SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 24.02.2025

Pöytäkirjan kansilehti ... 1

1 § Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus ... 3

2 § Pöytäkirjan tarkastaminen ... 4

3 § Kokouksen selostukset ... 5

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

5 § Eron myöntäminen Annukka Majannolle kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan varajäsenen tehtävästä ja yksilöasioiden jaoston jäsenen tehtävästä sekä täydennysvaalien toimittaminen ... 7

6 § Konsernipalvelujohtajan viran auki julistaminen ... 10

7 § Lausunto työryhmämietinnöstä hankintalain, erityisalojen hankintalain sekä rikosrekisterilain 6 b §: n muuttamiseksi ... 13

- Vantaan kaupungin lausunto työ- ja elinkeinoministeriölle ... 15

8 § Vantaan kaupungin tilinpäätös 2024, sitovuustasojen poikkeamat ... 28

9 § Päiväkoti Aalto, entinen Viherpuiston päiväkoti, tarveselvityksen hyväksyminen ... 31

- Päiväkoti Aalto entinen Viherpuiston päiväkoti, tarveselvitys liitteineen ... 34

10 § Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilat, tarveselvityksen hyväksyminen ... 79

- Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilat, tarveselvitys liitteineen ... 82

11 § Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantaraportti 2025 ... 120

- Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantaraportti 2025 (II) ... 123

12 § Valmistuneiden omistusasuntojen määräaikaista vuokra-asuntokäyttöä koskevan poikkeusjärjestelyn myöntäminen Sato-Asunnot Oy:n vuonna 2021 valmistuneelle kohteelle ... 189

13 § Vantaan kaupungin lausunto asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12954, Suutarila, Taivaankansi 2 ja 4 ... 191

- Vantaan kaupungin lausunto asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12954, Suutarila, Taivaankansi 2 ja 4 ... 192

- Lausuntopyyntö, Taivaankansi 2 ja 4, kaavanro 12954 ... 194

14 § Lausunnon antaminen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi) ... 196

- Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi) ... 198

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026 - 2037, luonnos ... 210

- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma_ympäristöselostusluonnos/Lausuntopyyntö ävaltakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi) ... 283

- Rahoitusohjelma Liikenne 12-suunnitelman lausuntokierros, luonnos ... 397

- Vantaan kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi) KH 24.2.2025 täydennettynä ... 400

15 § Asemakaava ja asemakaavan muutos 161900, 16 Kaivoksela / Palotie ... 406

- 161900 asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 11.2.2025, Palotie_allek ... 411

- 161900 selostus, asemakaava- ja asemakaavamuutosehdotus 24.2.2025, Palotie ... 412

- 161900 Lausunnot ja vastineet 22.10.2024, Palotie ... 497

16 § Asemakaava 931200 ja tonttijako, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Varikko ... 501

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 24.02.2025

- 931200 Asemakaavaehdotus 11.2.2025, Vantaan ratikka: Varikko_allek 509
- 931200 selostus, asemakaavaehdotus 11.2.2025, Vantaan ratikka: Varikko 510
- 931200 Lausunnot ja vastineet 11.2.2025, Vantaan ratikka: Varikko 586
- 931200 Muistutukset ja vastineet 11.2.2025, Vantaan ratikka: Varikko 600
- Faunatica Oy, Lausunto asemakaavan 931200 luontoselvityksistä, 18.4.2024 610

17 § Asemakaavan muutos 002591 ja maanalainen asemakaava 941500ma sekä tonttijaon muutos, 94. Hakunila / Satulakuja 3 624

- 002591 ja 941500ma asemakaavamuutosehdotus 11.2.2025, Satulakujan päiväkoti_allek 628
- 002591 ja 941500ma selostus, asemakaavamuutos 11.2.2025, Satulakujan päiväkoti 629
- 002591 ja 941500ma Lausunnot ja vastineet 11.2.2025, Satulakujan päiväkoti 668
- 002591 ja 941500ma Muistutukset ja vastineet 11.2.2025, Satulakujan päiväkoti 672

18 § Vastaus nuorisovaltuuston aloitteeseen: Sähköpotkulautojen pysäköinnin järjestäminen ja turvallisuuden parantaminen Vantaalla 676

- Aloite: Sähköpotkulautojen pysäköinnin järjestäminen ja turvallisuuden parantaminen Vantaalla 678

19 § Vastaus Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 9 muun valtuutetun aloitteeseen häätöjen kasvu on katkaistava, tehokkaampia toimia asunnottomuutta vastaan 679

- Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 9 muun valtuutetun aloite häätöjen kasvu on katkaistava, tehokaampia toimia asunnottomuutta vastaan 683

20 § Vastaus Janne Hartikaisen ja 17 muun valtuutetun aloitteeseen Vantaan kaupungin logon ja graafisen ilmeen uudistaminen 684

- Janne Hartikaisen ja 17 muun valtuutetun aloite Vantaan kaupungin logon ja graafisen ilmeen uudistaminen 687

21 § Vastaus Elina Nykyrin ja 33 muun valtuutetun aloitteeseen: Vantaalle perustettava jokaiselle suuralueelle esteetön leikkipuisto tai –paikka 688

- Elina Nykyrin ja 33 muun valtuutetun aloite Vantaalle perustettava jokaiselle suuralueelle esteetön leikkipuisto tai –paikka 690

22 § Vastaus Jouko Jääskeläisen ja 31 muun valtuutetun aloitteeseen ennalta ehkäisevän työotteen vahvistaminen huumeiden käytön vastaisessa työssä 692

- Jouko Jääskeläisen ja 31 muun valtuutetun aloite ennalta ehkäisevän työotteen vahvistaminen huumeiden käytön vastaisessa työssä 696

23 § Vastaus Keskustan valtuustoryhmän ja 34 muun valtuutetun aloitteeseen Vantaan turvallisuustilanteen vahvistamiseksi 697

- Keskustan valtuustoryhmän ja 34 muun valtuutetun aloite Vantaan turvallisuustilanteen vahvistamiseksi 701

24 § Vastaus Pirjo Luokkalan, Jussi Särkelän, Kai-Ari Lundellin, Stefan Åstrandin, Mika Kasosen, Maija Rautavaaran, Nina Nummelan, Jouko Jääskeläisen sekä 15 muun valtuutetun aloitteeseen katos talviuimareiden vaatesäilytykseen Vetokannaksen uimarannan yhteyteen 703

- Pirjo Luokkalan, Jussi Särkelän, Kai-Ari Lundellin, Stefan Åstrandin, Mika Kasosen, Maija Rautavaaran, Nina Nummelan, Jouko Jääskeläisen sekä 15 mun valtuutetun aloite katos talviuimareiden vaatesäilytykseen Vetokannaksen uimarannan yhteyteen 705

25 § Vastaus Jari Jääskeläisen ja 24 muun valtuutetun aloitteeseen kohti vastuullista rakentamista 706

- Jari Jääskeläisen ja 24 muun valtuutetun aloite kohti vastuullista rakentamista 708

26 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 167 / 2024 709

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus pöytäkirja 24.02.2025

27 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 170/2024 712
28 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 7 / 2025 714
29 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 9 / 2025 716
Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus 719
Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen 720
Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto 721
Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus 722
Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa 727
Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa 728
Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa 729
Muutoksenhakuohje Hallintovalitus hallinto-oikeudelle 730

Kaupunginhallituksen kokous

Aika 24.2.2025 klo. 14.00 – 15.38
Paikka Kaupungintalo, Tikkurila

Osallistujat

Jäsenet	**Läsnä**	**Varajäsenet**	**Läsnä**
Rokkanen Sakari, puheenjohtaja	x	Kaiju Susanna	
Kaukola Ulla, I varapuheenjohtaja	x	Vesa Tiina	
Niikko Mika, II varapuheenjohtaja	x	Virkamäki Pekka	
Abdi Faysal	x	Hilden Joni	
Karinen Ville	x	Nguyen Chau	
Kasonen Mika	x	Hakala Heli	
Lundell Kai-Ari	x	Hartikainen Janne	
Orpana Anitta	x	Kanerva Sami	
Raja-Aho Maarit	x	Rehnström Kristian	
Rämö Eve	x	Kuusela Minna	
Räsänen Minna	x	Haapalainen Tuija	
Suoniemi Juha	x	Kärki Niilo	
Tammi Visa	x	Kähkönen Osmo	
Tuomela Tiina	x	Vacker Marjo	
Valtanen Hanna	x	Seppänen Tia	
Nuorisovaltuuston edustaja		**Varajäsenet**	
Joki Vincent	x		

Muut osallistujat		**Läsnä**
Tahvanainen Säde, valtuuston puheenjohtaja		x
Kaira Lauri, valtuuston I varapuheenjohtaja		-
Aidanjuuri Tanja, valtuuston II varapuheenjohtaja		x
Timonen Pekka, kaupunginjohtaja		x
Kalske Katri, apulaiskaupunginjohtaja		x
Åstrand Riikka, apulaiskaupunginjohtaja		x
Anttila Tero, apulaiskaupunginjohtaja		x
Kalmari Mari, viestintäjohtaja		x
Ruusula Matti, talous- ja strategiajohtaja		x
Pennanen Sari-Anna, kaupunginlakimies		x
Takala Matias, pöytäkirjanpitäjä		x

Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Todettiin

Allekirjoitukset

Puheenjohtaja Sakari Rokkanen

Pöytäkirjanpitäjä Matias Takala

Pöytäkirjan tarkastus

Aika ja paikka 3.3.2025 klo. 16.00, sähköisesti.

Pykälät 6, 13 ja 14 tarkastettiin ja hyväksyttiin heti kokouksessa.

Anitta Orpana Minna Räsänen

Pöytäkirja on yleisesti nähtävänä

Aika ja paikka 5.3.2025, Vantaan kaupungin internetsivuilla paatokset.vantaa.fi

1 § **Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus**

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 1

Kaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

2 § Pöytäkirjan tarkastaminen

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 2

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 3.3.2025 klo 16.00 ja

Jäsenet	Kokous pvä
Abdi Faysal	
Karinen Ville	
Kasonen Mika	
Kaukola Ulla	
Lundell Kai-Ari	
Niikko Mika	
Orpana Anitta	24.2.2025
Raja-Aho Maarit	10.2.2025
Rämö Eve	10.2.2025
Räsänen Minna	24.2.2025
Suoniemi Juha	
Tammi Visa	
Tuomela Tiina	
Valtanen Hanna	

b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 5.3.2025 lähtien.

Päätös:
Päätettiin
a) valita Anitta Orpana ja Minna Räsänen toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 3.3.2025 klo 16.00 ja
b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 5.3.2025 lähtien.

3 § **Kokouksen selostukset**

Kokouksessa annetaan seuraavat selostukset:

• MAPO-seurantaraportti / asumisen erityisasiantuntija Wilma Toljander, asumisasioiden päällikkö Elisa Ranta sekä kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 3
Merkittiin tiedoksi saatu selostus ja käyty keskustelu.

