuotiaita opiskelijoita oli yhteensä 1068 ja 18–20-vuotiaita 608. Kokonaisuutta tarkastellessa on hyvä huomioida, että suuri osa Varian opiskelijoista on yli 20-vuotiaita aikuisopiskelijoita, joita oli

keväällä 2024 hieman yli 3000. Tätä kohderyhmää maksuton koulutus ei ole koskenut ja he maksavat oppimateriaalinsa itse.

Maksuttomuusikärajan laskemisen osalta olennaista on tarkastella 18–20-vuotiaiden määrää. Toisen asteen koulutuksissa tähän ryhmään kuuluvat lukioissa lähes kaikki abit kolmannen opiskeluvuotensa keväällä ja lukion neljässä vuodessa suorittavat pidentäjät, yhteensä noin 1300 opiskelijaa. Variassa tähän ryhmään kuuluvat opintojaan viimeistelevät noin 600 opiskelijaa, eli yhteensä toisen asteen koulutuksissa noin 1900 opiskelijaa.

Toisen asteen koulutus aloitetaan pääsääntöisesti heti peruskoulun jälkeen. Tietyt, usein haavoittuvammassa asemassa olevat nuoret, aloittavat toisen asteen opinnot vuotta tai kahta myöhemmin. Syitä voi olla esimerkiksi maahanmuutto peruskoulun päättövaiheessa, elämänpolulle osuneet haasteet ja ehkä yleisimpänä osin edellä mainituista syistä johtuen perusopetuksen loppuun saattaminen aikuisten perusopetuksessa tai tutkintoon valmistavassa (TUVA) -koulutuksessa. Vantaalla toisen asteen palvelualueella aikuisten perusopetusta ja TUVA-koulutusta käyviä alaikäisiä on noin 230 opiskelijaa. Kyseiset koulutusmuodot käyvillä toisen asteen tutkinnon suorittamiseen maksutta käytettävissä oleva aika on jo lähtökohtaisesti vuotta lyhyempi kuin muilla. Lisäksi kohderyhmään kuuluu paljon nuoria, joiden koulupolku on ollut rikkonainen tai heillä on ollut muita elämänhaasteita. Maksuttomuuden ikärajan laskeminen osuisi negatiivisesti tähän kohderyhmään, joka opintoja jatkaakseen tarvitsee usein jo lähtökohtaisesti enemmän tukea ja kannustusta.

Mahdolliset vaikutukset kustannuksiin
Mikäli oikeus maksuttomaan materiaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta se kohdentuisi pitkälti toisen asteen tutkintoa viimeisteleviin opiskelijoihin, jotka joutuisivat ostamaan itse oppimateriaalin opintojensa viimeistelyvaiheessa.

Lukioissa opiskelijat suorittaisivat melko pitkälle opintonsa maksuttomasti, sillä abeille tarjottaisiin opiskelumateriaalit maksutta heidän aloittaessa viimeisen periodin marraskuussa maksutta. Lukion pidentäjät, eli neljässä vuodessa lukion suorittavat ja opinnot vuotta tai kahta myöhemmin aloittavat, maksaisivat itse viimeisen opiskeluvuotensa. Lukio-opiskelijoiden osalta maksullisuus tarkoittaisi ylioppilaskokeiden maksullisuutta ja lukiossa käytetyn oppimateriaalin (kirjat/ lisenssit) hankintaa yo-kokeisiin valmistautuessa. Lisäksi kuluja voisi syntyä tietokoneen hankinnasta koneen rikkoutuessa tai ylläpidosta, vaikka mediassa on mainittu, että opiskelijat saisivat pitää koneen opintojen päättymiseen saakka. Heikossa taloudellisessa asemassa olevien nuorten osalta tämä voisi tarkoittaa myös sitä, että opinnot pyritään tekemään nopeammin 2,5 vuodessa opintojen maksuttomuuden puitteissa. Tämä puolestaan voisi johtaa heikompiin yo-arvosanoihin ja heikompiin mahdollisuuksiin päästä tavoittelemaansa korkeakouluun. Lukion pidentäjien määrään, eli neljässä vuodessa lukion suorittaviin, oppivelvollisuuden laajentaminen ja maksuttomuus ei tässä vaiheessa näytä vaikuttaneen. Vantaalla vuonna 2019 pidentäjien määrä syyskuun tilastointipäivän mukaan oli 6,5 % opiskelijoista ja vastaava luku vuonna 2023 oli 6,9 %. Tämän mukaan näyttäisi siltä, että opintojen maksuttomuus ei ole kannustanut opintojen pidentämiseen.

Variassa oppimateriaalien hankinta sijoittuu pitkälti ensimmäiselle opiskeluvuodelle ja välineet kierrätetään uusille aloittaville opiskelijoille. Vuonna 2022–2023 hankintojen yhteissumma oli noin 410000 €. Variassa maksuttomuuden piiriin kuuluva oppimateriaali, työvälineet ja -asut, hankitaan pääsääntöisesti ensimmäisen opiskeluvuoden aikana. Kolmannen opiskeluvuoden osalta hankinnat ovat hyvin vähäisiä. Erityisesti Variassa oppimateriaalien hankinnassa saatavat kustannussäästöt jäävät vähäisiksi. Käytännössä työvälineet ja -asut odottaisivat puoli vuotta varastossa ennen kuin ne voitaisiin

jakaa uusille aloittaville opiskelijoille, mikäli ne kerättäisiin pois sen vuoden lopussa, kun opiskelija täyttää 18 vuotta.
Opiskelijoiden osalta tietokoneet muodostavat suurimman kuluerän oppimateriaalihankinnoista. Vantaan kaupunki on tehnyt linjauksen, jonka mukaan opiskelijat saavat lunastaa koneen maksutta itselleen opintojen päätteeksi, sillä ne eivät kestä kierrättämistä seuraaville opiskelijoille. Säästöjä ei tämän osalta juuri olisi, sillä pääsääntöisesti opinnot aloitetaan oppivelvollisina.

Tällä hetkellä oppivelvollisuuslain (1214/2020) 16 §:ssä (oikeus maksuttomaan koulutukseen) mainitaan, että tiettyjen kriteerien täyttyessä opiskelija voi hakea maksuttomuusajan pidentämistä. Kriteerit ovat oppivelvollisuuden määräaikainen keskeytys; asianomaista koulutusta koskevassa laissa säädetyt keskeyttämisperusteet; terveydellisiin tai muihin painaviin syihin liittyvä opiskelualan vaihto; oppimisvaikeudet; perusopetuksen jälkeisen valmentavan tai valmistavan koulutuksen suorittaminen ja perusopetuksen oppimäärän suorittamisen viivästyminen. Mikäli tämä pykälä pysyisi ennallaan, ikärajalasku huomioiden, se mahdollistaisi usein heikoimmassa asemassa olevien nuorten toisen asteen tutkinnon suorittamisen sen vuoden loppuun, kun nuori täyttää 19. Nykylainsäädännön osalta ei vielä ole tietoa siitä, miten paljon hakemuksia tehdään, sillä hakeminen on mahdollista aikaisintaan kuusi kuukautta ennen maksuttomuusajan pidentämistä. Tämä konkretisoituu ensimmäistä kertaa elokuussa ja syyslukukaudella 2024. Mahdollinen vaikutus saattaa olla se, että hakemuksia tehtäisiin jatkossa enemmän, jos maksuttomuusaika päättyy pääsääntöisesti kolmannen vuoden syyslukukauden loppuun. Tämä lisäisi huomattavasti hallinnollista työtä ja lisäisi opetushenkilöstön työmäärää asiantuntijanäkökulmien antamisessa.

Kokonaisuudessa suorat kustannussäästöt ovat pienet, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Sen sijaan hallinnollinen työmäärä kasvaisi merkittävästi, kun opiskelijoilta kerättäisiin materiaali pois sekä ohjeistetaan oikeanlaisten oppimateriaalien ja lisenssien ym. hankinnassa ja esimerkiksi maksuttomuusajan pidentämistä koskevien hakemusten arvioinnissa.

Johtopäätökset
Edellä mainittujen seikkojen valossa suorat kustannussäästöt ovat pienet, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Suurin kustannuserä maksuttomassa toisen asteen koulutuksessa tulee tietokoneista ja tähän ikärajan laskemisella on hyvin vähäiset vaikutukset, sillä koneet hankitaan opiskelijoiden aloittaessa opinnot oppivelvollisina. Kustannussäästöjen vähäisyyttä selittää osaltaan oppivelvollisuuslain 16 §, joka koskee maksuttomuusajan pidentämisestä. Oletettavasti hakemusten määrä kasvaa, kun maksuttomaan materiaaliin oikeutettujen ikärajaa alennetaan.

Ikärajan laskun myötä hallinnollinen työmäärä kasvaisi merkittävästi, kun opiskelijoilta kerättäisiin materiaali pois sekä ohjeistetaan oikeanlaisten oppimateriaalien ja lisenssien ym. hankinnassa ja esimerkiksi maksuttomuusajan pidentämistä koskevien hakemusten arvioinnissa. Ottaen huomioon myös inhimilliset, yksilön elämään liittyvät kielteiset vaikutukset saattavat kustannukset jopa kasvaa, mikäli opintojen keskeyttäjien määrä kasvaa. Vantaan kaupungin tasolla kokonaisuudessa on hyvä huomioida vaikutukset myös osaamistason nostamiseen kokonaisuudessa, eli strategiakaudella hyvin liikkeelle lähtenyt toisen asteen joustavien oppimispolkujen kehittäminen ja rakentaminen, jolla vahvistetaan vantaalaisten osaamistason nostamista pitkäjänteisesti.

Mikäli Vantaan kaupunki päättäisi hallituksen linjauksesta huolimatta säilyttää oikeuden maksuttomaan koulutukseen sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 20 vuotta olisi tärkeä tehdä pääkaupunkitasoista yhteistyötä ja pyrkiä samanlaisiin linjauksiin. Mikäli Vantaa tarjoaisi ainoana

pääkaupunkiseudun kunnista opinnot maksutta, voisi tällä olla suuri vetovoimatekijä niille opiskelijoille, jotka viimeistelevät opintonsa. Vaihtoehtona voisi olla tarkkaan määritetyt kriteerit, joilla Vantaan toisen asteen oppilaitoksissa saa jatkaa opinnot maksutta, kun opinnot on alun perin aloitettu Vantaan kaupungin oppilaitoksissa.

Oppivelvollisuuden laajenemisen myötä opiskelijalle maksuttomasta koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ovat nykyisin täysimääräisesti talousarviokehyksessä. Vantaan kaupungin saama valtionosuus vähenee arviolta 420 000 €, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Mikäli Vantaan kaupunki tarjoaisi jatkossakin maksuttoman koulutuksen sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 20 vuotta olisi kustannukset 18–20-vuotiaiden osalta arviolta valtionosuuden vähenemistä vastaava summa. Alla kustannukset eriteltyinä.