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

PT/BI

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

Tarkastuslautakunnan pöytäkirja nro 1/16.1.2025
Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan pöytäkirja nro 2/11.2.2025
Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunnan pöytäkirja nro 2/11.2.2025
Kaupunkiympäristön lautakunnan pöytäkirja nro 2/11.2.2025
Kaupunkitilalautakunnan pöytäkirja nro 2/12.2.2025

Hallintojohtajan päätös
§ 9 Äänestyspaikkoja koskevien vaalikuulutusten julkaiseminen sanomalehdessä

Hankintajohtajan päätös
§ 11 Päätös liittyä Hanselin puitejärjestelyyn Autonvuokraus- ja minileasing-palvelut 2025 (30 000 euroa / alv 0 %)

Tietohallintojohtajan päätös
§ 12 Hankintapäätös / Esitystekniikan laitteet ja palvelut 2023-2026 (2027) -puitejärjestelyn sisäisellä kevennetyllä kilpailutuksella tehty hankinta

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 4

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

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

5 § **Eron myöntäminen Annukka Majannolle kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan varajäsenen tehtävästä ja yksilöasioiden jaoston jäsenen tehtävästä sekä täydennysvaalien toimittaminen**

VD/6994/00.00.01.00/2021

PT/EJ/MT

Annukka Majanto on 10.2.2025 saapuneella viestillään pyytänyt eroa kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan varajäsenen ja kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan yksilöasioiden jaoston jäsenen tehtävistä henkilökohtaisesta syystä.

Hallintosäännön 9 luvun 5 §:n mukaan kasvatuksen ja oppimisen lautakunta vastaa:

- kasvatuksen ja oppimisen toimialan kehittämisestä ja palveluiden tuloksellisesta järjestämisestä siten, että asukkaille ja käyttäjille varataan mahdollisuus osallistua palveluiden suunnitteluun ja kehittämiseen
- palveluiden vaikuttavuuden seurannasta ja arvioinnista
- varhaiskasvatuksen ja esiopetuksen, lasten kotihoidon ja yksityisen hoidon tuen, perusopetuksen, lukio- ja ammatillisen koulutuksen järjestämisestä ja kehittämisestä

Hallintosäännön 7 luvun 4 §:n mukaan kaupunginvaltuusto valitsee kasvatuksen ja oppimisen lautakuntaan kaupunginvaltuuston toimikaudeksi kerrallaan vähintään yhdeksän jäsentä ja yhtä monta henkilökohtaista varajäsentä. Lautakunnan varsinaisista jäsenistä vähintään 40 prosenttia tulee olla valtuutettuja tai kunkin valtuustoryhmän varalletulojärjestyksessä ensimmäisiä tai toisia varavaltuutettuja.

Kuntalain 74 §:n mukaan vaalikelpoinen lautakuntaan on henkilö, joka on vaalikelpoinen valtuustoon, ei kuitenkaan:

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

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

Kaupunginvaltuusto on päätöksellään 23.8.2021 § 14 valinnut kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan jäseniksi ja heidän henkilökohtaisiksi varajäseniksensä toimikaudelle 2021–2025 seuraavat henkilöt:

Jäsen	**Henkilökohtainen varajäsen**
Paula Lehmuskallio, puheenjohtaja	Petri Kallionpää
Jari Sainio, varapuheenjohtaja (kv 29.1.2024 §	Tero Hakanen

7)	
Manav Phull	Helen Josefsson (kv 16.12.2024 § 11)
Susanna Kaiju	Oona Altug
Kristian Rehnström	Solveig Halonen
Matilda Stirkkinen	Hanna Laitinen (kv 19.9.2022 § 3)
Aadan Ibrahim (kv 29.1.2024 § 7)	Risto Heinonen
Naima el Issaoui (kv 29.1.2024 § 8)	Johanna Hristov (kv 29.1.2024 § 8)
Aki Mäkipernaa (kv 17.6.2024 § 7)	Jarkko Haanpää (kv 21.8.2023 § 7)
Aapo Happonen	Calle Viteli (19.8.2024 § 11)
Tanja Saarinen	Antti Lihavainen
Eva Tawasoli (kv 21.8.2023 § 18)	Annukka Majanto
Gurmann Saini	Markus Vähälä
Eeva Tikkanen	Jussi Järvinen
Gashaw Bibani	Funda Demiri

Hallintosäännön 7 luvun 6 §:n mukaan kasvatuksen ja oppimisen lautakunnassa on yksilöasioiden jaosto, johon kaupunginvaltuusto valitsee kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan jäsenistä tai varajäsenistä vähintään viisi jäsentä ja jokaiselle henkilökohtaisen varajäsenen. Valitsemistaan jäsenistä valtuusto nimeää jaoston puheenjohtajan ja varapuheenjohtajan. Jaosto kokoontuu tarvittaessa puheenjohtajan kutsusta.

Hallintosäännön 9 luvun 7 §:n mukaan kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan yksilöasioiden jaosto päättää:

1. esiopetuksen ja perusopetuksen oppilaan enintään kolmen kuukauden sekä oppivelvollisuuslaissa tarkoitetun oppivelvollisen lukion opiskelijan määräaikaisesta erottamisesta ja päättää, että erottaminen voidaan panna täytäntöön ennen kuin päätös on lainvoimainen sekä täytäntöönpanon aloittamisajankohdasta,
2. lukion opiskelijan pidättämisestä opiskelusta rikostutkimuksen ajaksi,
3. lukion opiskelijan ylioppilastutkintoon osallistumisoikeuden menettämisestä meneillään olevaa tutkintokertaa seuraavan tutkintokerran kokeisiin
4. perusopetuksen oppilaalle annettavasta erityisestä tuesta ilman huoltajan suostumusta ja
5. varhaiskasvatuksen lapselle ja esiopetuksen oppilaalle annettavasta tehostetusta ja erityisestä tuesta sekä yleisen tuen rakenteellisista tukitoimista ilman huoltajan suostumusta.

Kaupunginvaltuusto on päätöksellään 23.8.2021 § 16 valinnut kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan yksilöasioiden jaostoon jäseniksi ja heidän henkilökohtaisiksi varajäseniksensä toimikaudelle 2021–2025 seuraavat henkilöt:

Jäsen	**Henkilökohtainen varajäsen**
Jari Sainio, puheenjohtaja	Aadan Ibrahim (kv 22.4.2024 § 4)
Petri Kallionpää, varapuheenjohtaja	Oona Altug
Helen Josefsson (kv 16.12.2024 § 11)	Manav Phull
Antti Lihavainen	Aki Mäkipernaa
Annukka Majanto	Eva Tawasoli (kv 21.8.2023 § 18)

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 5

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle

a) myönnettäväksi ero Annukka Majannolle kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan varajäsenen ja yksilöasioiden jaoston jäsenen tehtävistä,

b) toimitettavaksi kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan jäsenen Eva Tawasolin henkilökohtaisen varajäsenen täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2021–2025, ja

c) toimitettavaksi kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan yksilöasioiden jaoston jäsenen täydennysvaali jäljellä olevaksi ajaksi toimikaudesta 2021–2025.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

6 § Konsernipalvelujohtajan viran auki julistaminen

VD/1115/01.01.00.00/2025

PT/TH-K/S-AP/MT

Vantaan kaupungin hallintosäännön muutoksen yhteydessä 1.8.2024 alkaen konsernijohdon ja elinvoiman toimialalle muodostui uusi palvelualue: Konsernipalvelut. Hallintosäännön mukaan palvelualuetta johtaa konsernipalvelujohtaja. Konsernipalvelujohtajan virka on perustettu Vantaan kaupunginhallituksen päätöksellä **3.6.2024 § 15** ja se on korvannut osittain aiemmin voimassa olleen henkilöstö- ja konsernijohtajan viran. Konsernipalvelujohtajaan sovelletaan hallintosäännön palvelualuejohtajia koskevia säännöksiä.

Konsernipalveluiden palvelualue vastaa hallintosäännön 3 luvun 5 §:n mukaan konsernipalvelujohtajan johdolla:

- kaupungin konserniohjauksesta ja -valvonnasta ja konserniohjeistuksen valmistelusta
- konsernijaoston iltakoulujen valmistelusta
- digitaalisten palveluiden kehittämisestä ja IT-hankintojen suunnittelusta ja toteutuksesta
- IT-palveluiden tuottamisesta, IT-palveluiden toimittajien ohjauksesta sekä laitteiden elinkaarihallinnasta
- kaupunkitasoisen tietoturvan kehittämisestä ja hallinnasta, tietojärjestelmien toiminnasta ja yhteistoimivuudesta sekä tietovarantojen yhteentoimivuudesta
- kaupunkitasoisesta tiedonhallinnasta pois lukien kuntademokratian palvelualueen vastuulle kuuluvat tehtävät, tiedonhallintamallin ylläpidosta, tiedonhallinnan muutosvaikutusten arvioinnista, asiakirjajulkisuuskuvauksista sekä tiedonhallintaan liittyvästä koulutuksesta ja neuvonnasta pois lukien kuntademokratian vastuulle kuuluvat tehtävät
- kaupungin hankintatoimen kehittämisestä, vastuullisuudesta ja kaupungin hankintojen strategisesta ohjauksesta ja ohjeistuksesta
- kaupunginhallituksen päätöksen mukaisista keskitetyistä yhteishankinnoista ja yhteishankintasopimuksista
- kaupunkikonsernin kilpailuttamisprosessien ja hankintoihin liittyvän sopimushallinnan kehittämisestä
- hankintojen keskitetystä tilaamisesta ja tilaamisen ohjeistuksesta
- ateria- ja puhtauspalveluiden järjestämisestä, kilpailuttamisesta, tilaamisesta toimialoille sekä siihen liittyvästä palveluntuottajien ohjauksesta ja valvonnasta
- aula-, vartiointi- ja turvapalveluiden sekä posti- ja kuljetuspalveluiden kilpailuttamisesta, tilaamisesta toimialoille sekä siihen liittyvästä palveluntuottajien ohjauksesta ja valvonnasta

Konsernipalvelujohtaja tai hänen määräämänsä päättää kiireellisissä tapauksissa hallintosäännön **8 luvun 4 §:n 2 momentin 4 ja 5 kohdan** mukaisista asioista ja kiireellisissä tai kaupungille vähämerkityksellisissä tapauksissa osakkeiden luovutuksiin liittyvien suostumusten antamisesta ja lunastusoikeuden käyttämisestä sekä vastuualueensa kaupunkitasoisten ohjeiden antamisesta.

Virassa menestymisessä eduksi luetaan vastuualueeseen liittyvän lainsäädännön osaamista ja konsernirakenteiden tuntemisen, kykyä ja näkemyksellisyyttä oman palvelualueen toimintojen kehittämiseen sekä hyviä kommunikointi- ja vaikuttamistaitoja. Englannin kielentaito luetaan eduksi.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 6

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) julistaa konsernipalvelujohtajan virka avoimeksi,
b) todeta, että viran tehtäväkohtainen palkka on 7200€ ja viran täyttämisessä noudatetaan 6 kuukauden koeaikaa ja
c) perustaa viran täyttöä varten työryhmä, johon jokainen kaupunginhallituksessa edustet tuna oleva ryhmä voi nimetä yhden edustajan, ja nimetä työryhmän puheenjohtaja.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunginjohtaja muutti esitystään seuraavasti:

~~Virassa menestyminen edellyttää~~ *Virassa menestymisessä eduksi luetaan* vastuualueeseen liittyvän lainsäädännön osaamista ja konsernirakenteiden tuntemisen, kykyä ja näkemyksellisyyttä oman palvelualueen toimintojen kehittämiseen sekä hyviä kommunikointi- ja vaikuttamistaitoja. *Englannin kielentaito luetaan eduksi.*

Päätös:
Päätettiin
a) julistaa konsernipalvelujohtajan virka avoimeksi,
b) todeta, että viran tehtäväkohtainen palkka on 7200€ ja viran täyttämisessä noudatetaan 6 kuukauden koeaikaa ja
c) perustaa viran täyttöä varten työryhmä, johon jokainen kaupunginhallituksessa edustet tuna oleva ryhmä nimesi yhden edustajan, ja nimetä työryhmän puheenjohtaja.