Laskelma kustannusvaikutuksista euroina:	1., 2. ja 3. vuoden syksy/ maksuttomuuteen oikeutetut	3. vuoden kevät/ maksuttomuuden ulkopuolelle jäävät	kokonaissumma
Tietokoneet, suojapussit jne. (tiha)	1 021 000	21000	1 042 000
Lukiot: kirjat, lisenssit jne. (kaso)	1243200	177 000	1420200
Lukiot: yo -kokeet ja IB-kokeet (kaso)	70 000	207 000	277 000
Varia: työasut, -välineet, kortit (kaso)	395000	15000	409842
Yhteensä:	**2 729 200**	**420000**	**3 149 042**

Valtioneuvosto on esittänyt toisen asteen koulutuksen maksuttomuuden rajaamista Valtioneuvoston selonteossa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2025—2028 26.4.2024. Opetus- ja kulttuuriministeriö valmistelee parhaillaan luonnosta hallituksen esityksestä päätöksenteon pohjaksi.

Kaupunginhallitus 5.8.2024 § 19

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Vasemmistoliiton valtuustoryhmälle ja 4 muulle valtuustoryhmälle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

_____

Hallituksen kehysriihessä päättämää toisen asteen koulutuksen oppimateriaalien maksuttomuuden rajausta ei toteuteta (OKM:n talousarvioesitys 8,45 miljardia euroa vuodelle 2025 - Valtioneuvosto), joten asialla ei ole kustannusvaikutuksia nykytilaan verrattuna.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Vasemmistoliiton valtuustoryhmälle ja 4 muulle valtuustoryhmälle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liitteet:
- allekirjoitettu Vasemmistoliiton ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaan on jatkettava toisen asteen koulutuksen maksuttomuutta.

Täytäntöönpano: lakiasiat- ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske, 040 620 5080, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Vantaan on jatkettava toisen asteen koulutuksen maksuttomuutta Maksuton toinen aste otettiin käyttöön valtakunnallisesti elokuussa 2021 ja samalla oppivelvollisuus nousi 18 ikävuoteen. Oppivelvollisille myönnettiin maksuttomat oppimateriaalit sen vuoden loppuun asti, jona nuori täyttää 20 vuotta. Muutoksen ansiosta jokainen nuori sai lukion tai ammatillisen koulutuksen tutkinnon suoritettua riippumatta perheen taloudellisesta tilanteesta. **Nyt hallitus on kuitenkin päättänyt rajata toisen asteen maksuttomuutta sen vuoden loppuun,** kun nuori täyttää 18 vuotta. Hallituksen päätös tarkoittaa, että toisen asteen opinnot tulisivat maksullisiksi kesken opintojen. Maksuttomuus vaikuttaa koulutuksen tasa-arvon toteutumiseen ja vähentää eriarvoisuutta. Vuoden 2022 Lukiolaisbarometrin mukaan 45 prosenttia ensimmäisen vuoden opiskelijoista koki maksuttomuuden vaikuttaneen lukioon hakeutumiseen. Maksuttomuus on vaikuttanut päätökseen erityisesti opiskelijoilla, joiden vanhemmista vähintään toinen on työtön, kumpikaan vanhemmista ei ole korkeakoulutettuja tai joiden äidinkieli on muu kuin suomi. Päätös rajata maksuttomuutta on herättänyt laajaa vastustusta koulutuskentällä. Suomen lukiolaisten liitto on todennut muutoksen olevan erityisen kipeä niille nuorille, joilla on vaikeuksia toimeentulon, terveyden tai oppimisen kanssa. Myös opettajien ammattijärjestö OAJ on ilmaissut huolensa uudistuksesta ja todennut sen sotkevan koulutuksen järjestäjien, rehtoreiden ja opettajien arkea. Muutoksesta aiheutuu opettajille lisätyötä ja kunnille hallinnollista byrokratiaa, jonka vuoksi tavoitellut säästöt voivat jäädä saavuttamatta. Vantaan ei tule toimeenpanna hallituksen päätöstä vaan jatkaa maksuttomien oppimateriaalien tarjoamista toisen asteen loppuun asti. Hallituksen uudistuksista on poikettu paikallisesti myös aiemmin, kun kunnat jättivät toteuttamatta varhaiskasvatuksen ryhmäkokoja kasvattavia ja subjektiivista varhaiskasvatusoikeutta rajaavia Sipilän hallituksen päätöksiä. Maksuttomuuden keskeyttäminen kesken tutkinnon aiheuttaisi Vantaalle hallinnollisia kustannuksia sekä kuormittaisi rehtoreiden ja opettajien työtä. Vantaan taloudellinen	Aloitteen tekijän nimi: *Vasemmistoliiton valtuustoryhmä* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Sosiaalidemokraattinen valtuustoryhmä 2. Vihreä valtuustoryhmä 3. Keskustan valtuustoryhmä 4. Liike Nyt valtuustoryhmä

panostus tulisi osoittaa nuorten koulutuksen turvaamiseen hallinnon lisäämisen sijaan. Me allekirjoittaneet valtuutetut esitämme, että Vantaa jatkaa maksuttoman toisen asteen koulutusta nuorille tutkinnon loppuun saakka.	

24 **Vastaus Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaalla taattava toisen asteen koulutus täysin maksuttomana / KK (kvalt)**

VD/3257/00.02.00.03/2024

KK/VT/MT/EA/VT/MT

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä sekä 4 valtuustoryhmää jättivät seuraavan valtuusto työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Hallitus on sopinut kehysriihessä leikkauksista toisen asteen koulutukseen. Toimenpiteellä tavoitellaan vain 12 miljoonan euron vuosittaista säästöä valtakunnallisesti, mutta sen vaikutukset opiskelijoille ovat kohtuuttomat.
Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä edellyttää, että nuorilta ei leikata koulutuksesta ja pitää välttämättömänä, että Vantaa pyrkii vaikuttamaan maan hallitukseen ja valtiojohtoon ammatillisen koulutuksen tulevaisuuden turvaamiseksi sekä toisen asteen koulutusleikkausten estämiseksi.

Aloitteen taustaa:
Hallituksen ajamien koulutusleikkausten toteutuessa toisen asteen koulutus olisi täysin maksuton vain oppivelvollisuusikäisille, eli alle 18-vuotiaille opiskelijoille.
Oppivelvollisuus laajennettiin 18 ikävuoteen saakka vuonna 2020. Lain perusteluissa todettiin: ”Esityksen tavoitteena on nostaa koulutus- ja osaamistasoa sekä varmistaa jokaiselle nuorelle mahdollisuus toisen asteen tutkinnon suorittamiseen. Esityksen tavoitteena on osaltaan tukea työllisyysasteen nostamista.” Samassa yhteydessä säädettiin olemassa olevaa tilannetta laajemmasta maksuttomuudesta toisen asteen koulutuksessa. Lainmuutosten tavoitteena on ollut nostaa koulutustasoa, varmistaa jokaiselle nuorelle mahdollisuus toisen asteen koulutuksen suorittamiseen sekä työllisyysasteen nostaminen.

Koska nuorille tuli velvollisuus hakea ja osallistua toisen asteen koulutukseen, turvattiin heille samalla oikeus maksuttomiin oppikirjoihin, oppimateriaaleihin ja työvälineisiin sekä maksuttomaan kouluruokailuun. Nyt hallitus esittää, että tämä oikeus katkaistaan nuorilta sen vuoden lopussa, kun he täyttävät 18 vuotta. Leikkaukset lisäävät syrjäytymisriskiä ja vaarantavat osaamistason kasvun

Maksuttomuuden katkaiseminen 18 vuoden ikään kesken tutkinto-opintojen ei edistä toisen asteen koulutuksen loppuun saattamista ja on myös hallinnollisesti ongelmallinen. Hallitusohjelmaan on kirjattu mm. sääntelyn purkamiseen tähtääviä toimenpiteitä. Maksuttomuuden purkaminen toimii kuitenkin täysin päinvastaiseen suuntaan.

Koulutuksen järjestäjien tulisi erotella toisen asteen opiskelijat iän perusteella, luoda uusia järjestelmiä maksujen perintään sekä valvontaan. Tämä todennäköisesti aiheuttaa kustannuksia. Lisäksi haasteita tuottaisi mm. hinnoitella toisen asteen opiskelijoiden käytössä olevien koulutuksen järjestäjien omistamien tietokoneiden ja lisenssien käyttö. Opiskelijat kokisivat varmasti tilanteen myös hyvin epäoikeudenmukaisena. Mikäli maksuttomuusperiaate puretaan, riski toisen asteen koulutuksen keskeyttämiseen heti 18 vuoden iän täyttyessä kasvaa huomattavasti. Tämä ei palvele nuorten oman uran ja elämänpolun rakentamista eikä myöskään koulutus- ja työllisyyspoliittisia tavoitteita. Säästöt myös vaarantaisivat tavoitteen purkaa sukupolvista alhaisen koulutustason periytymistä.

Vantaalla varmistettava koulutuksen maksuttomuus

Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä esittää, että Vantaan kaupunki takaa toisen asteen maksuttomuuden kaikille oppivelvollisuusikäisenä ammatillisen koulutuksen tai lukiokoulutuksen aloittaneille, sen vuoden loppuun saakka, jona nuori täyttää 20 vuotta. Esitämme myös, että kaupunki varaa tarkoitukseen tarvittavan riittävän määrärahan edelleen talousarvioon huolimatta mahdollisista valtiovallan säästötoimista ja päätöksestä rajata maksuttomuutta.”