Varsinainen jäsen	**Henkilökohtainen varajäsen**
Sakari Rokkanen, puheenjohtaja	Sami Kanerva
Ulla Kaukola, varapuheenjohtaja	Faysal Abdi
Tiina Tuomela	Jouko Jääskeläinen
Chau Nguyen	Ville Karinen
Janne Hartikainen	Kai-Ari Lundell
Eve Rämö	Hanna Valtanen

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Toimialojen HR-palvelut
Konsernijohdon ja elinvoiman toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Henkilöstö- ja konsernijohtaja Tiina Harju-Kukkula,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

7 § Lausunto työryhmämietinnöstä hankintalain, erityisalojen hankintalain sekä rikosrekisterilain 6 b §: n muuttamiseksi

VD/364/03.00.00/2025

PT/RK-K/TE/SV/MT

Työ- ja elinkeinoministeriö pyytää lausuntoa asettamansa työryhmän laatimasta luonnoksesta hallituksen esitykseksi laiksi julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain muuttamisesta, vesi- ja energiahuollon, liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain sekä rikosrekisterilain 6 b §:n muuttamisesta.

Hankintalakiin ja erityisalojen hankintalakiin ehdotettavilla muutoksilla on tarkoitus huomioida pääministeri Petteri Orpon hallituksen hallitusohjelman hankintalakiin liittyvät tavoitteet. Muutosten tavoitteena on lisätä tehokkuutta ja kustannussäästöjä julkisissa hankinnoissa. Hallitusohjelman mukaisesti ehdotuksessa esitetään sidosyksiköiden käytön rajoittamista hankintojen toteuttamisessa asettamalla sidosyksikön omistukselle yleisen edun huomioon ottava vähimmäisomistusosuutta koskeva vaatimus (10 prosenttia). Muina uudistuksina Hankintalakia muutetaan muun muassa markkinakartoitusten, hankintojen osiin jakamisen sekä valitusmahdollisuuksien lisäämiseen tähtäävillä muutoksilla. Lisäksi lain tavoitteisiin lisättäisiin nimenomaisesti vastuullisuuden huomioiminen hankinnoissa.

Lait on tarkoitettu tulemaan voimaan 1.1.2026.

Lausuntopyyntö ja työryhmämietintö löytyvät lausuntopalvelu.fi -palvelusta osoitteesta:
https://www.lausuntopalvelu.fi/FI/Proposal/Participation?proposalId=ace05d59-c8e0-41c3-acbb-1c87e4cd1a23

Työ- ja elinkeinoministeriö pyytää lausunnon toimittamista 11.3.2025 mennessä. Lausunto on laadittu lausuntopyynnössä esitettyjen kysymysten mukaiseen muotoon.

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää mm. esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 7

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa työ- ja elinkeinoministeriölle oheisen liitteen mukainen lausunto

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto työ- ja elinkeinoministeriölle

Täytäntöönpano: Konsernipalvelut

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot: Samuli Vartiainen, konsernilakimies (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Lausunto

14.2.2025

VD/6510/00.04.03/2021

Vantaan kaupungin lausunto työryhmänmietinnöstä hallituksen esitykseksi hankintalain, erityisalojen hankintalain sekä rikosrekisterilain 6 b §:n muuttamiseksi

Esityksen yleiset tavoitteet ja päämäärät

Mitä mieltä olette esityksen yleisistä tavoitteista ja päämääristä? Saavutetaanko esityksellä hallitusohjelman yleiset tavoitteet säästöistä ja kilpailun lisäämisestä?

Esitetyllä sidosyksikkösääntelyn muutoksella ei edistetä hallitusohjelmassa tavoiteltuja merkittäviä keskipitkän aikavälin kustannussäästöjä julkisten hankintojen tehostamisella. Työryhmänmietinnössä laajasti viitatun Kilpailu- ja kuluttajaviraston tutkimuksen 10 prosentin omistusosuusvaatimuksen vaikutuksista sidosyksikkömarkkinaan (Jäljempänä lausunnossa KKV:n tutkimus) mukaan muutos ei johtaisi suoraan siihen lopputulokseen, että sidosyksiköissä järjestämisen sijaan kunnat siirtyisivät ostamaan palveluita markkinoilta. Edelleen tutkimuksen mukaan omistajarajaus ei ole perusteltu markkinoiden toimivuuden ja kustannusten kannalta. Tutkimuksen johtopäätöksenä onkin, että yleisen omistusosuusrajan sijaan sääntelyä tulisi kohdentaa niin, että se rajoittaisi suurimpien sidosyksiköiden käyttöä ilman, että julkisen sektorin oman tuotannon tai hankintojen kustannukset kasvavat.

Lyhyellä aikavälillä 10 %:n vähimmäisomistuksesta aiheutuu pakon edessä tehtävien yritysjärjestelyjen ja hätäisesti markkinapuutostilanteessa tehtyjen kilpailutusten takia erittäin merkittäviä taloudellisia tappioita. Kun suuri määrä kilpailutuksia tehdään samanaikaisesti, on myös todennäköistä, etteivät kaikki hankintayksiköt saa tarjouksia kilpailutuksiinsa.

Mitään perustetta ei ole olettaa, että pidemmälläkään aikavälillä sidosyksikköhankintojen rajoittamisesta olisi saatavissa säästöjä tai merkittävää toiminnan siirtymistä markkinoille. Kunnat seuraavat tälläkin hetkellä sidosyksiköiden toiminnan tehokkuutta ja ainakin pääsääntöisesti kilpailuttavat itse ne toiminnat, joiden tuottaminen sidosyksiköissä ei ole tarkoituksenmukaista. Myös sidosyksiköt kilpailuttavat hankintansa eli merkittävän osan koko liiketoiminnastaan hankintalain mukaisesti, joten sidosyksikköjen rajoittamisella lisätään hankintalain menettelysäännösten mukaisesti kilpailutettaviin palveluihin ainoastaan tällaisen sidosyksikön omana toimintanaan tuottama osa kokonaispalvelusta.

Esitetyillä hankintojen valmistelua koskevilla muutoksilla ei todennäköisesti saavuteta hallitusohjelman tavoitteita säästöistä eikä kilpailun lisäämisestä. Ehdotetut muutokset lisäävät kilpailutusten valmisteluun käytettävää aikaa ja työtä sekä vaativat hankintayksiköiltä enemmän resursseja. Ehdotetuilla muutoksilla on vaikea nähdä olevan myöskään kilpailua lisäävää vaikutusta, koska hankintayksiköiden hankintoja ohjaa pääasiassa budjetit sekä tarve hankittaville palveluille ja tavaroille, eikä niinkään se, että kuinka paljon kilpailutettavalla markkinalla on kilpailua ja tarjoavia yrityksiä.

Yksi suurimpia syitä siihen, miksi yritykset eivät halua osallistua hankintayksiköiden kilpailutuksiin, on tarjouksien tekemisen vaikeus sekä julkisten kilpailutusprosessien joustamattomuus, hitaus ja epävarmuus. Esityksellä säänneltäisiin entistä enemmän hankintaprosessia ja se ulotettaisiin nyt koskemaan jo hankinnan valmisteluakin. Kilpailun lisäämiseksi tarvittaisiin pikemminkin kevyempää sääntelyä ja joustavuutta hankintamenettelyihin, joka toisi myös todennäköisesti säästöjä erityisesti käytettävien resurssien ja kilpailutuksiin käytettävän ajan osalta.

Hankintojen valmistelu

Hankintojen valmistelua koskevilla ehdotuksilla pyritään lisäämään hankintojen huolellista valmistelua, markkinakartoituksen käyttöä, sekä kilpailua julkisissa hankinnoissa. Tavoitteena on saada lisää tarjontaa ja säästöjä. Työryhmän mietinnössä ehdotetussa ratkaisussa on samanaikaisesti pyritty varmistamaan, että se on käytännön hankintatoimen näkökulmasta tarkoituksenmukainen.

- *Kuinka hyvin hankintalain 65, 75, 124 ja 125 §:iä koskeva esitys edistää markkinakartoituksen käyttöä ja hankinnan huolellista valmistelua?*

- *Ovatko esitetyt keinot sopivia näiden tavoitteiden saavuttamiseksi?*

Esityksen mukainen sääntely edistäisi markkinakartoituksen käyttöä ja hankinnan huolellista valmistelua, mutta esitetyt keinot uhkaavat kaventaa hankintayksiköiden harkintavaltaa ja tarkoituksenmukaisuusharkintaa, kun painopiste siirtyy hankintojen menettelytapojen sääntelystä ostajien hankintojen tarkoituksenmukaisuuden valvontaan. Lähtökohtaisesti hankintojen valmisteluun ei tulisi puuttua lainsäädäntöteitse, vaan sitä tulisi pyrkiä edistämään ja ohjeistamaan mieluummin esimerkiksi suosituksilla ja koulutuksilla.

Markkinakartoitus (65 §) ja hankinnan valmistelun kuvaaminen (124 §)

Esityksessä tarkennettaisiin markkinakartoitusta ja hankinnan valmisteluun osallistumista koskevia sääntöjä, ja kannustettaisiin hankintayksiköitä markkinakartoituksen nykyistä laajempaan käyttöön hankinnan valmistelussa. Tavoitteena on lisätä kilpailua julkisissa hankinnoissa.

Markkinakartoituksen toteuttaminen olisi edelleen vapaaehtoista enintään 10 miljoonan euron hankinnoissa ja pakollista yli 10 miljoonan euron hankinnoissa. Toteutetulla markkinakartoituksella hankintayksikkö voisi välttää hankinnan pakollisen jakamisen osiin tai velvoitteen keskeyttää hankinta, jos hankintayksikkö on saanut avoimessa menettelyssä vain yhden tarjouksen. Myös markkinakartoituksen toteutustavan valinta jäisi edelleen hankintayksikön harkintaan.

Markkinakartoituksia koskevaan hankintalain 65 §:n 2 momenttiin ehdotetut tarkennukset korostavat markkinakartoituksen käyttämistä ennen hankintailmoituksen julkaisemista. Lisäksi ehdotetut tarkennukset voivat poistaa tiettyjä nykysääntelyn tulkinnanvaraisuuksia. Vantaan kaupunki kannattaa esityksen mukaista markkinakartoituksen suurempaan käyttämiseen kannustavaa ehdotusta. Markkinakartoituksen lisääminen on hyvä tapa kartoittaa markkinoita ja alan yrityksiä sekä saada tietoa markkinoilla olevista prosesseista, ratkaisuista ja tuotteista.

Vaikka nykyäänkin Vantaan kaupungilla markkinakartoitus on usein käytetty vaihe ennen varsinaisen kilpailutuksen aloittamista, sen lisääminen tulee lisäämään hankintojen valmisteluaikaa, resursseja ja kustannuksia, mutta nämä ovat kuitenkin asioita, jotka voidaan huomioida jo ennen kilpailutusprosessin käynnistämistä.

Erityisesti yli 10 miljoonan euron hankinnoissa markkinakartoitus on Vantaalla käytännössä aina esivaihe ennen tarjouspyynnön julkaisemista. Näiden hankintojen osalta esityksellä ei ole vaikutusta kaupungin nykykäytäntöön.

Hankintamenettelyä kuvaavaa kertomusta koskevaan 124 §:ään ehdotetaan lisättäväksi uusi kohta, jonka mukaan hankintayksikön tulisi hankinta-asiakirjoissa perustella, kuinka se on toteuttanut hankintojen valmistelun kulloisessakin hankinnassa. Esityksen perustelujen mukaan kuvauksessa tulisi kertoa keskeisimmät toimet, joita hankintayksikkö on toteuttanut hankinnan kohdetta valmistellessa. Hankinnan ylittäessä 10 miljoonaa euroa, hankintayksikön tulisi kuvata hankintamallin valintaa koskeva menettely. Vantaan kaupunki ei kannata ehdotusta, sillä hankinnan valmistelun kuvauksen laatiminen lisää hankintayksiköiden hallinnollista taakkaa. Hankinnan valmisteluun ja suunnitteluun liittyvien toimenpiteiden sekä niiden laajuuden tulee edelleenkin olla hankintayksikön harkinnassa ja hankintojen menettelysääntelyn ulkopuolella.

Hankintojen jakaminen osiin (75 §) ja valitusoikeus hankinnan jakamatta jättämisestä

Hankintojen jakamista koskevaa hankintalain 75 §:ää ehdotetaan muutettavaksi siten, että EU-kynnysarvon ylittävä hankintasopimus olisi lähtökohtaisesti jaettava osiin. EU-kynnysarvon alle jäävissä kansallisissa hankinnoissa säilytettäisiin nykytila ja hankintojen jakaminen olisi edelleen vapaaehtoista. Muutoksen tavoitteena on lisätä kilpailua ja antaa pienille ja keskisuurille yrityksille paremmat mahdollisuudet osallistua julkisten hankintojen tarjouskilpailuihin.

Jakaminen pitäisi esitysluonnoksen mukaan tehdä niin, että hankintayksikkö jakaa hankinnan erillisiin osiin tai kilpailuttaa hankinnan osat erillisillä tarjouskilpailuilla. Hankinta voidaan jakaa osiin myös valitsemalla kaksi tai useampi toimittaja puitejärjestelyyn tai perustamalla dynaaminen hankintajärjestelmä. Jakamisvelvollisuus ei koske puitejärjestelyjen sisäisiä hankintoja. Hankintayksikkö voi harkintansa mukaan määritellä kyseisten osien koon ja kohteen.

Hankintayksikkö voi jättää hankinnan jakamatta osiin, jos hankinnan tai hankintamenettelyn luonteen, laajuuden, toteuttamistavan, kokonaisvastuun tai hankinnan jakamiseen liittyvien riskien vuoksi jakaminen ei ole perustellusta syytä mahdollista tai hankintaa on edeltänyt 65 §:n mukainen markkinakartoitus. Hankinta voidaan jättää jakamatta osiin myös, jos jakaminen lisää merkittävästi hankintayksikön tai toimittajan hallintokustannuksia tai johtaisi kustannusten jatkuvaan kasvuun.

Jos hankintayksikkö ei jaa hankintasopimusta osiin, sen on esitettävä jakamatta jättämisen syyt hankinta-asiakirjoissa, hankintapäätöksessä tai hankintamenettelyä koskevassa erillisessä kertomuksessa.

Vantaan kaupunki pyrkii huomioimaan pienet ja keskisuuret yritykset kilpailutuksissaan ja kiinnittää aina huomiota osiin jakamisen mahdollisuuksiin. Niissä hankinnoissa, joissa osiin jakaminen on mahdollista ja tarkoituksenmukaista, hankinnat jaetaan käytännössä aina osiin. Myös puitejärjestelyitä kilpailutettaessa, kaupungilla pääsääntöisesti valitaan useampi sopimustoimittaja.

Kuten esityksessäkin on todettu, kaikkia hankintoja ei voida aina jakaa osiin tarkoituksenmukaisella tavalla. Vantaan kaupunki katsoo, että esityksessä on hyvin huomioitu ja kuvattu ne tilanteet, joissa hankinnan jakaminen osiin tai usean tarjoajan valitseminen toimittajaksi, ei ole järkevää tai tarkoituksenmukaista. Näiden tilanteiden kirjaaminen lakiin esityksen mukaisesti on kannatettavaa.

Lisäksi ehdotetaan, että hankintayksikön päätöksestä olla jakamatta hankinta osiin tulisi aiemmasta poiketen voida valittaa markkinaoikeuteen. Muutos toteutettaisiin muuttamalla hankintalain 146 §:ää. Nykyisen hankintalain 146 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla. Tämän vuoksi muutoksenhaun kohdetta ja rajoituksia koskeva hankintalain 146 §:n 2 momentin 2 kohta esitetään kumottavaksi.

Vantaan kaupunki lähtökohtaisesti vastustaa ehdotusta, jonka mukaan hankinnan jakamatta jättämistä koskeva ratkaisu olisi valituskelpoinen. Tällaiset hankintayksikön tarkoituksenmukaisuusharkintaan liittyvät ratkaisut koskevat viime kädessä hankinnan sisältöä eivätkä hankintamenettelyn syrjimättömyyttä tai avoimuutta, eikä niitä koskevien ratkaisujen oikeudellinen arviointi sovellu julkisten hankintojen oikeussuojajärjestelmään. Myös hankintadirektiivin johdanto-osan 78 perustelukappaleen mukaan hankintayksikön olisi voitava vapaasti tehdä itsenäinen päätös asianmukaiseksi katsomastaan syystä olla jakamatta hankintaa osiin ilman, että päätökseen kohdistetaan hallinnollista tai oikeudellista valvontaa.

Erityisesti Vantaan kaupungin näkemyksen mukaan osiin jakamisesta ei tulisi voida valittaa siinä tilanteessa, että hankintayksikkö on jakanut hankinnan osiin jollakin valitsemallaan tavalla.

Lisäksi hankintayksikkö on voinut jo alun perin tarkoituksenmukaisuuden vuoksi kilpailuttaa läheisen asiakokonaisuuden kahtena eri kilpailutuksena.

Hankinnan osiin jakamisesta valittaminen rajoittaisi entisestään hankintayksikön harkintavaltaa toteuttaa hankintoja parhaaksi katsomallaan tavalla ja lisää turhaa perusteluvelvollisuutta hankintayksikön omasta harkintavallan käytöstä. Hankintayksiköt pyrkivät kuitenkin aina toteuttamaan hankinnat tehokkaasti, taloudellisesti ja järkevästi niiden toimintojen kannalta. Nyt tällainen harkintavallan käyttö alistettaisiin tuomioistuimen käsiteltäväksi, joka ainakin välillisesti ottaisi kantaa hankintayksikön tarkoituksenmukaisuusharkintaan.

Mikäli Vantaan kaupungin näkemyksen vastaisesti osiin jakaminen säädettäisiin valituskelpoiseksi, siitä tulisi valittaa 14 päivän kuluessa jo hankintailmoituksen tultua julkaistuksi, eikä vasta hankintapäätöksen tiedoksisaannin jälkeen. Valittaminen hankinnan osiin jakamisesta johtaisi aina menestyessään koko tarjouskilpailun kumoutumiseen. Tarjoajat voisivat käyttää valitusperustetta väärin, esimerkiksi tilanteessa, jossa valittaja olisi hävinnyt tarjouskilpailun vain pistevertailussa, eikä ole puuttunut missään vaiheessa hankinnan jakamiseen, mutta haluaa päätöksen jälkeen kuitenkin saada mahdollisuuden siihen, että koko tarjouskilpailu järjestettäisiin uudestaan ja valittaa tällä perusteella.

Valitusmahdollisuus johtaisi lisäksi tilanteisiin, joissa hallintoprosessia soveltava tuomioistuin joutuisi jälkikäteen ottamaan kantaa osiin jakamisen tarkoituksenmukaisuuteen. Tarkoituksenmukaisuusharkinnan ei ole perinteisesti ajateltu kuuluvan hankintoja koskevaan tuomioistuimen tarkasteluun, sillä hankintalaki on menettelytapalaki.

Hankinnan keskeyttäminen (125 §) ja uusiminen yhden tarjouksen tilanteessa

Hankintamenettelyn keskeyttämistä koskevaa hankintalain 125 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että avoimena menettelynä toteutettu hankinta tulisi keskeyttää, jos hankintayksikkö on saanut tarjouskilpailussa vain yhden tarjouksen. Mikäli hankintayksikkö haluaisi edelleen täyttää hankintatarpeen julkisena hankintana, tulisi hankintayksikön järjestää hankinnasta uusi tarjouskilpailu. Hankintamenettely olisi uusittava vain kerran. Säännös olisi velvoittava. Uudelleen kilpailuttamisen laiminlyönnistä voisi valittaa markkinaoikeuteen.

Keskeyttämisvelvoitetta ei olisi, jos hankintayksikkö on toteuttanut hankintalain 65 §:n mukaisen markkinakartoituksen tai jakanut hankinnan osiin hankintalain 75 §:n mukaisesti.

Esityksen mukainen velvoite ohjaa vahvasti markkinakartoituksen tekemiseen, eikä sinänsä aiheuttaisi Vantaan kaupungin hankinnoissa lisätaakkaa, vaan taakka syntyisi jo markkinakartoitusten lisäämisellä.

Vantaan kaupunki korostaa, että esitysluonnoksen mukainen uusi keskeyttämisvelvoite ei auttaisi markkinatoimijoita voittamaan kilpailutuksia, vaan velvoite on omiaan pitkittämään entisestään jo pitkiä hankintaprosesseja.

Sidosyksiköiden käytön rajoittaminen

Mitä mieltä olette esityksessä ehdotetusta sidosyksiköiden vähimmäisomistusta koskevasta vaatimuksesta? Onko se mielestänne tarkoituksenmukainen ja toteuttamiskelpoinen?

Esitetty sidosyksikkösäätely ei ole tarkoituksenmukaista ja sen toteuttamiskelpoisuuskin on kyseenalainen.

Sääntelyllä vaikeutetaan tarpeettomasti kuntien yhteistoimintaa ja menetetään seudullisten kuntayhtiöiden tuomat edut. Kunnat ovat saavuttaneet merkittäviä kustannussäästöjä sillä, että ne ovat voineet keskittää tiettyyn toimintaan tai palvelutuotantoon erikoistuneita asiantuntijoita yhteiseen yhtiöön. Seudulliset sidosyksiköt ovat myös ehkäisseet päällekkäistä hallintoa ja kuntien keskinäistä kilpailuja rajallisista osaaja- ym. resursseista. Lisäksi seudulliset sidosyksiköt ovat mahdollistaneet pienten kuntien hyötymisen isompien kuntien resursseista ja suuresta volyymistä.

Esitetty omistusrajoitus on ongelmallinen perustuslain turvaamien omaisuuden suojan ja kunnallisen itsehallinnon näkökulmasta. Esitetty laki pakottaa kunnat, kuntayhtymät ja sidosyksiköitä omistavat kuntien yhtiöt sekä säätiöt tekemään laajoja omistusjärjestelyjä ja asettaa EU:n lainsäädännöstä täysin poikkeavan kansallisen erityisehdon. Näille oikeuksien rajoituksille ei ole mietinnössä esitetty painavia perusteita.