Kaupunginvaltuusto 22.4.2024 § 22

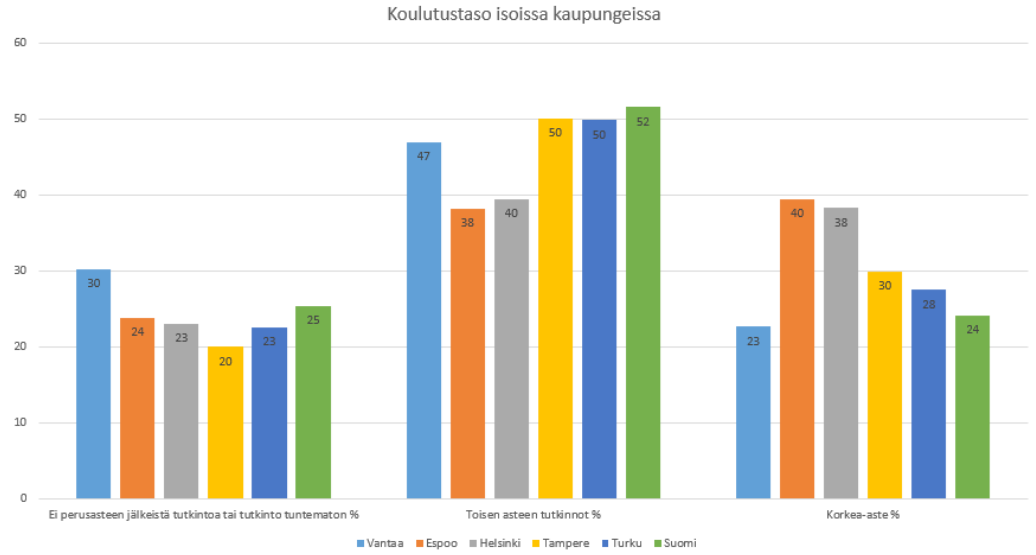
Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:
- allekirjoitettu Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaalla taattava toisen asteen koulutus täysin maksuttomana

_____

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Laajennettu oppivelvollisuus astui voimaan vuonna 2021, eli oppivelvollisina toisen asteen koulutuksen käyneet ikäluokkatasolla valmistuvat tänä keväänä 2024 ensimmäistä kertaa. Koulutuksen maksuttomuudesta pidemmällä aikavälillä on tämän vuoksi vielä hankala sanoa kokonaisvaikutuksia, mutta Opetus- ja kulttuuriministeriö antoi 13.4.2023 oppivelvollisuuden laajenemista koskevassa katsauksessaan alustavia arvioita, joiden mukaan oppivelvollisuuden laajentamisella ja sen myötä tulleella koulutuksen maksuttomuudella on ollut positiivisia vaikutuksia koulutukseen kiinnittymiseen. Vantaalla koulutustaso on muita suuria kaupunkeja matalampi ja erityisesti korkea-asteen tutkintojen suorittaminen vähäistä, kuten alla olevasta taulukosta voidaan huomata.



Lähde: Opetushallitus, Vipunen 15 vuotta täyttäneen väestön koulutusrakenne asuinkunnan mukaan (2021)

Toisen asteen koulutuksen palvelualueen strategiakauden iso tavoite joustavat opintopolut tähtäävät osaamistason kasvuun. Tavoitteen saavuttamisen kannalta toisen asteen tutkinnon loppuun saattaminen on ensimmäinen askel, jota koulutuksen maksuttomuus tukee. Toisen asteen koulutusten aikana vahvistetaan korkea-asteen opintoihin suuntaamista, niihin tutustumista ja osalle opiskelijoista

korkeakouluyhteistyö tarkoittaa myös korkeakouluopintojen suorittamista. Näitä korkeakouluyhteistyön muotoja on Vantaalla kehitetty kuluneella strategiakaudella eteenpäin. Yhteistyömuodot korkeakoulujen kanssa, kurkistuskurssit sekä Väylä-opinnot madaltavat kaikki omalta osaltaan kynnystä jatkaa korkeakouluopintoihin.

Oppivelvollisuuden ja maksuttoman koulutuksen piiriin kuuluvat opiskelijat Vantaalla
Vantaan lukioissa oli toukokuussa 2024 opiskelijoita yhteensä 3691, joista jatkossa maksuttomaan materiaaliin ei olisi oikeutettu 1306 opiskelijaa, eli he ovat yli 18-vuotiaita. Lukioissa maksuttomuuden piiriin kuuluvia opiskelijoita (alaikäisiä) olisi uuden lainsäädännön mukaan 2385. Ammattiopisto Variassa alle 18-vuotiaita opiskelijoita oli yhteensä 1068 ja 18–20-vuotiaita 608. Kokonaisuutta tarkastellessa on hyvä huomioida, että suuri osa Varian opiskelijoista on yli 20-vuotiaita aikuisopiskelijoita, joita oli keväällä 2024 hieman yli 3000. Tätä kohderyhmää maksuton koulutus ei ole koskenut ja he maksavat oppimateriaalinsa itse.

Maksuttomuusikärajan laskemisen osalta olennaista on tarkastella 18–20-vuotiaiden määrää. Toisen asteen koulutuksissa tähän ryhmään kuuluvat lukioissa lähes kaikki abit kolmannen opiskeluvuotensa keväällä ja lukion neljässä vuodessa suorittavat pidentäjät, yhteensä noin 1300 opiskelijaa. Variassa tähän ryhmään kuuluvat opintojaan viimeistelevät noin 600 opiskelijaa, eli yhteensä toisen asteen koulutuksissa noin 1900 opiskelijaa.

Toisen asteen koulutus aloitetaan pääsääntöisesti heti peruskoulun jälkeen. Tietyt, usein haavoittuvammassa asemassa olevat nuoret, aloittavat toisen asteen opinnot vuotta tai kahta myöhemmin. Syitä voi olla esimerkiksi maahanmuutto peruskoulun päättövaiheessa, elämänpolulle osuneet haasteet ja ehkä yleisimpänä osin edellä mainituista syistä johtuen perusopetuksen loppuun saattaminen aikuisten perusopetuksessa tai tutkintoon valmistavassa (TUVA) -koulutuksessa. Vantaalla toisen asteen palvelualueella aikuisten perusopetusta ja TUVA-koulutusta käyviä alaikäisiä on noin 230 opiskelijaa. Kyseiset koulutusmuodot käyvillä toisen asteen tutkinnon suorittamiseen maksutta käytettävissä oleva aika on jo lähtökohtaisesti vuotta lyhyempi kuin muilla. Lisäksi kohderyhmään kuuluu paljon nuoria, joiden koulupolku on ollut rikkonainen tai heillä on ollut muita elämänhaasteita. Maksuttomuuden ikärajan laskeminen osuisi negatiivisesti tähän kohderyhmään, joka opintoja jatkaakseen tarvitsee usein jo lähtökohtaisesti enemmän tukea ja kannustusta.

Mahdolliset vaikutukset kustannuksiin
Mikäli oikeus maksuttomaan materiaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta se kohdentuisi pitkälti toisen asteen tutkintoa viimeisteleviin opiskelijoihin, jotka joutuisivat ostamaan itse oppimateriaalin opintojensa viimeistelyvaiheessa.

Lukioissa opiskelijat suorittaisivat melko pitkälle opintonsa maksuttomasti, sillä abeille tarjottaisiin opiskelumateriaalit maksutta heidän aloittaessa viimeisen periodin marraskuussa maksutta. Lukion pidentäjät, eli neljässä vuodessa lukion suorittavat ja opinnot vuotta tai kahta myöhemmin aloittavat, maksaisivat itse viimeisen opiskeluvuotensa. Lukio-opiskelijoiden osalta maksullisuus tarkoittaisi ylioppilaskokeiden maksullisuutta ja lukiossa käytetyn oppimateriaalin (kirjat/ lisenssit) hankintaa yo-kokeisiin valmistautuessa. Lisäksi kuluja voisi syntyä tietokoneen hankinnasta koneen rikkoutuessa tai ylläpidosta, vaikka mediassa on mainittu, että opiskelijat saisivat pitää koneen opintojen päättymiseen saakka. Heikossa taloudellisessa asemassa olevien nuorten osalta tämä voisi tarkoittaa myös sitä, että opinnot pyritään tekemään nopeammin 2,5 vuodessa opintojen maksuttomuuden puitteissa. Tämä puolestaan voisi johtaa heikompiin yo-arvosanoihin ja heikompiin mahdollisuuksiin päästä tavoittelemaansa korkeakouluun. Lukion pidentäjien määrään, eli neljässä vuodessa lukion suorittaviin, oppivelvollisuuden laajentaminen ja maksuttomuus ei tässä vaiheessa näytä vaikuttaneen. Vantaalla

vuonna 2019 pidentäjien määrä syyskuun tilastointipäivän mukaan oli 6,5 % opiskelijoista ja vastaava luku vuonna 2023 oli 6,9 %. Tämän mukaan näyttäisi siltä, että opintojen maksuttomuus ei ole kannustanut opintojen pidentämiseen.

Variassa oppimateriaalien hankinta sijoittuu pitkälti ensimmäiselle opiskeluvuodelle ja välineet kierrätetään uusille aloittaville opiskelijoille. Vuonna 2022–2023 hankintojen yhteissumma oli noin 410000 €. Variassa maksuttomuuden piiriin kuuluva oppimateriaali, työvälineet ja -asut, hankitaan pääsääntöisesti ensimmäisen opiskeluvuoden aikana. Kolmannen opiskeluvuoden osalta hankinnat ovat hyvin vähäisiä. Erityisesti Variassa oppimateriaalien hankinnassa saatavat kustannussäästöt jäävät vähäisiksi. Käytännössä työvälineet ja -asut odottaisivat puoli vuotta varastossa ennen kuin ne voitaisiin jakaa uusille aloittaville opiskelijoille, mikäli ne kerättäisiin pois sen vuoden lopussa, kun opiskelija täyttää 18 vuotta.

Opiskelijoiden osalta tietokoneet muodostavat suurimman kuluerän oppimateriaalihankinnoista. Vantaan kaupunki on tehnyt linjauksen, jonka mukaan opiskelijat saavat lunastaa koneen maksutta itselleen opintojen päätteeksi, sillä ne eivät kestä kierrättämistä seuraaville opiskelijoille. Säästöjä ei tämän osalta juuri olisi, sillä pääsääntöisesti opinnot aloitetaan oppivelvollisina.

Tällä hetkellä oppivelvollisuuslain (1214/2020) 16 §:ssä, joka koskee oikeutta maksuttomaan koulutukseen, mainitaan, että tiettyjen kriteerien täyttyessä opiskelija voi hakea maksuttomuusajan pidentämistä Kriteereinä voi olla oppivelvollisuuden määräaikainen keskeytys (asianomaista koulutusta koskevassa laissa on säädetty sallituista keskeyttämisperusteista); terveydellisiin tai muihin painaviin syihin liittyvä opiskelualan vaihto; oppimisvaikeudet; perusopetuksen jälkeisen valmentavan tai valmistavan koulutuksen suorittaminen ja perusopetuksen oppimäärän suorittamisen viivästyminen.Mikäli tämä pykälä pysyisi ennallaan, ikärajalasku huomioiden, se mahdollistaisi usein heikoimmassa asemassa olevien nuorten toisen asteen tutkinnon suorittamisen sen vuoden loppuun, kun nuori täyttää 19. Nykylainsäädännön osalta ei vielä ole tietoa siitä, miten paljon hakemuksia tehdään, sillä hakeminen on mahdollista aikaisintaan kuusi kuukautta ennen maksuttomuusajan pidentämistä. Tämä konkretisoituu ensimmäistä kertaa elokuussa ja syyslukukaudella 2024.