Esitetty hankintalain 15 §:n muutos on myös säädösteknisesti ongelmallinen. Esitetty sanamuoto edellyttää, että 10 prosentin vähimmäisomistusvaatimuksessa tulee huomioida emoyhtiö ja sen tytär- ja osakkuusyhtiöt. Sanamuodon perusteella on epäselvää mitä tämä tarkoittaa. Säännöksen yksityiskohtaisissa perusteluissa asiaa on selvennetty siten, että 10 prosentin vähimmäisomistusvelvoite ulottuu myös sidosyksikön mahdollisiin tytär- tai sisaryhtiöihin. Perustelujen mukaan vähimmäisomistusvelvoite siis tarkoittaisi, että sidosyksikön omistajilla pitäisi olla 10 %:n omistus myös kaikissa sidosyksikön sisaryhtiöissä. Vantaan kaupungin kannalta tämä tarkoittaisi sitä, että esimerkiksi Seure Henkilöstöpalvelut Oy, josta Vantaa omistaa n. 14 %:ia ei voisi olla Vantaan kaupungin sidosyksikkö, koska Helsingin kaupunki omistaa yhtiöstä yli 50 %:ia (Yhtiö on Helsingin kaupungin tytäryhtiö) eikä Vantaa omista 10 %:ia kaikista kymmenistä muista Helsingin kaupungin tytäryhtiöistä eli Seuren sisaryhtiöistä.

Perustelujen mukaisesti tulkittuna säännös myös estää sidosyksiköitä järjestämästä toimintaansa siten, että jotakin sidosyksikön toimintoa tuotetaan 100 %:sti sidosyksikön omistamassa tytäryhtiössä, koska 10 %:n omistusvaade ulottuu myös tytäryhtiöihin. Säännöksen sanamuotoa tulisi muuttaa ensisijaisesti siten, että koko määräys emoyhtiön ja sen tytär- tai osakkuusyhtiöiden huomioimisesta poistettaisiin. Toissijaisesti määräys tulisi korvata määräyksellä, jossa kiellettäisiin yleismääräyksellä keinotekoiset järjestelyt, joilla selvästi pyritään kiertämään 10 %:n omistusosuusvaatimus. Ei ole tarkoituksenmukaista estää lailla sitä, että nykyisiä laajemman

omistajajoukon omistamien sidosyksiköiden toimintoja ja omistuksia järjestellään tarkoituksenmukaisella tavalla sidosyksiköiden tehokkaamman omistajaohjauksen varmistamiseksi.

Esitetty sääntely pakottaa yhtiöjärjestelyihin ja olemassa olevien sopimusten päättämiseen sopimusehtojen vastaisesti, mutta ei anna välineitä niiden tekemiseen. Tehdyt osakassopimukset ja palvelusopimukset jäävät pakottavan lain muuttumisesta huolimatta voimaan samoin kuin näiden sopimusten vahingonkorvaus ja riidanratkaisumääräykset. Sääntelyn luonteen vuoksi kaikissa tilanteissa ei ole löydettävissä sellaisia ratkaisuja, joiden hyväksyminen olisi kaikkien osakkaiden edun mukaista. Tämä tarkoittaa sitä, että todennäköisesti syntyy merkittäviä riitoja niin sidosyksikköjen omistajina olevien kuntien, kuntayhtiöiden ja muiden julkisyhteisöjen välillä kuin lain kohteena olevien sidosyksiköiden ja niiden omistajien välillä. Lakiesityksestä suoraan johtuvista yhtiöjärjestelyistä ja kilpailutuksista aiheutuvien kustannusten lisäksi näistä riitaisuuksista ja niiden ratkaisemisesta tulee aiheutumaan kunnille merkittäviä kustannuksia. Riitaisuudet tulevat myös hankaloittamaan kuntien ja muiden julkisyhteisöjen välistä yhteistyötä pitkän aikaa lain voimaantulon jälkeen.

Minkälaisia vaikutuksia esitetyllä sidosyksiköiden omistusosuuden vähimmäisvaatimuksella mielestänne on?

Työryhmänmietinnön vaikutustenarviointi esitetyn sidosyksikkösääntelyn taloudellisista vaikutuksista on puutteellinen. Mietintöön ei sisälly euromääräistä arviota siitä, miten sääntely vaikuttaa kuntatalouteen tai edes julkiseen talouteen kokonaisuutena. Vaikutustenarviointi vaikuttaa perustuvan kokonaan KKV:n tutkimukseen, jonka osalta kuitenkin todetaan, että sen arvioiden tulkinnassa tulisi ottaa huomioon mahdollinen kyselytutkimuksen manipulointi. Taloudellisten vaikutusten arviointi on oleellinen osa lainvalmistelutyötä eikä sitä voi jättää pelkästään lausuntovaiheessa annettujen lausuntojen varaan. Lausunnon antajilla ei ole mahdollisuutta tehdä lausunnon antamiseen varatussa ajassa edes omasta toiminnastaan kattavaa vaikutustenarviota eikä mitenkään voida olettaa yksittäisen lausunnonantajan kykenevän arvioimaan kokonaisvaikutuksia.

KKV:n tutkimuksessa lähdetään siitä, että saatujen hyötyjen määrä riippuu siitä, kuinka paljon sidosyksiköiden omaa tuotantoa vapautuu markkinoilta kilpailutettavaksi. Tutkimuksen mukaan yli 10 omistajan sidosyksiköiden liikevaihto on kokoluokkaa 1,8 miljardia euroa, josta omaksi tuotannoksi arvioidaan n. 840 miljoonaa euroa. Tutkimuksessa ei kuitenkaan päästä varsinaiseen asiaan eli arvioimaan konkreettisesti sitä, mitä taloudellisia vaikutuksia tämän oman tuotannon saattamisella kilpailuttamisvelvoitteen alle on. Tutkimuksessa ei myöskään konkreettisesti arvioida sitä mitä kustannuksia näiden sidosyksikkörakenteiden purkamisesta aiheutuu.

Sidosyksiköiden etujärjestö Kustos ry on arvioinut uudistuksen kokonaiskustannusten määräksi hankintayksiköille 3-5 miljardia euroa.

- *Jos sidosyksiköitä koskeva muutos toteutetaan esitetyllä tavalla, mitä toimenpiteitä ja niistä aiheutuvia kustannuksia muutos todennäköisesti aiheuttaisi edustamanne organisaation eri toimialojen kannalta ja yleisesti?*

Vantaan kaupungille esityksen vaikutukset olisivat merkittävästi vähäisemmät kuin monelle Vantaata pienemmälle kunnalle, joille uudistuksesta erityisesti aiheutuu kriittisiä ongelmia. Olennaisimmat vaikutukset Vantaalle olisivat, että esitetty lainsäädäntö estäisi palveluhankintojen jatkamisen Kuntien Tiera Oy:ltä ja Numera Palvelut Oy:ltä (entinen Sarastia Oy) sekä pakottaisi Vantaan pyrkimään neuvottelemaan muiden omistajien kanssa Seure Henkilöstöpalvelut Oy:n toiminnan uudelleen järjestämisestä.

Kuntien Tiera Oy on Vantaan kaupungin ja neljän muun suuren DigiOne -kunnan kumppani osapuolten yhdessä rakentamassa kasvatuksen ja oppimisen DigiOne -järjestelmässä. Esitetty lainmuutos tarkoittaa lähtökohtaisesti sitä, että DigiOne -kunnat eivät siirtymäajan jälkeen voi käyttää itse suunnittelemaansa ja pääosin rahoittamaansa useamman kymmenen miljoonan euron järjestelmää. Lakimuutos vaarantaa koko järjestelmän tulevaisuuden ja vähintään tarkoittaa sitä, että omakustannusperiaatteella toimivaksi tarkoitettu hinnoittelu muuttuu voittoa tavoittelevaksi. Lisäksi Vantaan kaupunki samoin kuin muutkin DigiOne -kunnat ovat sitoutuneet käyttämään järjestelmää sen valmistuttua aina vuoteen 2031 asti. Koska esitettyihin siirtymäaikasäännöksiin ei sisälly määräystä siitä, että sopimusten päättäminen siirtymäaikojen edellyttämällä tavalla, ei aiheuta sopimusrikkomusseuraamuksia, on mahdollista, että DigiOne -kunnille esitettäisiin merkittäviä vahingonkorvausvaatimuksia sopimusten ennenaikaisesta päättämisestä. Ellei Vantaan kaupunki saavuta Kuntien Tiera Oy:n ja muiden DigiOne kuntien kanssa Vantaalle edullista neuvottelutulosta DigiOnen jatkosta, voivat lakimuutoksen aiheuttamat kustannukset Vantaalle nousta erittäin merkittäviksi. Vaikka DigiOnen osalta löydettäisiin neuvotteluissa sidosyksikköhankinnat mahdollistava omistusjärjestely, tarkoittaisi tämä käytännössä sitä, että alun perin koko kuntakentän käyttöön tarkoitetulla ja Business Finland Oy:n osin rahoittamalla järjestelmällä voisi jatkossa olla enintään kymmenen käyttäjäkuntaa. DigiOnen käyttäjämäärän supistuminen kymmeneen kaupunkiin ei ole tehokasta julkisten varojen käyttöä eikä tue myöskään valtion tavoitteita opetuksen laajan kansallisen tietovarannon aikaansaannista. Yritysjärjestelystä ja sen edellyttämistä transaktioista aiheutuvat odotettavissa olevat kustannukset nousevat jo nekin Vantaan osalta miljooniin euroihin.

Numera Palvelut Oy:n osalta uudistus tarkoittaisi Vantaalle sitä, että Vantaa joutuisi kilpailuttamaan vuonna 2022 käyttöönotetun HR- ja palkkajärjestelmän. Kuntien käyttöön sopivissa HR-järjestelmissä on vakava markkinapuutostilanne ja Numera Palvelut Oy on alalla ylivoimaisesti merkittävin palveluntuottaja kunnille. Koska tällaisten järjestelmien hankinnat ovat erittäin monimutkaisia ja ne on räätälöitävä kuntien sopimusaloihin (KVTES, OVTES, TS, LS ja TTES) ja prosesseihin sopiviksi, kuluu järjestelmän hankinnan aloittamisesta järjestelmän käyttöönottoon useita vuosia. HR- ja palkkajärjestelmä on välttämätön, jotta Vantaan yli 8000 työntekijän palkat saadaan maksetuksi ajallaan ja oikein. Järjestelmän käyttöön ei voi tulla katkoksia, ja siihen liittyvät muutokset tulee olla ennakoivasti tiedossa pitkällä

valmistautumisajalla. Esitettyjen siirtymäaikojen mukaisella aikataululla ei todennäköisesti ole mahdollista saada järjestettyä kilpailutusta ja järjestelmän hallittua käyttöönottoa. HR- ja palkkajärjestelmän muutos aiheuttaa suurelle työnantajalle karkeasti arvioituna n. 2 miljoonan euron ylimääräisen kustannuksen .

Seure henkilöstöpalvelut Oy:ssä Vantaan kaupungin omistusosuus ylittää 10 %:ia, mutta yhtiön osakkaina on kuntia ja hyvinvointialueita, joiden osalta näin ei ole. Uudistus pakottaa uudelleenjärjestelemään Helsingin kaupunkikonserniin kuuluvan yhtiön. Mikäli neuvotteluissa ei saavuteta tulosta, joka mahdollistaa yhtiön jatkamisen Vantaan kaupungin sidosyksikkönä, joutuu Vantaa todennäköisesti ottamaan ainakin osaksi yhtiön tuottamia henkilöstöpalveluita omaksi toiminnakseen turvatakseen Vantaan lakisääteisten palvelujen tuottamisen kannalta kriittisiä toimintoja.

- Mitä toimenpiteitä organisaationne aikoo sidosyksikön omistajana tehdä vähimmäisomistusrajaa koskevan sääntelyn seurauksena (esimerkiksi jatkuuko toiminta markkinaehtoisena, puretaanko yhtiö, pilkotaanko yhtiö, ryhdytäänkö muihin toimenpiteisiin?)