Mahdollinen vaikutus saattaa olla se, että hakemuksia tehtäisiin jatkossa enemmän, jos maksuttomuusaika päättyy pääsääntöisesti kolmannen vuoden syyslukukauden loppuun. Tämä lisäisi huomattavasti hallinnollista työtä ja lisäisi opetushenkilöstön työmäärää asiantuntijanäkökulmien antamisessa.
Kokonaisuudessa suorat kustannussäästöt ovat pienet, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Sen sijaan hallinnollinen työmäärä kasvaisi merkittävästi, kun opiskelijoilta kerättäisiin materiaali pois sekä ohjeistetaan oikeanlaisten oppimateriaalien ja lisenssien ym. hankinnassa ja esimerkiksi maksuttomuusajan pidentämistä koskevien hakemusten arvioinnissa.

Johtopäätökset
Edellä mainittujen seikkojen valossa suorat kustannussäästöt ovat pienet, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Suurin kustannuserä maksuttomassa toisen asteen koulutuksessa tulee tietokoneista ja tähän ikärajan laskemisella on hyvin vähäiset vaikutukset, sillä koneet hankitaan opiskelijoiden aloittaessa opinnot oppivelvollisina. Kustannussäästöjen vähäisyyttä selittää osaltaan oppivelvollisuuslain (1214/2020) 16 § maksuttomuusajan pidentämisestä, jolloin oletettavasti maksuttomaan materiaaliin oikeutettujen ikärajan alentuessa hakemusten määrä kasvaisi.

Ikärajan laskun myötä hallinnollinen työmäärä kasvaisi merkittävästi, kun opiskelijoilta kerättäisiin materiaali pois sekä ohjeistetaan oikeanlaisten oppimateriaalien ja lisenssien ym. hankinnassa ja esimerkiksi maksuttomuusajan pidentämistä koskevien hakemusten arvioinnissa. Ottaen huomioon myös inhimilliset, yksilön elämään, liittyvät negatiiviset vaikutukset saattavat kustannukset jopa kasvaa, kun huomioidaan mahdolliset opintojen keskeyttämiset. Vantaan kaupungin tasolla kokonaisuudessa on hyvä huomioida vaikutukset myös osaamistason nostamiseen kokonaisuudessa, eli strategiakaudella hyvin liikkeelle lähtenyt toisen asteen joustavien oppimispolkujen kehittäminen ja rakentaminen, jolla vahvistetaan vantaalaisten osaamistason nostamista pitkäjänteisesti.

Mikäli Vantaan kaupunki päättäisi hallituksen linjauksesta huolimatta säilyttää oikeuden maksuttomaan koulutukseen sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 20 vuotta olisi tärkeä tehdä pääkaupunkitasoista yhteistyötä ja pyrkiä samanlaisiin linjauksiin. Mikäli Vantaa tarjoaisi ainoana pääkaupunkiseudun kunnista opinnot maksutta voisi tällä olla suuri vetovoimatekijä niille opiskelijoille, jotka viimeistelevät opintonsa. Vaihtoehtona voisi olla tarkkaan määritetyt kriteerit, joilla Vantaan toisen asteen oppilaitoksissa saa jatkaa opinnot maksutta, kun opinnot on alun perin aloitettu Vantaan kaupungin oppilaitoksissa.

Oppivelvollisuuden laajenemisen myötä opiskelijalle maksuttomasta koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ovat nykyisin täysimääräisesti talousarviokehyksessä. Vantaan kaupungin saama valtionosuus vähenee arviolta 420 000 €, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Mikäli Vantaan kaupunki tarjoaisi jatkossakin maksuttoman koulutuksen sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 20 vuotta olisi kustannukset 18–20-vuotiaiden osalta arviolta valtionosuuden vähenemistä vastaava summa. Alla kustannukset eriteltyinä.

Laskelma kustannusvaikutuksista euroina:	1., 2. ja 3. vuoden syksy/ maksuttomuuteen oikeutetut	3. vuoden kevät/ maksuttomuuden ulkopuolelle jäävät	kokonaissumma
Tietokoneet, suojapussit jne. (tiha)	1 021 000	21000	1 042 000
Lukiot: kirjat, lisenssit jne. (kaso)	1243200	177 000	1420200
Lukiot: yo -kokeet ja IB-kokeet (kaso)	70 000	207 000	277 000
Varia: työasut, -välineet, kortit (kaso)	395000	15000	409842
Yhteensä:	**2 729 200**	**420000**	**3 149 042**

Valtioneuvosto on esittänyt toisen asteen koulutuksen maksuttomuuden rajaamista Valtioneuvoston selonteossa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2025—2028 26.4.2024. Opetus- ja kulttuuriministeriö valmistelee parhaillaan luonnosta hallituksen esityksestä päätöksenteon pohjaksi.

Kaupunginhallitus 5.8.2024 § 20

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Sosiaalidemokraattiselle valtuustoryhmälle ja 4 muulle valtuustoryhmälle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

_____

Hallituksen kehysriihessä päättämää toisen asteen koulutuksen oppimateriaalien maksuttomuuden rajausta ei toteuteta (OKM:n talousarvioesitys 8,45 miljardia euroa vuodelle 2025 - Valtioneuvosto), joten asialla ei ole kustannusvaikutuksia nykytilaan verrattuna.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kasvatuksen ja oppimisen apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Sosiaalidemokraattiselle valtuustoryhmälle ja 4 muulle valtuustoryhmälle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi

Liitteet:
- allekirjoitettu Sosiaalidemokraattisen valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaan on jatkettava toisen asteen koulutuksen maksuttomuutta.

Täytäntöönpano: lakiasiat- ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske, 040 620 5080, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Vantaalla taattava toisen asteen koulutus täysin maksuttomana Hallitus on sopinut kehysriihessä leikkauksista toisen asteen koulutukseen. Toimenpiteellä tavoitellaan vain 12 miljoonan euron vuosittaista säästöä valtakunnallisesti, mutta sen vaikutukset opiskelijoille ovat kohtuuttomat. Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä edellyttää, että nuorilta ei leikata koulutuksesta ja pitää välttämättömänä, että Vantaa pyrkii vaikuttamaan maan hallitukseen ja valtiojohtoon ammatillisen koulutuksen tulevaisuuden turvaamiseksi sekä toisen asteen koulutusleikkausten estämiseksi. ***Aloitteen taustaa:*** Hallituksen ajamien koulutusleikkausten toteutuessa toisen asteen koulutus olisi täysin maksuton vain oppivelvollisuusikäisille, eli alle 18-vuotiaille opiskelijoille. Oppivelvollisuus laajennettiin 18 ikävuoteen saakka vuonna 2020. Lain perusteluissa todettiin: ”Esityksen tavoitteena on nostaa koulutus- ja osaamistasoa sekä varmistaa jokaiselle nuorelle mahdollisuus toisen asteen tutkinnon suorittamiseen. Esityksen tavoitteena on osaltaan tukea työllisyysasteen nostamista.” Samassa yhteydessä säädettiin olemassa olevaa tilannetta laajemmasta maksuttomuudesta toisen asteen koulutuksessa. Lainmuutosten tavoitteena on ollut nostaa koulutustasoa, varmistaa jokaiselle nuorelle mahdollisuus toisen asteen koulutuksen suorittamiseen sekä työllisyysasteen nostaminen. Koska nuorille tuli velvollisuus hakea ja osallistua toisen asteen koulutukseen, turvattiin heille samalla oikeus maksuttomiin oppikirjoihin, oppimateriaaleihin ja työvälineisiin sekä maksuttomaan kouluruokailuun. Nyt hallitus esittää, että tämä oikeus katkaistaan nuorilta sen vuoden lopussa, kun he täyttävät 18 vuotta. ***Leikkaukset lisäävät syrjäytymisriskiä ja vaarantavat osaamistason kasvun*** Maksuttomuuden katkaiseminen 18 vuoden ikään kesken tutkinto-opintojen ei edistä toisen asteen koulutuksen loppuun saattamista ja on myös hallinnollisesti ongelmallinen. Hallitusohjelmaan on kirjattu mm. sääntelyn purkamiseen	Aloitteen tekijän nimi: **Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä** Aloitteen allekirjoittajat: 1. Vasemmistoliiton valtuustoryhmä 2. Vihreä valtuustoryhmä 3. Keskustan valtuustoryhmä 4. Liike Nyt valtuustoryhmä

tähtääviä toimenpiteitä. Maksuttomuuden purkaminen toimii kuitenkin täysin päinvastaiseen suuntaan. Koulutuksen järjestäjien tulisi erotella toisen asteen opiskelijat iän perusteella, luoda uusia järjestelmiä maksujen perintään sekä valvontaan. Tämä todennäköisesti aiheuttaa kustannuksia. Lisäksi haasteita tuottaisi mm. hinnoitella toisen asteen opiskelijoiden käytössä olevien koulutuksen järjestäjien omistamien tietokoneiden ja lisenssien käyttö. Opiskelijat kokisivat varmasti tilanteen myös hyvin epäoikeudenmukaisena. Mikäli maksuttomuusperiaate puretaan, riski toisen asteen koulutuksen keskeyttämiseen heti 18 vuoden iän täyttyessä kasvaa huomattavasti. Tämä ei palvele nuorten oman uran ja elämänpolun rakentamista eikä myöskään koulutus- ja työllisyyspoliittisia tavoitteita. Säästöt myös vaarantaisivat tavoitteen purkaa sukupolvista alhaisen koulutustason periytymistä. **Vantaalla varmistettava koulutuksen maksuttomuus** Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä esittää, että Vantaan kaupunki takaa toisen asteen maksuttomuuden kaikille oppivelvollisuusikäisenä ammatillisen koulutuksen tai lukiokoulutuksen aloittaneille, sen vuoden loppuun saakka, jona nuori täyttää 20 vuotta. Esitämme myös, että kaupunki varaa tarkoitukseen tarvittavan riittävän määrärahan edelleen talousarvioon huolimatta mahdollisista valtiovallan säästötoimista ja päätöksestä rajata maksuttomuutta.	

25 **Vastaus Vihreän valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite maksuttoman toisen asteen säilyttämiseksi Vantaalla / KK (kvalt)**

VD/3243/00.02.00.03/2024

KK/VT/MT/EA/VT/MT

Vihreä valtuustoryhmä sekä 4 muuta valtuustoryhmää jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Eduskunnan kehysriihessä tehtiin esitys maksuttoman toisen asteen rajaamisesta sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Tämä romuttaisi nykyisen maksuttoman toisen asteen mallin ennen kuin yksikään sen piirissä aloittanut opiskelija ehtii valmistua esimerkiksi ylioppilaaksi.

Päätös tarkoittaisi sitä, että muun muassa oppimateriaalien, ylioppilaskokeiden ja ammatillisen puolen työvälineiden hinta voi siirtyä nuoren itsensä maksettavaksi kesken opintojen. Monimutkaisuuden lisäksi malli on eriarvoistava: oppimateriaaleista koituvat lisäkulut osuvat erityisesti niihin nuoriin ja perheisiin, joihin myös asumistuen ja muun sosiaaliturvan leikkaukset ovat jo kohtuuttomasti osuneet.

Riskinä on, että maksullisuuden alkaessa opinnot keskeytetään erityisen herkässä ikävaiheessa toisen asteen ollessa kesken. Tämä ei palvele tavoitetta nostaa Suomen koulutustasoa, eikä etenkään vähennä nuorten syrjäytymisriskiä, pahoinvointia tai mielenterveyskriisiä.

Allekirjoittaneet edellyttävät, että Vantaa säilyttää toisen asteen maksuttomana nykyisen mallin mukaisesti toisen asteen tutkinnon suorittamisen loppuun asti tai sen kalenterivuoden loppuun asti, kun opiskelija täyttää 20 vuotta.”

Kaupunginvaltuusto 22.4.2024 § 21

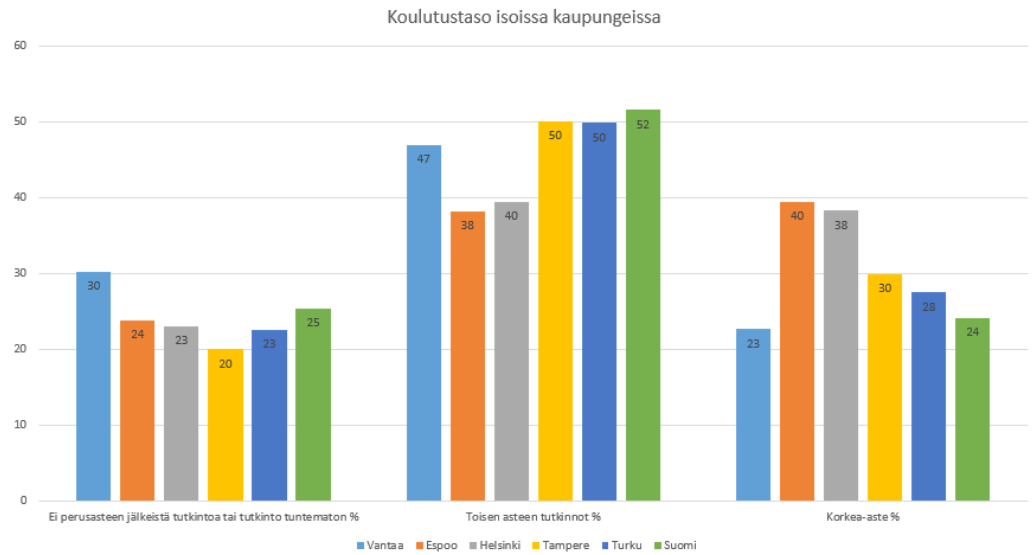
Päätös:
Päätettiin ottaa asia käsiteltäväksi ja lähettää valtuustoaloite kaupunginhallitukselle valmisteltavaksi.

Liite:
- allekirjoitettu Vihreän valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite maksuttoman toisen asteen säilyttämiseksi Vantaalla

---

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Laajennettu oppivelvollisuus astui voimaan vuonna 2021, eli oppivelvollisina toisen asteen koulutuksen käyneet ikäluokkatasolla valmistuvat tänä keväänä 2024 ensimmäistä kertaa. Koulutuksen maksuttomuudesta pidemmällä aikavälillä on tämän vuoksi vielä hankala sanoa kokonaisvaikutuksia, mutta Opetus- ja kulttuuriministeriö antoi 13.4.2023 oppivelvollisuuden laajenemista koskevassa katsauksessaan alustavia arvioita, joiden mukaan oppivelvollisuuden laajentamisella ja sen myötä tulleella koulutuksen maksuttomuudella on ollut positiivisia vaikutuksia koulutukseen kiinnittymiseen. Vantaalla koulutustaso on muita suuria kaupunkeja matalampi ja erityisesti korkea-asteen tutkintojen suorittaminen vähäistä, kuten alla olevasta taulukosta voidaan huomata.



Lähde: Opetushallitus, Vipunen 15 vuotta täyttäneen väestön koulutusrakenne asuinkunnan mukaan (2021)

Toisen asteen koulutuksen palvelualueen strategiakauden iso tavoite joustavat opintopolut tähtäävät osaamistason kasvuun. Tavoitteen saavuttamisen kannalta toisen asteen tutkinnon loppuun saattaminen on ensimmäinen askel, jota koulutuksen maksuttomuus tukee. Toisen asteen koulutusten aikana vahvistetaan korkea-asteen opintoihin suuntaamista, niihin tutustumista ja osalle opiskelijoista korkeakouluyhteistyö tarkoittaa myös korkeakouluopintojen suorittamista. Näitä korkeakouluyhteistyön muotoja on Vantaalla kehitetty kuluneella strategiakaudella eteenpäin. Yhteistyömuodot korkeakoulujen kanssa, kurkistuskurssit sekä Väylä-opinnot madaltavat kaikki omalta osaltaan kynnystä jatkaa korkeakouluopintoihin.

Oppivelvollisuuden ja maksuttoman koulutuksen piiriin kuuluvat opiskelijat Vantaalla
Vantaan lukioissa oli toukokuussa 2024 opiskelijoita yhteensä 3691, joista jatkossa maksuttomaan materiaaliin ei olisi oikeutettu 1306 opiskelijaa, eli he ovat yli 18-vuotiaita. Lukioissa maksuttomuuden piiriin kuuluvia opiskelijoita (alaikäisiä) olisi uuden lainsäädännön mukaan 2385. Ammattiopisto Variassa alle 18-vuotiaita opiskelijoita oli yhteensä 1068 ja 18–20-vuotiaita 608. Kokonaisuutta tarkastellessa on hyvä huomioida, että suuri osa Varian opiskelijoista on yli 20-vuotiaita aikuisopiskelijoita, joita oli keväällä 2024 hieman yli 3000. Tätä kohderyhmää maksuton koulutus ei ole koskenut ja he maksavat oppimateriaalinsa itse.

Maksuttomuusikärajan laskemisen osalta olennaista on tarkastella 18–20-vuotiaiden määrää. Toisen asteen koulutuksissa tähän ryhmään kuuluvat lukioissa lähes kaikki abit kolmannen opiskeluvuotensa keväällä ja lukion neljässä vuodessa suorittavat pidentäjät, yhteensä noin 1300 opiskelijaa. Variassa tähän ryhmään kuuluvat opintojaan viimeistelevät noin 600 opiskelijaa, eli yhteensä toisen asteen koulutuksissa noin 1900 opiskelijaa.

Toisen asteen koulutus aloitetaan pääsääntöisesti heti peruskoulun jälkeen. Tietyt, usein haavoittuvammassa asemassa olevat nuoret, aloittavat toisen asteen opinnot vuotta tai kahta myöhemmin. Syitä voi olla esimerkiksi maahanmuutto peruskoulun päättövaiheessa, elämänpolulle osuneet haasteet ja ehkä yleisimpänä osin edellä mainituista syistä johtuen perusopetuksen loppuun saattaminen aikuisten perusopetuksessa tai tutkintoon valmistavassa (TUVA) -koulutuksessa. Vantaalla toisen asteen palvelualueella aikuisten perusopetusta ja TUVA-koulutusta käyviä alaikäisiä on noin 230 opiskelijaa. Kyseiset koulutusmuodot käyvillä toisen asteen tutkinnon suorittamiseen maksutta käytettävissä oleva aika on jo lähtökohtaisesti vuotta lyhyempi kuin muilla. Lisäksi kohderyhmään kuuluu paljon nuoria, joiden koulupolku on ollut rikkonainen tai heillä on ollut muita elämänhaasteita.

Maksuttomuuden ikärajan laskeminen osuisi negatiivisesti tähän kohderyhmään, joka opintoja jatkaakseen tarvitsee usein jo lähtökohtaisesti enemmän tukea ja kannustusta.

Mahdolliset vaikutukset kustannuksiin
Mikäli oikeus maksuttomaan materiaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta se kohdentuisi pitkälti toisen asteen tutkintoa viimeisteleviin opiskelijoihin, jotka joutuisivat ostamaan itse oppimateriaalin opintojensa viimeistelyvaiheessa.

Lukioissa opiskelijat suorittaisivat melko pitkälle opintonsa maksuttomasti, sillä abeille tarjottaisiin opiskelumateriaalit maksutta heidän aloittaessa viimeisen periodin marraskuussa maksutta. Lukion pidentäjät, eli neljässä vuodessa lukion suorittavat ja opinnot vuotta tai kahta myöhemmin aloittavat, maksaisivat itse viimeisen opiskeluvuotensa. Lukio-opiskelijoiden osalta maksullisuus tarkoittaisi ylioppilaskokeiden maksullisuutta ja lukiossa käytetyn oppimateriaalin (kirjat/ lisenssit) hankintaa yo-kokeisiin valmistautuessa. Lisäksi kuluja voisi syntyä tietokoneen hankinnasta koneen rikkoutuessa tai ylläpidosta, vaikka mediassa on mainittu, että opiskelijat saisivat pitää koneen opintojen päättymiseen saakka. Heikossa taloudellisessa asemassa olevien nuorten osalta tämä voisi tarkoittaa myös sitä, että opinnot pyritään tekemään nopeammin 2,5 vuodessa opintojen maksuttomuuden puitteissa. Tämä puolestaan voisi johtaa heikompiin yo-arvosanoihin ja heikompiin mahdollisuuksiin päästä tavoittelemaansa korkeakouluun. Lukion pidentäjien määrään, eli neljässä vuodessa lukion suorittaviin, oppivelvollisuuden laajentaminen ja maksuttomuus ei tässä vaiheessa näytä vaikuttaneen. Vantaalla vuonna 2019 pidentäjien määrä syyskuun tilastointipäivän mukaan oli 6,5 % opiskelijoista ja vastaava luku vuonna 2023 oli 6,9 %. Tämän mukaan näyttäisi siltä, että opintojen maksuttomuus ei ole kannustanut opintojen pidentämiseen.

Variassa oppimateriaalien hankinta sijoittuu pitkälti ensimmäiselle opiskeluvuodelle ja välineet kierrätetään uusille aloittaville opiskelijoille. Vuonna 2022–2023 hankintojen yhteissumma oli noin 410000 €. Variassa maksuttomuuden piiriin kuuluva oppimateriaali, työvälineet ja -asut, hankitaan pääsääntöisesti ensimmäisen opiskeluvuoden aikana. Kolmannen opiskeluvuoden osalta hankinnat ovat hyvin vähäisiä. Erityisesti Variassa oppimateriaalien hankinnassa saatavat kustannussäästöt jäävät vähäisiksi. Käytännössä työvälineet ja -asut odottaisivat puoli vuotta varastossa ennen kuin ne voitaisiin jakaa uusille aloittaville opiskelijoille, mikäli ne kerättäisiin pois sen vuoden lopussa, kun opiskelija täyttää 18 vuotta.