Vantaalla ei ole missään yhtiössä, jota esitetty muutos koskee, sellaista omistusosuuteen tai sopimukseen perustuvaa valtaa, että Vantaa voisi sanella toimintamallin. Tämä tarkoittaa sitä, että Vantaan on pyrittävä kunkin yhtiön osalta saavuttamaan Vantaalle edullinen neuvottelutulos muiden omistajien ja yhtiöiden kanssa. Jos neuvottelutulosta ei saada, tapahtuu päätöksenteko kussakin tapauksessa mahdollisen osakassopimuksen ja yhtiöjärjestyksen mukaisilla tavoilla. Asiaa on tarkemmin läpikäyty kunkin olennaisen yhtiön osalta edellisen kysymyksen yhteydessä.

- Minkälaisia taloudellisia tai muita hyötyjä muutoksesta todennäköisesti seuraisi?

Esitetyllä muutoksella ei ole havaittavissa olevia taloudellisia tai muita hyötyjä. Laajemmin omistettuihin sidosyksiköihin on liitytty perustellusta syystä. Tällaisia ovat olleet markkinapuutostilanteet sekä tilanteet, jossa merkittävä IPR on haluttu säilyttää julkisomisteisen tahon omistuksessa. Sidosyksikköjä on lisäksi pyritty käyttämään vain tarkoituksenmukaisessa laajuudessa myös sellaisten sidosyksikköjen osalta, joita esitetty sääntely ei koske. Esimerkiksi Vantaan kokonaan omistaman palveluyhtiön osalta kaupunki seuraa aktiivisesti sidosyksikön kykyä tuottaa palveluita kustannustehokkaasti mm. hankkimalla vertailutiedon saamiseksi julkisen kilpailutuksen kautta osaa samoista palveluista, joita yhtiö tuottaa Vantaalle.

Sidosyksiköiden omistamisessa on keskeisintä harkita, mikä on julkisyhteisön peruste omistaa sidosyksikköä. Onko omistaminen tarpeen tietyn palvelun tuottamiseksi vai voidaanko palvelu tuottaa hankkimalla se markkinoilta. Omistaja voi vaikuttaa yhtiön toimintaan aina pidemmällä aikavälillä. Omistaminen voi olla perusteltua varautumisen, toimitusvarmuuden taikka

keskeisen infran tai IPR-oikeuksien omistamisen vuoksi. Sopimusohjauksen aikajänne on lyhyempi, sillä se rajautuu aina tiettyyn sopimuskauteen ja sopimuksen sisältöön. Jos omistaminen nähdään perustelluksi ratkaisuksi, sidosyksikköyhtiöissä tulee keskittyä vahvistamaan omistajaohjausta ja omistajien määräysvaltaa. Tähän välineitä ovat omistajastrategian lisäksi osakassopimukset ja yhtiöjärjestykset, yhtiö- ja omistajakokoukset sekä yhtiöiden hallitusten nimeämiskäytäntöjen kehittäminen.

Esitetty mekaaninen 10% omistusosuusraja ei ratkaise sidosyksiköiden omistajaohjauksen ongelmia, vaan luo epätarkoituksenmukaisen esteen harjoittaa tietyissä erityistapauksissa perusteltua seudullista tai valtakunnallista yhteistyötä.

Ovatko esitetyt sidosyksiköitä koskevat siirtymäajat mielestänne riittävät? Kuinka paljon aikaa muutoksiin tarvitaan?

Esitetyt siirtymäajat ovat aivan liian lyhyet. Käytännössä n. 1,5 vuoden siirtymäaika on liian lyhyt mm. ICT-järjestelmien kilpailutuksiin ja aiheuttaa markkinapuutostilanteen, jossa suuret yksittäiset palveluntuottajat voivat rahastaa kuntia. On myös mahdollista, etteivät kaikki hankintayksiköt saa kilpailutuksiinsa tarjouksia, kun suuri massa hankintoja tehdään samanaikaisesti ja tarjoajat valikoivat kilpailutuksista omalta kannaltaan mielekkäimmät. Samaan aikaan nykyiset sidosyksiköt ajavat toimintojaan alas, myyvät niitä tai siirtyvät asteittain markkinoille. Siirtymäaika on liian lyhyt myös yritysjärjestelyille, joissa nykyisten sidosyksikköjen omistuspohjaa muutetaan siten, että yhtiön toimintaa voitaisiin jatkaa ainakin osittain sidosyksikkönä.

Liian lyhyt siirtymäaika tuottaa suurta epävarmuutta kuntien toimintaan lähivuosina.

Siirtymäaikamääräyksen ongelmallisuutta lisää se, että säännös velvoittaa kunnat irtisanomaan määräaikaisetkin sopimukset päättymään siirtymäajan puitteissa. Siirtymäaikasäännös on kuitenkin kirjoitettu itsensä kanssa ristiriitaisesti siten, että se oikeuttaa hankintayksikköä hyödyntämään sopimusta 30.6.2027 saakka, mutta velvoittaa irtisanomaan sopimuksen 30.6.2028 mennessä. Toisaalta uusia määräaikaisia sopimuksia voidaan tehdä 30.6.2026 asti. Tällainen ristiriita lakitekstissä ei ole hyväksyttävissä ja se pitää korjata.

Esitettyyn siirtymäaikamääräykseen ei myöskään sisälly yksiselitteistä määräystä siitä, että määräaikaisen sopimuksen päättäminen siirtymäaikamääräyksen nojalla ei aiheuta hankintayksiköllе vahingonkorvausvelvollisuutta tai muita sopimusrikkomuksesta sovittuja seuraamuksia. Koska kunnat ovat tehneet sidosyksiköidensä kanssa pitkiä määräaikaisia sopimuksia, voi siirtymäaikasäännös esitetyssä muodossaan poikia merkittäviä nykyisten sidosyksiköiden esittämiä kuntiin kohdistuvia vahingonkorvausvaatimuksia.

Siirtymäaikamääräystä tulisikin muuttaa siten, että siirtymäaikaa pidennettäisiin kaikkien toimialojen osalta vuoden 2033 loppuun saakka. Määräaikaisten sopimusten osalta hankintayksiköiden velvollisuus sopimusten irtisanomiseen tulisi poistaa kokonaan tai

siirtymäaikasäännökseen tulisi vähintään lisätä määräys siitä, että sopimuksen irtisanominen siirtymäaikasäännöksen mukaisesti poistaa tästä sopimusrikkomuksesta aiheutuvan vahingonkorvausvelvollisuuden samoin kuin muutkin sopimusrikkomuksen seuraamukset.

- *Mitä siirtymäaikaa vaativia toimenpiteitä sidosyksiköitä koskeva kirjaus aiheuttaisi?*

Kirjaus edellyttää neuvotteluja muiden omistajien kanssa tehtävistä yritysjärjestelyistä ja järjestelyjen toteuttamisen vaatiman ajan edellyttäen, että päätetty järjestely on sellainen, että ao. hankintayksikkö voi jatkaa sidosyksikköhankintaa järjestelyn jälkeen. Tällaisiin järjestelyihin haasteellisine neuvotteluineen ja monimutkaisine yritysjärjestelyineen voi kulua useampia vuosia. Jos järjestelyn toteuttamiseen kuuluu esimerkiksi sulautuminen tai jakautuminen, jo pelkästään näiden vaatima aika kuulutusmenettelyineen on puoli vuotta.

Sellaisten palveluiden osalta, joissa ei saavuteta ratkaisua, joka mahdollistaa sidosyksikköhankinnan jatkossa, kirjaus edellyttää neuvotteluajan lisäksi palveluiden kilpailuttamisen ja käyttöönoton vaatiman ajan, joka varsinkin monimutkaisissa ICT-hankinnoissa on useampia vuosia.

Mietinnön liitteinä olevissa eriävissä mielipiteissä on esitetty poikkeuksia sidosyksiköiden omistusosuusvaatimukseen. Tulisiko vaatimukseen säätää poikkeuksia? Minkälaiset poikkeukset olisivat tarkoituksenmukaisia?

Alueellisen infran tai kriittisen palvelutuotannon vaatimien IPR-oikeuksien omistaminen tulisi olla poikkeuksen piirissä. Järkevää olisi, että omistusosuusraja olisi korkeampi myös kriittiseen palvelutuotantoon liittyvää tilapäisen henkilöstön saatavuutta varmistettaessa. Tilapäisen henkilöstön saatavuus on varsinkin varhaiskasvatuksen sekä terveydenhuollon osalta yksittäistä kuntaa tai hyvinvointialuetta laajempi seudullinen haaste, eikä julkisyhteisöjen ole tarkoituksenmukaista seudullisesti kilpailla toistensa kanssa tilapäisestä henkilöstöstä, vaan tarkoituksenmukaista on hallita tilapäisen henkilöstön saatavuutta keskitetysti.

Turvallisuus ja huoltovarmuus

Vastaako esitys turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskeviin tarpeisiinne? Onko esitetty muutos riittävä keino varmistaa turvallisuuden toteutuminen hankinnan elinkaaren aikana ottaen huomioon EU-hankintadirektiivien reunaehdot, sekä muu turvallisuutta ja huoltovarmuutta koskeva sääntely?

Turvallisuuden ja huoltovarmuuden kannalta alueellisen seudullisen infran tai palvelutuotannon vaatimien IPR-oikeuksien omistaminen tulisi olla poikkeuksen piirissä. Näissä tulisi siis olla perustellusta syystä mahdollinen myös laajempi omistajajoukko kuin 10 omistajaa.

Vantaan kaupunki kannattaa lakiesityksen mukaista ehdotusta, jonka mukaan lakiin lisätään tavoite huomioida huoltovarmuuden ja turvallisuusnäkökohtien toteutuminen hankinnoissa, sekä selkeytetään mahdollisuutta huomioida näitä koskevat ehdot hankinnan kohteen kuvauksessa.

Rikosrekisteriotteen pakollisuudesta luopuminen

Rikosrekisteriotteiden pakollisesta käytöstä luopumista koskevan ehdotuksen tavoitteena on sujuvoittaa hankintamenettelyjä ja vähentää hallinnollista taakkaa.

- *Missä määrin muutos vaikuttaa hallinnolliseen taakkaan yhtäältä hankintayksiköiden ja toisaalta tarjoajien kannalta ja edistää näitä tavoitteita?*

Vantaan kaupunki kannattaa rikosrekisteriotteen pakollisuudesta luopumista ja katsoo, että se keventää hankintayksiköiden hallinnollista taakkaa ja sujuvoittaa hankintamenettelyjä ja hankintasopimusten tekemistä. Lisäksi tämä tulee helpottamaan erityisesti pienempien ja kokemattomien tarjoajien työtaakkaa.

Hankintojen ilmoittaminen

Mitkä ovat näkemyksenne hankintojen ilmoittamista koskeviin muutoksiin? Lisäävätkö ehdotetut muutokset hankintojen avoimuutta tarkoituksenmukaisella tavalla?

Vantaan kaupunki kannattaa esityksen mukaisten lisäysten tekemistä hankintalain 58 ja 60 §:iin. Jälki-ilmoittamisen säätäminen pakolliseksi EU-kynnysarvot ylittävissä ja liitteen E mukaisten hankintojen suorahankinnoissa lisää läpinäkyvyyttä ja avoimuutta.

Lisäksi Vantaan kaupunki kannattaa esitystä siitä, että hankintayksikön olisi mahdollista julkaista hankintailmoitus samanaikaisesti sekä suomen että ruotsin kielellä. On tärkeää, että hankintailmoitus on mahdollista julkaista paitsi suomen että ruotsin kielellä samanaikaisesti, sekä julkaista ilmoituksesta myös käännös mahdollisia ulkomaisia tarjoajia varten. Tulkinnanvaraisten tilanteiden tai käännösvirheiden varalta on kuitenkin tärkeää, että hankintayksikkö on ennalta nimennyt määräävän kieliversion.

Sen sijaan Vantaan kaupunki ei kannata esityksen mukaista ehdotusta jälki-ilmoitusvelvollisuuden ulottamista kansallisiin hankintoihin. Jälki-ilmoitukset lisäisivät kaupungin hallinnollista taakkaa kansallisissa hankinnoissa.

Muut huomiot

Esityksen vastuullisuusnäkökohdat

Hankintalain 2 §:n 1 momenttia muutettaisiin siten, että korostettaisiin julkisten hankintojen toteuttamista muiden tavoitteiden lisäksi myös ekologisesti, sosiaalisesti ja taloudellisesti kestävällä tavalla.

Vantaan kaupunki kannattaa ehdotettuja hankintalain 2 §:n muutoksia. Muutokset selventävät kestävän kehityksen käsitettä ja helpottavat tavoitesäännöksen soveltamista julkisissa hankinnoissa.

Myös törkeiden ympäristö- ja luonnonsuojelurikosten huomioiminen pakollisissa poissulkuperusteissa on kannatettavaa ja tervetullut lisäys.

Alihankkijan vaihtaminen

Mietinnössä pykälän 1 momenttia selkeytettäisiin alihankkijoita koskevien pakollisten ja harkinnanvaraisten poissulkemisperusteiden osalta.

Esityksellä on pyritty selkeyttämään nykyisen pykälän epäselvää sanamuotoa. Esitetyn mukaisesti hankintayksikkö saisi päättää, tarkastaako se alihankkijaa koskevia poissulkuperusteita. Jos hankintayksikkö päättäisi oma-aloitteisesti tarkistaa alihankkijan taustat, tulisi sen myös reagoida mahdollisiin löytämiinsä perusteisiin vaatimalla alihankkijan vaihtamista. Muutos myös selkeyttäisi tilanteen suhdetta tarjouksen muuttamiseen sillä poissulkuperusteen ilmetessä kyse ei olisi tarjouksen parantamista. Vantaan kaupunki pitää muutoksia tarpeellisina.

8 § **Vantaan kaupungin tilinpäätös 2024, sitovuustasojen poikkeamat**

VD/1409/02.04.03.03/2025

PT/MR/PK/MT

Tilinpäätös 2024 sisältää poikkeamia talousarviossa sitoviksi määrärahoiksi määriteltyihin talousarviokohtiin. Nämä sitovuustasojen poikkeamat saatetaan kunnan tilinpäätöstä koskevien yleisohjeiden mukaisesti kaupunginhallituksen ja edelleen kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi. Kaupunginhallitus allekirjoittaa tilinpäätöksen 24.3.2025.

Talousarvion sitovuustaso on kuvattu harmaalla pohjavärillä.

Kaupunkiympäristön toimiala, julkisen käyttöomaisuuden investoinnit

Julkisen käyttöomaisuuden investointiryhmän sitovat tasot ovat toimintatuotot yhteensä, toimintakulut yhteensä ilman ratikkaa sekä Vantaan ratikan toimintakulut erikseen. Julkisen käyttöomaisuuden talousarvioon ei tehty talousarviomuutoksia vuoden 2024 aikana.

Julkisen käyttöomaisuuden investointituotot alittivat talousarvion yhteensä 1,5 milj. euroa. Investointituottojen alainen Vantaan ratikan hankeryhmä alitti talousarvion mukaiset 2,5 milj. euron toimintatuottonsa 2,35 milj. eurolla, mutta liikennealueiden, urheilualueiden ja ympäristörakentamisen hankeryhmien tulot kompensoivat alitusta osittain.

Vantaan ratikan 0,15 milj. euron tulot johtuvat vuoden 2023 tilinpäätöksen yhteydessä tehdyn tulovarauksen purkamisen ja maksetun valtiontuen erotuksesta. MAL-sopimus allekirjoitettiin 13.12.2024. Allekirjoituksen myöhäisen ajankohdan vuoksi MAL-sopimuksen sisältöä ei ollut mahdollista sisällyttää valtion lisätalousarvioon vuoden 2024 aikana. MAL-sopimuksen mukaisia tukia maksetaan vuoden 2025 alusta kertyneisiin kustannuksiin.

Julkinen käyttöomaisuus	**TA 2024**	**Tilinpäätös 2024**	**Ylitys / Alitus**
Julkinen käyttöomaisuus tulot	2 500 000	968 000	-1 532 000
Julkinen käyttöomaisuus menot	-54 000 000	-45 878 000	8 122 000
Kunnallistekniset työt	-45 000 000	-38 453 000	6 548 000
93 1 Liikennealueet	-32 430 000	-29 329 000	3 101 000
93 2 Urheilualueet	-1 250 000	-1 489 000	-239 000
93 3 Virkistysalueet	-640 000	-313 000	327 000
93 4 Ympäristörakentaminen	-9 080 000	-5 787 000	3 293 000
93 5 Yhteishankkeet	-1 600 000	-1 535 000	65 000
93 8 Vantaan ratikka	-9 000 000	-7 426 000	1 574 000

Tuloslaskelmaosa; verotulot, valtionosuudet sekä rahoitustuotot ja -kulut

Tuloslaskelmaosassa sitovia tasoja ovat verotulot ja valtionosuudet sekä rahoitustuotoissa ja -kuluissa korkotuotot ja -kulut sekä muut rahoitustuotot ja muut rahoituskulut kaikki erikseen. Kaupungin

verotulot alittivat talousarvion 26,8 milj. eurolla ja valtionosuudet 2,9 milj. eurolla. Lisäksi muut rahoituskulut ylittivät talousarvion 0,2 milj. eurolla. Muut rahoitustuottojen ja -kulujen erät pysyivät talousarviossa.

Talousarvion verotuloennuste perustuu Kuntaliiton ennusteeseen, joka vuoden 2024 osalta poikkesi toteumista ennätyksellisen paljon. Verotulot alittuivat kaikissa verotuloerissä, kunnan tulovero alitti talousarvion 8,2 milj. eurolla, yhteisöverotulo 7,4 milj. eurolla ja kiinteistövero 11,2 milj. eurolla. Palkka- ja eläketulojen sekä työttömyysturvaetuuksien muutosten vaikutusten tarkentaminen kuntakohtaisiin lukuihin aiheutti huomattavia muutoksia Vantaan osalta kunnan tuloverotulon arvioon. Yhteisverotulon heikko kehitys puolestaan johtuu suhdanteen aiheuttamasta yritysten heikoista näkymistä. Kiinteistöverotulot kehittyivät hyvin vuonna 2023, mikä johtui pääosin rakennusten verotusarvojen noususta. Kiinteistöverotulojen tilityksien jaksottumisessa eri vuosien välillä on myös vaihtelua. Vuoden 2024 osalta rakennusten verotusarvojen kasvu oli huomattavasti vaatimattomampaa.

Valtionosuuksien talousarvio perustuu myös Kuntaliiton ennusteeseen. Valtionosuudet alittivat talousarviossa ennustetun kaikissa valtionosuuserissä. Peruspalveluiden valtionosuudet alittivat talousarvion 1,1 milj. eurolla, opetus- ja kulttuuritoimen valtionosuudet 1,1 milj. eurolla ja verotulomenetysten kompensaatio 0,7 milj. eurolla.

Rahoitustuottojen ja -kulujen osalta rahoitustulot ylittivät talousarvion. Rahoituskuluissa korkokulut alittuivat 1,6 milj. eurolla, mutta muut rahoituskulut ylittivät talousarvion 0,2 milj. eurolla. Muiden rahoituskulujen ylitys johtuu yksittäisen vuokrapäiväkodin rakennusaikaisen lainan korkokulun maksamisesta ja tämä kirjautuu kirjanpidossa muihin rahoituskuluihin.

Verotulot	**TA 2024**	**Tilinpäätös 2024**	**Ylitys / Alitus**
Verotulot yhteensä	612 000 000	585 163 000	-26 837 000
Kunnan tulovero	407 000 000	398 766 000	-8 234 000
Osuus yhteisöveron tuotosta	119 000 000	111 625 000	-7 375 000
Kiinteistövero	86 000 000	74 772 000	-11 228 000

Valtionosuudet	**TA 2024**	**Tilinpäätös 2024**	**Ylitys / Alitus**
Valtionosuudet yhteensä	182 000 000	179 142 000	-2 858 000
Peruspalveluiden valtionosuus	128 000 000	126 933 000	-1 067 000
Opetus- ja kulttuuritoimen valtionosuudet	23 000 000	21 911 000	-1 089 000
Verotulomenetysten kompensaatio	31 000 000	30 298 000	-702 000

Rahoitustuotot ja -kulut	**TA 2024**	**Tilinpäätös 2024**	**Ylitys / Alitus**
Korkotuotot	16 600 000	18 795 000	2 195 000
Muut rahoitustuotot	13 151 000	15 533 000	2 382 000
Korkokulut	-24 600 000	-23 034 000	1 566 000
Muut rahoituskulut	-125 000	-322 000	-197 000

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 8

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle hyväksyttäväksi perusteluissa esitetyt sitovuustasojen poikkeamat tilinpäätöksessä 2024.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

Edellytämme, että kaupunginhallitus ei tee enää yhtään menolisäystä, ellei esityksessä samalla esitetä vastaavaa konkreettista menosäästöä. Kasvun ja tuottavuuden ohjelmaa on harkittava uudelleen.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

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

9 § Päiväkoti Aalto, entinen Viherpuiston päiväkoti, tarveselvityksen hyväksyminen

VD/7790/10.03.02.01/2024

PT/AK/PW/EK/RK/MT

126-paikkainen päiväkodin uudisrakennus Päiväkoti Aalto entinen Viherpuiston päiväkoti tarvitaan vastaamaan Myyrmäen suuralueen lapsimäärän kasvuun. Rakentaminen ajoittuu vuosille 2026–2027 ja päiväkoti otetaan käyttöön kesäkuussa 2027.

Tarveselvitys on tehty yhteistyössä kasvatuksen ja oppimisen toimialan, kaupunkisuunnittelun ja toimitilajohtamisen kanssa. Päiväkoti on Vantaan kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2022–2031 sekä Myyrmäen päiväkotiverkkoselvityksen päivitys ajanjaksolle 2024–2034 mukainen kohde.

Vantaan virallisen väestöennusteen 2024–2034 mukaan varhaiskasvatusikäisten lasten määrä kasvaa ennustekaudella Myyrmäen suuralueella 189 lapsella. Myyrmäen kaupunginosassa kasvua on 211 lapsella ja Martinlaaksossa 31 lapsella.

Uusi päiväkoti vastaa alueen lapsimäärän kasvuun ja korvaa Laajavuoren päiväkodin. Päiväkotihankkeessa ei ole tarvetta väistötilalle, mikäli hanke etenee suunnitellussa aikataulussa.

Uudisrakennuspäiväkoti toteutetaan 126-tilapaikkaisena, eli 6-ryhmäisenä. Päiväkodissa työskentelee 18 kasvattajaa, päiväkodin johtaja, puhtauspalvelu- ja keittiöhenkilökuntaa, sekä opiskelijoita ja avustajia vaihteleva määrä.