Opiskelijoiden osalta tietokoneet muodostavat suurimman kuluerän oppimateriaalihankinnoista. Vantaan kaupunki on tehnyt linjauksen, jonka mukaan opiskelijat saavat lunastaa koneen maksutta itselleen opintojen päätteeksi, sillä ne eivät kestä kierrättämistä seuraaville opiskelijoille. Säästöjä ei tämän osalta juuri olisi, sillä pääsääntöisesti opinnot aloitetaan oppivelvollisina.

Tällä hetkellä Oppivelvollisuuslain 1214/2020 16 § Oikeus maksuttomaan koulutukseen mainitaan, että tiettyjen kriteerien täyttyessä opiskelija voi hakea maksuttomuusajan pidentämistä (kriteerit: oppivelvollisuuden määräaikainen keskeytys, asianomaista koulutusta koskevassa laissa säädetyt keskeyttämisperusteet, terveydellisiin tai muihin painaviin syihin liittyvä opiskelualan vaihto; oppimisvaikeudet; perusopetuksen jälkeisen valmentavan tai valmistavan koulutuksen suorittaminen ja perusopetuksen oppimäärän suorittamisen viivästyminen) nuori voi hakea maksuttomuusajan pidentämistä. Mikäli tämä pykälä pysyisi ennallaan, ikärajalasku huomioiden, se mahdollistaisi usein heikoimmassa asemassa olevien nuorten toisen asteen tutkinnon suorittamisen sen vuoden loppuun, kun nuori täyttää 19. Nykylainsäädännön osalta ei vielä ole tietoa siitä, miten paljon hakemuksia tehdään, sillä hakeminen on mahdollista aikaisintaan kuusi kuukautta ennen maksuttomuusajan pidentämistä. Tämä konkretisoituu ensimmäistä kertaa elokuussa ja syyslukukaudella 2024.

Mahdollinen vaikutus saattaa olla se, että hakemuksia tehtäisiin jatkossa enemmän, jos maksuttomuusaika päättyy pääsääntöisesti kolmannen vuoden syyslukukauden loppuun. Tämä lisäisi huomattavasti hallinnollista työtä ja lisäisi opetushenkilöstön työmäärää asiantuntijanäkökulmien antamisessa.
Kokonaisuudessa suorat kustannussäästöt ovat pienet, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Sen sijaan hallinnollinen työmäärä kasvaisi merkittävästi, kun opiskelijoilta kerättäisiin materiaali pois sekä ohjeistetaan oikeanlaisten oppimateriaalien ja lisenssien ym. hankinnassa ja esimerkiksi maksuttomuusajan pidentämistä koskevien hakemusten arvioinnissa.

Johtopäätökset
Edellä mainittujen seikkojen valossa suorat kustannussäästöt ovat pienet, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Suurin kustannuserä maksuttomassa toisen asteen koulutuksessa tulee tietokoneista ja tähän ikärajan laskemisella on hyvin vähäiset vaikutukset, sillä koneet hankitaan opiskelijoiden aloittaessa opinnot oppivelvollisina. Kustannussäästöjen vähäisyyttä selittää osaltaan Oppivelvollisuuslain 1214/2020 § 16 maksuttomuusajan pidentämisestä, jolloin oletettavasti maksuttomaan materiaaliin oikeutettujen ikärajan alentuessa hakemusten määrä kasvaisi.

Ikärajan laskun myötä hallinnollinen työmäärä kasvaisi merkittävästi, kun opiskelijoilta kerättäisiin materiaali pois sekä ohjeistetaan oikeanlaisten oppimateriaalien ja lisenssien ym. hankinnassa ja esimerkiksi maksuttomuusajan pidentämistä koskevien hakemusten arvioinnissa. Ottaen huomioon myös inhimilliset, yksilön elämään, liittyvät negatiiviset vaikutukset saattavat kustannukset jopa kasvaa, kun huomioidaan mahdolliset opintojen keskeyttämiset. Vantaan kaupungin tasolla kokonaisuudessa on hyvä huomioida vaikutukset myös osaamistason nostamiseen kokonaisuudessa, eli strategiakaudella hyvin liikkeelle lähtenyt toisen asteen joustavien oppimispolkujen kehittäminen ja rakentaminen, jolla vahvistetaan vantaalaisten osaamistason nostamista pitkäjänteisesti.

Mikäli Vantaan kaupunki päättäisi hallituksen linjauksesta huolimatta säilyttää oikeuden maksuttomaan koulutukseen sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 20 vuotta olisi tärkeä tehdä pääkaupunkitasoista yhteistyötä ja pyrkiä samanlaisiin linjauksiin. Mikäli Vantaa tarjoaisi ainoana pääkaupunkiseudun kunnista opinnot maksutta voisi tällä olla suuri vetovoimatekijä niille opiskelijoille, jotka viimeistelevät opintonsa. Vaihtoehtona voisi olla tarkkaan määritetyt kriteerit, joilla Vantaan toisen asteen oppilaitoksissa saa jatkaa opinnot maksutta, kun opinnot on alun perin aloitettu Vantaan kaupungin oppilaitoksissa.

Oppivelvollisuuden laajenemisen myötä opiskelijalle maksuttomasta koulutuksesta aiheutuneet kustannukset ovat nykyisin täysimääräisesti talousarviokehyksessä. Vantaan kaupungin saama valtionosuus vähenee arviolta 420 000 €, mikäli oikeus maksuttomaan oppimateriaaliin rajataan sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Mikäli Vantaan kaupunki tarjoaisi jatkossakin maksuttoman koulutuksen sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 20 vuotta olisi kustannukset 18–20-vuotiaiden osalta arviolta valtionosuuden vähenemistä vastaava summa. Alla kustannukset eriteltyinä.

Laskelma kustannusvaikutuksista euroina:	1., 2. ja 3. vuoden syksy/ maksuttomuuteen	3. vuoden kevät/ maksuttomuuden ulkopuolelle	kokonaissumma

	oikeutetut	jäävät	
Tietokoneet, suojapussit jne. (tiha)	1 021 000	21000	1 042 000
Lukiot: kirjat, lisenssit jne. (kaso)	1243200	177 000	1420200
Lukiot: yo -kokeet ja IB-kokeet (kaso)	70 000	207 000	277 000
Varia: työasut, -välineet, kortit (kaso)	395000	15000	409842
Yhteensä:	**2 729 200**	**420000**	**3 149 042**

Valtioneuvosto on esittänyt toisen asteen koulutuksen maksuttomuuden rajaamista Valtioneuvoston selonteossa julkisen talouden suunnitelmasta vuosille 2025—2028 26.4.2024. Opetus- ja kulttuuriministeriö valmistelee parhaillaan luonnosta hallituksen esityksestä päätöksenteon pohjaksi.

Kaupunginhallitus 5.8.2024 § 21

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Vihreälle valtuustoryhmälle ja 4 muulle valtuustoryhmälle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi

Päätös:
Päätettiin palauttaa asia valmisteluun.

_____

Hallituksen kehysriihessä päättämää toisen asteen koulutuksen oppimateriaalien maksuttomuuden rajausta ei toteuteta (OKM:n talousarvioesitys 8,45 miljardia euroa vuodelle 2025 - Valtioneuvosto), joten asialla ei ole kustannusvaikutuksia nykytilaan verrattuna.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kasvatuksen ja oppimisen toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Vihreälle valtuustoryhmälle ja 4 muulle valtuustoryhmälle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi

Liitteet:
- allekirjoitettu Vihreän valtuustoryhmän ja 4 muun valtuustoryhmän aloite Vantaan on jatkettava toisen asteen koulutuksen maksuttomuutta.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Apulaiskaupunginjohtaja Katri Kalske, puh. 040 620 5080, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Ryhmäaloite maksuttoman toisen asteen säilyttämiseksi Vantaalla Eduskunnan kehysriihessä tehtiin esitys maksuttoman toisen asteen rajaamisesta sen vuoden loppuun, kun opiskelija täyttää 18 vuotta. Tämä romuttaisi nykyisen maksuttoman toisen asteen mallin ennen kuin yksikään sen piirissä aloittanut opiskelija ehtii valmistua esimerkiksi ylioppilaaksi. Päätös tarkoittaisi sitä, että muun muassa oppimateriaalien, ylioppilaskokeiden ja ammatillisen puolen työvälineiden hinta voi siirtyä nuoren itsensä maksettavaksi kesken opintojen. Monimutkaisuuden lisäksi malli on eriarvoistava: oppimateriaaleista koituvat lisäkulut osuvat erityisesti niihin nuoriin ja perheisiin, joihin myös asumistuen ja muun sosiaaliturvan leikkaukset ovat jo kohtuuttomasti osuneet. Riskinä on, että maksullisuuden alkaessa opinnot keskeytetään erityisen herkässä ikävaiheessa toisen asteen ollessa kesken. Tämä ei palvele tavoitetta nostaa Suomen koulutustasoa, eikä etenkään vähennä nuorten syrjäytymisriskiä, pahoinvointia tai mielenterveyskriisiä. Allekirjoittaneet edellyttävät, että Vantaa säilyttää toisen asteen maksuttomana nykyisen mallin mukaisesti toisen asteen tutkinnon suorittamisen loppuun asti tai sen kalenterivuoden loppuun asti, kun opiskelija täyttää 20 vuotta. *22.4.2024* Vantaan vihreä valtuustoryhmä	Aloitteen tekijän nimi: *Vihreä valtuustoryhmä* Aloitteen allekirjoittajat 1. Sosialidemokraattinen valtuustoryhmä 2. Vasemmistoliiton valtuustoryhmä 3. Liike Nyt valtuustoryhmä 4. Keskustan valtuustoryhmä

26 Vastaus Siri Ahokkaan ja 17 muun valtuutetun aloitteeseen uintiturvallisuuden lisäämiseksi Vantaan uimarannoilla / RÅ (kvalt)

VD/4977/00.02.00.03/2024

V-MK /JL/MT

Siri Ahokas sekä 17 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Hyvä uimataito on yksi tärkeimmistä kansalaistaidoista. Sen oppimiseen on Vantaalla hyvät mahdollisuudet. Vantaalla on viisi uimahallia kaikenikäisten asukkaiden uinnin harjoittelemiseen. Uintia opetellaan myös esiopetuksessa ja kouluissa.
Lisäksi kaupunki ja paikalliset seurat toteuttavat edullisia yhteistyöuimakouluja niin lapsille kuin aikuisillekin.

Vantaalla on myös kuusi yleistä kaupungin uimarantaa. Valitettavasti kesäisin olemme kuulleet suru-uutisia hukkumisista uintipaikoillamme. Luonnonvesissä uiminen onkin erilaista kuin hallissa ja se erityisesti vaatii hyvän uimataidon. On myös tärkeää, että luonnonvesissä uiva tietää, mitä hyvällä uimataidolla tarkoitetaan. Pohjoismainen uimataidon määritelmä kuuluu seuraavasti: Uimari, joka uintisyvyiseen veteen pudottuaan ja pintaan päästyään ui pysähtymättä 200 metriä, josta 50 metriä selällään, on uimataitoinen.

Uimarannoilla on ajoittain tungosta. Se on selkeä riskitekijä ja vaatii uimareilta, ja kesäpäivää vietäviltä tarkkaavaisuuta ja yleisten hyvien tapojen ja sääntöjen noudattamista. Uimavalvojat vastaavat yleisen rannan asiakkaiden turvallisuudesta ja huolehtivat yleisestä järjestyksestä sekä voivat ohjeistaa ja puutua tilanteisiin, joissa asiakkaat eivät noudata uimarannan sääntöjä.

Me aloitteen allekirjoittaneet esitämme, että Vantaan kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisessa mediassa annetaan tietoa Pohjoismaisen uimataidon määritelmästä ja merkityksestä. Esitämme myös, että jokaiselle uimarannalle lisätään siitä opastetaulut. Sen lisäksi uimarannoilla informoidaan Vantaalla järjestettävistä uinnin oppimisen ja -opetuksen mahdollisuuksista. Esitämme myös, että uimavalvontaa tehostetaan erityisesti ruuhka-aikoina ja uimareita ohjeistetaan tarvittaessa sanallisesti aiempaa herkemmin.”

Kaupunginvaltuusto 17.6.2024 § 27

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

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Vantaan yleiset uimarannat sijaitsevat Kuusijärvellä, Vetokannaksella ja Leppäkorvessa sekä Keravanjoen varrella Havukoskella, Matarissa ja Nikinmäessä. Kuusijärvellä ja Vetokannaksella järjestetään uinninvalvontaa vuosittain kesäkuun alusta elokuun alkuun. Vaikka uinninvalvojat työskentelevät rannoilla aamusta iltaan, lasten valvontavastuu on aina huoltajilla. Jokaisen on hyvä huolehtia myös omasta turvallisuudestaan ja tarkkailla mahdollisuuksien mukaan myös muita uimareita.

Uimarantojen turvallisuus- ja pelastusohjeisiin voi tutustua Suomen Uimaopetus- ja Hengenpelastusliiton, SUH, Viisaasti vesillä -kampanjan verkkosivuilla.

Uintiturvallisuutta voidaan varmasti tehostaa entisestään viestinnän avulla. Uimataidon merkityksen korostaminen ja siitä kertominen otetaan huomioon ensi kesänä kaupungin verkkosivuilla ja muissa viestinnän kanavissa. Lisäksi SUH:in ohjeistus turvalliseen uimarantakäyntiin lisätään kaupungin verkkosivuille. Kesää 2025 ajatellen tarkastelun alla ovat myös kyltit uimarannoille. Vetokannakselle on tulossa kyltti veden äkillisestä syventymisestä. Kuusijärven kylttien osalta yhteistyötä tehdään Kuusijärven kehittämisestä vastaavan tahon kanssa.

Uimarantojen uinninvalvontaa on tuotettu perinteisesti kesätyöhön suunnatuista määrärahoista. Kesällä 2024 Vetokannaksen uimarannalta siirrettiin yksi valvoja Kuusijärvelle. Tämä mahdollisti Kuusijärvelle iltavuoroon yhden valvojan lisäresurssin viitenä päivänä viikossa. Tämä vaikutti kuitenkin Vetokannaksen uimarannan valvonta-aikaan, jota supistettiin yhteen vuoroon klo 11–19 väliselle ajalle. Aurinkoisina hellepäivinä lisäresurssia on välillä onnistuttu saamaan, mutta lisävalvojien palkkaaminen yksittäisiksi päiviksi on tilannesidonnaista ja riippuu aina sijaistilanteesta. Mikäli valvonnan henkilöstöresurssia halutaan kasvattaa, tulee tämä huomioida kesätyöhön varatussa määrärahassa.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Siri Ahokkaalle ja 17 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liite:
- allekirjoitettu Siri Ahokkaan ja 17 muun valtuutetun aloite uintiturvallisuuden lisäämiseksi Vantaan uimarannoilla

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Jari Lärka, 040 525 2162
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
A**loite uintiturvallisuuden lisäämiseksi Vantaan uimarannoilla** Hyvä uimataito on yksi tärkeimmistä kansalaistaidoista. Sen oppimiseen on Vantaalla hyvät mahdollisuudet. Vantaalla on viisi uimahallia kaikenikäisten asukkaiden uinnin harjoittelemiseen. Uintia opetellaan myös esiopetuksessa ja kouluissa. Lisäksi kaupunki ja paikalliset seurat toteuttavat edullisia yhteistyöuimakouluja niin lapsille kuin aikuisillekin. Vantaalla on myös kuusi yleistä kaupungin uimarantaa. Valitettavasti kesäisin olemme kuulleet suru-uutisia hukkumisista uintipaikoillamme. Luonnonvesissä uiminen onkin erilaista kuin hallissa ja se erityisesti vaatii hyvän uimataidon. On myös tärkeää, että luonnonvesissä uiva tietää, mitä hyvällä uimataidolla tarkoitetaan. Pohjoismainen uimataidon määritelmä kuuluu seuraavasti: Uimari, joka uintisyvyiseen veteen pudottuaan ja pintaan päästyään ui pysähtymättä 200 metriä, josta 50 metriä selällään, on uimataitoinen. Uimarannoilla on ajoittain tungosta. Se on selkeä riskitekijä ja vaatii uimareilta ja kesäpäivää viettäviltä tarkkaavaisuutta ja yleisten hyvien tapojen ja sääntöjen noudattamista. Uimavalvojat vastaavat yleisen rannan asiakkaiden turvallisuudesta ja huolehtivat yleisestä järjestyksestä sekä voivat ohjeistaa ja puuttua tilanteisiin, joissa asiakkaat eivät noudata uimarannan sääntöjä. **Me aloitteen allekirjoittaneet esitämme, että Vantaan kaupungin verkkosivuilla ja sosiaalisessa mediassa annetaan tietoa Pohjoismaisen uimataidon määritelmästä ja merkityksestä. Esitämme myös, että jokaiselle uimarannalle lisätään siitä opastetaulut. Sen lisäksi uimarannoilla informoidaan Vantaalla järjestettävistä uinnin oppimisen ja -opetuksen mahdollisuuksista. Esitämme myös, että uimavalvontaa tehostetaan erityisesti ruuhka-aikoina ja uimareita ohjeistetaan tarvittaessa sanallisesti aiempaa herkemmin.** Kaupunginvaltuuston kokous 17.6.2024	<u>Aloitteen tekijän nimi:</u> Siri Ahokas <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Anu Hall 2. Juha Järä 3. Vaula Norrena 4. Tuomas Mutanen 5. Maija Rautavaara 6. Hanna Valtanen 7. Tiina Tuomela 8. Marjo Vacker 9. Nina Nummela 10. Oskari Iivarinen 11. Reija Friman 12. Eva Tawasoli 13. Hanna Holmberg-Soto 14. Pirjo Luokkala 15. Kai-Ari Lundell 16. Sirpa Siru Kauppinen 17. Minna Heikkinen

27 **Vastaus Juha Suoniemen ja 26 muun valtuutetun aloitteeseen luistelukentän jäädyttäminen Myyrmäen uimahallin takana sijaitseville tenniskentälle / RÅ (kvalt)**

VD/5902/00.02.00.03/2024

V-MK/A-KK/RS

Juha Suoniemi sekä 26 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Me allekirjoittaneet esitämme, että Myyrmäen uimahallin takana sijaitsevat tenniskentät otettaisiin talvikaudella luistelukäyttöön jäädyttämällä alueelle luistelukenttä.

Tenniskentät ovat valmiiksi tasaisia, ja alueella on jo olemassa oleva valaistus, mikä tekee kentistä turvallisen ja toimivan paikan luistelulle. Talvisin tenniskentät ovat täysin käyttämättömiä, joten niiden jäädyttäminen luistelukentäksi hyödyntäisi jo olemassa olevaa tilaa, joka muuten jäisi tyhjilleen.

Myyrmäen uimahallin läheisyydessä sijaitseva kenttä on helposti saavutettavissa, ja alueella on paljon asukkaita. Erityisesti perheille ja nuorille tämä olisi merkittävä lisä talviliikuntamahdollisuuksiin.

Tenniskenttien jäädyttäminen luistelukentäksi ei myöskään vaadi suuria investointeja, koska kenttien pohja ja valaistus ovat jo olemassa. Ainoastaan verkot ja verkkotolpat pitää poistaa. Näin ollen tämä toimenpide olisi kustannustehokas tapa lisätä alueen liikuntamahdollisuuksia talvella.

Ehdotamme, että kaupunki ryhtyy toimiin luistelukentän toteuttamiseksi tulevalle talvikaudelle. Tämä parantaisi Myyrmäen alueen talviliikuntamahdollisuuksia ja edistäisi asukkaiden hyvinvointia tarjoamalla helposti saavutettavan paikan ulkoliikuntaan.”

Kaupunginvaltuusto 19.8.2024 § 27

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

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Myyrmäen urheilutalon takana olevalla tenniskenttäalueella on aloitettu peruskorjaushanke syksyn 2024 aikana. Entiset asfalttipintaiset tennis- ja koripallokentät muutetaan tekonurmipintaisiksi tennis- ja lentopallokentiksi. Lisäksi alueelle toteutetaan monipuolinen ulkokuntosali sekä juoksusuora. Rakentamistyöt valmistuvat tämän hetken arvion viimeistään keväällä 2025.

Alueen jäädyttäminen talvisin luistelukentäksi ei ole mahdollista. Alueelle tulee kiinteitä rakenteita, kuten lentopallotolpat sekä kuntosalilaitteet. Alueen pieni koko ei myöskään mahdollista vesiautolla jäädytystä.

Kenttäalue sijaitsee asutuksen välittömässä läheisyydessä ja asukkailta on tullut säännöllisesti palautetta koripallon pelaamisesta ja musiikin soittamisesta öisin. Asukkaat ovat toivoneet, että koripallotelineet poistetaan ja tilalle toivotaan ennemmin mm. ulkokuntosalilaitteita. Aluetta lähinnä oleva luistelukenttä löytyy Myyrmäen urheilupuistosta 600 metrin päästä. Urheilupuiston iso hiekkakenttä on jäädytetty

viime vuosina luistelukäyttöä varten. Urheilupuistosta löytyvät myös monipuoliset lähiliikunnan paikat, kuten koripallo- ja futsal-kentät, kuntoilu- ja leikkialueet sekä skeittipaikka.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Juha Suoniemelle ja 26 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liite:
- allekirjoitettu Juha Suoniemen ja 26 muun valtuutetun aloite luistelukentän jäädyttäminen Myyrmäen uimahallin takana sijaitseville tenniskentille

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Jari Lärka, 040 525 2162
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko & Aloite	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Luistelukentän jäädyttäminen Myyrmäen uimahallin takana sijaitseville tenniskentille Me allekirjoittaneet esitämme, että Myyrmäen uimahallin takana sijaitsevat tenniskentät otettaisiin talvikaudella luistelukäyttöön jäädyttämällä alueelle luistelukenttä. Tenniskentät ovat valmiiksi tasaisia, ja alueella on jo olemassa oleva valaistus, mikä tekee kentistä turvallisen ja toimivan paikan luistelulle. Talvisin tenniskentät ovat täysin käyttämättömiä, joten niiden jäädyttäminen luistelukentäksi hyödyntäisi jo olemassa olevaa tilaa, joka muuten jäisi tyhjilleen. Myyrmäen uimahallin läheisyydessä sijaitseva kenttä on helposti saavutettavissa, ja alueella on paljon asukkaita. Erityisesti perheille ja nuorille tämä olisi merkittävä lisä talviliikuntamahdollisuuksiin. Tenniskenttien jäädyttäminen luistelukentäksi ei myöskään vaadi suuria investointeja, koska kenttien pohja ja valaistus ovat jo olemassa. Ainoastaan verkot ja verkkotolpat pitää poistaa. Näin ollen tämä toimenpide olisi kustannustehokas tapa lisätä alueen liikuntamahdollisuuksia talvella. Ehdotamme, että kaupunki ryhtyy toimiin luistelukentän toteuttamiseksi tulevalle talvikaudelle. Tämä parantaisi Myyrmäen alueen talviliikuntamahdollisuuksia ja edistäisi asukkaiden hyvinvointia tarjoamalla helposti saavutettavan paikan ulkoliikuntaan.	Aloitteen tekijän nimi: Juha Suoniemi Aloitteen allekirjoittajat: 1. Kai-Ari Lundell 2. Niilo Kärki 3. Maarit Raja-Aho 4. Juha Järä 5. Tiina Tuomela 6. Faysal Abdi 7. Vaula Norrena 8. Milad Dehghan 9. Pirjo Luokkala 10. Nina Nummela 11. Jouko Jääskeläinen 12. Marjo Vacker 13. Suvi Karhu 14. Jussi Särkelä 15. Elina Nykyri 16. Tanja Aidanjuuri 17. Eeva Tikkanen 18. Sirpa Siru Kauppinen 19. Mikko Viilo 20. Maija Rautavaara 21. Markku Weckman 22. Janne Hartikainen 23. Reija Friman 24. Aki Mäkipernaa 25. Pasi Liukkonen 26. Mika Niikko

28 Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 110 / 2024 / PT

VD/4393/03.01.02.00/2024

TK/JI/JT/MT

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien vahinkorahaston asiamiehen tekemää päätöstä § 110/2024. Esitetään oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan 320 euron vahingonkorvausvaatimuksensa koskien 31.10.2023 kello 12 Kuukusentiellä tapahtunutta kiinteistövahinkoa, jossa valokuituverkon kaivaja on rikkonut liuskekivikatteita. Hakija vaatii oikaisuvaatimuksessaan, että valokuituverkon kaivutöistä vastaava osakeyhtiö korvaa vahingon.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus tulee tehdä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Vahinkorahaston asiamiehen päätös on lähetetty korvauksenhakijalle tiedoksi sähköisesti 23.7.2024. Oikaisuvaatimus kaupunginhallitukselle on saapunut 24.7.2024 eli säädetyssä määräajassa.

Asian oikeudellinen arviointi

Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvelvollisuus syntyy sille, joka tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle vahinkoa. Hakijan tulee osoittaa aiheutunut vahinko, vahingonaiheuttajan tuottamus sekä näiden välinen syy-yhteys.

Maanalaisten sekä maanpäällisten yhdyskuntaa palvelevien laitteiden sijoittaminen kaupungin maalle edellyttää sijoituslupaa. Kunta myöntää teleoperaattoreille luvan käytännössä lähes aina, koska kyseessä on lakiin perustuva oikeus sijoittaa televiestintäverkkoa kunnan alueelle. Sijoituslupia myönnetään ainoastaan kaupungin hallinnoimille alueille, joka on mainittu myös sijoitusluvan ehdoissa. Kaupunki on 9.8.2023 myöntänyt kaapeleiden sijoitusluvan Mansikkamäen alueelle, sisältäen myös Kuukusentien.

Sijoitusluvan saamisen jälkeen teleoperaattorin tai kaivu-urakoitsijan on tehtävä ennen työhön ryhtymistä kunnalle ilmoitus yleisellä katu- tai puistoalueella tehtävästä kaivutyöstä. Vantaan kaupunki on antanut suostumuksensa kaivutöiden aloittamiseen 1.9.2023.

Kaupungin maastomittaus on käynyt kohteessa mittaamassa kiinteistöjen rajat, minkä perusteella kaivun on todettu sijainneen Vantaan kaupungin katuviheralueella. Pensasaidan alle sijoitetut liuskekivikatteet ovat sijainneet osin kaupungin hallinnoimalla alueella. Urakoitsijan näkemyksen mukaan myös itse pensasaita ylittää paikoin kiinteistön rajan. Vantaan kaupungin rakennusjärjestyksen 19 §:n mukaan pensasaita tai muu aita perustuksineen on sijoitettava kokonaan tontin puolelle kadun, puiston tai muun yleisen alueen rajalla.

Kaivutyöstä vastanneen urakoitsijan antaman lausunnon mukaan kaivu on tapahtunut kokonaisuudessaan yleisellä alueella ja asukkaalle on annettu mahdollisuus poistaa kaupungin katuviheralueelle laittamansa katteet. Urakoitsija ei katso olevansa asiassa korvausvelvollinen.

Kaivutyölle myönnetyn työluvan ehtojen mukaan kaivuhankkeeseen ryhtyvät vastaavat aiheuttamistaan vahingoista siten kuin vahingonkorvauslaissa säädetään. Vantaan kaupungilla ei ole toimivaltuuksia käsitellä korvauksenhakijan yksityiselle taholle esittämää korvausvaadetta. Korvauksenhakija voi halutessaan esittää korvausvaatimuksensa suoraan kaivutyöstä vastanneelle yhtiölle.

Vahinkorahaston asiamiehen esitys

Korvauksenhakijan oikaisuvaatimuksessa ei ole tuotu ilmi mitään sellaisia uusia tai erityisiä seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa vahinkorahaston asiamiehen ratkaisua tehtäessä. Asiassa esitetyn näytön perusteella on siis edelleen katsottava, että Vantaan kaupunki ei ole asiassa korvausvelvollinen. Vahinkorahaston asiamies esittää edellä mainituin perustein oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä extranetissä.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 110 / 2024.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
vahinkorahaston asiamies Hanne Nordman,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

29 Oikaisuvaatimus työllistämisen Vantaa-lisää koskevasta päätöksestä

VD/5582/14.07.01.00/2024

PT/ST-V/SH/KK/S-AP/MT

Esitetyt vaatimukset

Mustilan Farmi (jäljempänä hakija) on toimittanut 14.8.2024 Vantaan kaupungin kirjaamoon vaatimuksen, jolla se vaatii oikaisua työllisyyspalveluiden palveluesimiehen päätökseen 7.9.2024 § 218. Päätöksessä on päätetty suorittaa hakijalle Vantaa-lisää 219 euroa / työssäolokuukausi palkkatuetun työntekijän työllistämiseen. Vantaa-lisää saa sen myöntämisen ehtojen mukaan käyttää työllistettävän palkan sivukulujen ja lomarahan maksamiseen.

Hakija ilmoittaa, että todelliset sivukulut ovat olleet yhteensä 392,75 euroa kuukaudessa ja vaatii päätöksen oikaisemista vastaamaan todellisia sivukuluja. Hakija toteaa, että päätöksessä on vedottu siihen, että palkkauskustannuksia laskettaessa käytetään kertointa 1,23. Hakijan mukaan tämä tieto ei ole ilmene Vantaan kaupungin verkkosivuilta.

Vantaa-lisän maksamisen ehdot

Työllistämisen Vantaa-lisän myöntäminen työnantajille tapahtuu Vantaan kaupungin määrittämien ehtojen mukaisesti. Kyse ei ole lakisääteisestä palvelusta. Vantaan kaupungin ehdot ovat nähtävillä kaupungin verkkosivuilla Työllistämisen Vantaa-lisä työnantajille | Vantaa

Vantaa-lisän tarkoituksena on edistää työttömien vantaalaisten työllistymistä ja kannustaa työnantajia heidän palkkaamiseensa. Työnantajan ei tarvitse olla vantaalainen. Vantaa-lisää myönnetään palkan sivukuluihin ja lomarahaan.

Vantaa-lisä on yrityksille enintään 500 €/kk ja yhdistyksille enintään 300 €/kk. Vantaa-lisä ja muut palkkauskustannuksiin saatavat tuet eivät yhteensä saa ylittää palkkaamisesta aiheutuvia kokonaiskuluja. Tarvittaessa Vantaa-lisää vähennetään ylimenevältä osalta.

Vantaa-lisää voidaan myöntää TE-toimiston tai työllisyyden kuntakokeilun myöntämän palkkatuen tai 55 vuotta täyttäneiden työllistämistuen ajalle, kuitenkin enintään vuodeksi.

Vantaa-lisän myöntämisen ehdoista kohdasta *Hakemuksen liitteet ja palkkatiedot* käy ilmi, että palkkauskustannuksia laskettaessa käytetään kerrointa 1.23.

Oikaisuvaatimuksen arviointi

Toisin kuin hakija väittää Vantaan kaupungin verkkosivuilta käy ilmi, että laskettaessa palkan sivukuluja käytetään kerrointa 1.23. Vaikka tieto on luettavissa vasta otsikon *Hakemuksen liitteet ja palkkatiedot* alta eikä se sisälly Vantaa-lisän yleiskuvaukseen, voidaan hakijan olettaa perehtyvät myös liitteitä ja palkkatietoja koskeviin ehtoihin hakemusta jättäessään.

Työllistettävän henkilön palkka on ollut 950 euroa kuukaudessa. Tästä määrästä laskettuna korvattavien sivukulujen ja lomarahan enimmäismäärä on 219 euroa kuukaudessa. Hakijalle on maksettu oikea määrää työllistämisen Vantaa-lisää.

Oikaisuvaatimus sekä muut asiaan liittyvät asiakirjat ovat kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä Extranetissä.

Kaupunginhallitus 21.10.2024

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hylätä Mustilan Farmin oikaisuvaatimus työllisyyspalveluiden palveluesimiehen päätöksestä 7.9.2024 § 218.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
Työllisyysasiantuntija Kari Ahlström, puh. 050 312 4520 (etunimi.sukunimi@vantaa.fi)