Päiväkodin tontti sijaitsee Myyrmäen suuralueella kaupunginosassa 15 osoitteessa Vaahtokuja 13. Maa on Vantaan kaupungin omistuksessa. Päiväkodille osoitetulla tontilla on voimassa oleva asemakaava nro 002078. Tontin kaavamerkintä on Y: yleisten rakennusten korttelialue ja tontin rakennusoikeus on 2000 k-m2. Tontin pinta-ala on 4469 m2 ja sille saa rakentaa kaksikerroksisen rakennuksen. Päiväkoti voidaan toteuttaa nykyisellä voimassa olevalla asemakaavalla.

Tontilla sijaitsevan ruotsinkielisen päiväkoti Timotejn toiminta loppuu alkuvuodesta 2025, kun Mårtensdals kampus päiväkoteineen valmistuu, jonka jälkeen päiväkoti puretaan.

Tuleva päiväkoti tulee olemaan 2 kerroksinen massiivipuurakenteinen rakennus, lukuun ottamatta betonista 90 m2 väestönsuojaa ja alapohjaa. Rakennuksen perustamistapa on paalutus ja sen lämmitysmuodoksi valitaan kaukolämpö.

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä vuosien 2024–2033 investointiohjelmassa on varattu Viherpuiston päiväkodin uudisrakennukselle 9 500 000 euroa (alv 0 %, KL116). Tästä summasta varataan nyt Päiväkoti Aallolle 7,2 milj. euroa (alv 0 %) ja loput 2,3 milj. euroa (alv 0 %) käytetään Ojahaan yhtenäiskoulun esiopetusryhmien rahoittamiseen.

Päiväkoti Aallon uudisrakennukselle bruttoala-arvion (1510 brm2) perusteella laskettu kustannusennuste on 7 110 000 euroa (alv 0 %, KL 102).

Timotejn purkukustannuksia ei ole sisällytetty tarveselvitysvaiheen kustannusennusteeseen. Purku-urakka sisällytetään hankkeen rakennusurakkaan, mutta sen kustannukset menevät käyttötalousbudjetista ja ne tullaan esittämään vuoden 2026 talousarvioon.

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunta 20.01.2025 § 8

Apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunkitilalautakunnalle hyväksyttäväksi Päiväkoti Aallon ent. Viherpuiston päiväkodin 8.01.2025 päivätty tarveselvitys sekä kustannusennuste 7 110 000 € (alv 0 %, KL 102).

Päätös: Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunkitilalautakunta 12.02.2025 § 7

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunkitilalautakunnalle hyväksyttäväksi Päiväkoti Aallon ent. Viherpuiston päiväkodin 8.01.2025 päivätty tarveselvitys sekä kustannusennuste 7 110 000 € (alv 0 %, KL 102).

Päätös: Hyväksyttiin esitys.

———

Talous- ja strategiajohtaja toteaa, että päiväkoti on Vantaan kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2022–2031 mukainen kohde. Kaupunginvaltuuston hyväksymässä vuosien 2024–2033 investointiohjelmassa on varattu Viherpuiston päiväkodin uudisrakennukselle 9 500 000 euroa (alv 0 %, KL116). Tästä summasta varataan nyt Päiväkoti Aallolle 7,2 milj. euroa (alv 0 %) ja loput 2,3 milj. euroa (alv 0 %) käytetään Ojahaan yhtenäiskoulun esiopetusryhmien rahoittamiseen.

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

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 9

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Päiväkoti Aallon ent. Viherpuiston päiväkodin 8.1.2025 päivätty tarveselvitys sekä kustannusennuste 7 110 000 euroa (alv 0 %, KL 102).

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Päiväkoti Aalto entinen Viherpuiston päiväkoti, tarveselvitys liitteineen

Täytäntöönpano: Kiinteistöt ja tilat, toimitilajohtaminen

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
rakennuttaja-arkkitehti Ritva Kokkola-Lemarchand, 040 615 5338,
Satu Turunen, palveluverkkoasiantuntija, 043 827 1740,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

PÄIVÄKOTI AALTO ENT. VIHERPUISTON PÄIVÄKOTI

TARVESELVITYS UUDISRAKENNUS

8.1.2025

Vantaan kaupunki
Kaupunkiympäristö / Kiinteistöt ja tilat /
Toimitilajohtaminen / Hankevalmistelu
Ritva Kokkola-Lemarchand, Rakennuttaja-arkkitehti

SISÄLLYSLUETTELO

1. TARVETIETOKORTTI 5

2. YHTEENVETO 6

3. PERUSTELUT TARPEELLE 6

3.1 Palvelustrategiset linjaukset / liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan 6

3.2 Väestöennuste / suhde kokonaistarpeeseen 7

3.3 Esiselvitykset / vaihtoehtoiset tilanhankintatavat / muiden palvelutarpeiden yhdistäminen (toimitilaverkkoselitykset) 7

4. TOIMINNALLISET, TILALLISET JA TEKNISET TAVOITTEET SEKÄ MITOITUSPERUSTEET 7

4.1 Toiminnalliset tavoitteet, lasten ja nuorten osallistaminen 7

4.2 Ateriapalvelun tavoitteet 9

4.3 Puhtauspalvelun tavoitteet 10

4.4 Jätehuollon tavoitteet 11

4.5 Väestönsuoja 11

4.6 Muut erilliset tavoitteet 12

4.6.1 Äänitekniset tavoitteet: 12

4.6.2 Monimuotoisen käyttäjäkunnan tarpeet: 12

4.6.3 Liikunta: 12

4.7 Tilaan ja käyttöön liittyvät muunneltavuus-, monikäyttöisyys- ja laatutasotavoitteet, piha 13

4.8 Arkkitehtoniset ja kaupunkikuvalliset tavoitteet 16

4.9 Elinkaaritavoite (käyttäjän aikatavoite) 16

4.10 Tilamitoitustavoitteet htm2 (huoneistoala)/ tilapaikka 16

4.11 Tavoitetunnusluvut brm2/hym2, m3, tilatehokkuus 17

5. Tekniset tavoitteet (Rak, LVIS) 17

5.1 Rakennetekniset tavoitteet: 17

5.1.1 Tontilla oleva päiväkotirakennus: 17

5.1.2 Uudisrakennus: 17

5.2 LVIA-tekniset tavoitteet 18

Yleistä 18

5.2.1 Lämmitys ja jäähdytys 19

5.2.2 Ilmanvaihto 20

5.2.3 Vesi ja viemäri 21
5.2.4 Automaatio 22
5.2.5 Huoltokirja 22
5.3 Sähkötekniset tavoitteet 23
5.3.1 Aluesähköistys ja liittymät 23
5.3.2 Sähköjärjestelmät (400V) 23
5.3.3 Tele- ja turvajärjestelmät 23
5.3.4 Muut järjestelmät 24
5.4 Elinkaaritavoitteet, energiatehokkuustavoitteet (sis. energia-, tiiveyslukutavoitteet) 24
5.5 Sisäilmatavoitteet 25
6. TONTTI JA RAKENNUSPAIKKA 25
6.1 Sijainti ja hallinta 25
6.2 Kaava- ja kiinteistötiedot, rasitteet 26
6.3 Tontin rakennettavuus, alustava rakennettavuusselvitys 26
6.4 Liikenne, pysäköinti, kadut ja kunnallistekniikka, meluselvitys 27
6.5 Tontin kuivatus ja hulevesien käsittely 27
6.6 Meluselvitys 28
7. VÄISTÖTILATARVE 28
8. KUSTANNUKSET 28
8.1 Investointikustannusennuste 28
8.2 Tontista aiheutuvat kustannukset 29
8.3 € / tilapaikka 29
8.4 Väistötilakustannukset 29
8.5 Purkukustannukset 29
8.6 Elinkaarikustannukset 29
9. RAHOITUS JA AIKATAULU 29
9.1 Rahoitus investointiohjelmassa 29
9.2 Aikataulu 29
10. HANKKEEN KÄYTTÖTALOUSVAIKUTUKSET JA TOIMINTAKUSTANNUKSET 30
10.1 Ylläpitokustannukset 30
10.2 Toimintakustannukset 30
10.3 Elinkaarikustannukset 30

11. TYÖTURVALLISUUSASIAT 30

Rakennustyön turvallisuus 30

12. RISKIT..... 30

12.1 Aikataulu, kustannukset.....30
12.2 Kaavamuutos / poikkeamispäätös 30
12.3 Maaperästä ja rakennuspaikasta aiheutuvat riskit (työturvallisuustehtävien lista).....30

13. TYÖRYHMÄN JÄSENET..... 31

LIITTEET

Liite 1: Sijaintikartta
Liite 2: Asemakaavaote ja määräykset
Liite 3: Tilaohjelma
Liite 4: Kustannusennuste laskettu bruttoala-arvion perusteella
Liite 5: Havat riskikartta

1. TARVETIETOKORTTI

VD /7790/10.03.02.01/2024

Kohteen nimi:
Päiväkoti Aalto entinen Viherpuiston päiväkoti, uudisrakennus, Tarveselvitys

Tarpeen kuvaus: 126 tilapaikkainen päiväkoti Myyrmäen suuralueelle

Liittyminen muihin hankkeisiin ja selvityksiin: Myyrmäen päiväkotiselvityksen päivitys 2024

Tarpeen perustelut: Kohde korvaa Laajavuoren päiväkodin ja vastaa alueen kasvuun ja muihin muutostarpeisiin.

Käyttäjätoimialat:
KASO (Kasvatus ja oppiminen)

Kaupunginosa:	**Kiinteistötunnus:**	**Tontin pinta-ala:**
15 Myyrmäki	092-015-0808-0003	4469 m2
Osoite ja tontti:	**Kaavatiedot:**	**Rakennusoikeus:**
Vaahtokuja 13, Loiskepolku 3	002078, 21.1.2013	2000 k-em2

Tilatarve, suuruus ja kustannukset (alv. 0 %)	**brm²**	**htm²**	**hym²**	**Investointikustannus**		
				€	**€ / brm²**	**€ / htm²**
Uudisrakennus	1510	1142	1011	7 110 000	4708	6226

Hankkeen tilapaikkamäärä	126
Investointikustannus tilapaikkaa kohden	56 429 € / tilapaikka

Väistötilan tarve:
Ei väistötilatarvetta

Määrärahavaraus investointiohjelmassa (2024–2033):
Viherpuiston päiväkoti 9,5 **milj. €**.(alv 0%). Tästä summasta varataan nyt Päiväkoti Aallolle 7,2 M€ (alv 0%) ja loput 2,3 M€ (alv 0%) käytetään Ojahaan yhtenäiskoulun esiopetusryhmien rahoittamiseen

Hankkeen toteutusaikataulu:
TS 04-12/2024, HS 03-06/2025, toteutussuunnittelu 08/2025-06/2026, rakentaminen 03/2026-06/2027, käyttöönotto 06/27

Ylläpitokustannukset:
59 886 € / v

Toimintakustannukset käyttäjätoimialalle:
524 000 € / v

Ensikertainen kalustaminen ja varustaminen:
102 000 €

Vuokra-arvio käyttäjätoimialalle:

Tuleva vuokra: 516 164 € / vuosi		38 € / htm² / kk
Vuokravaikutus	43 014 € / kk	452 € / htm² / vuosi
Vuokravaikutus / tilapaikka / v.:	4097 €	341 € /kk

Laatija(t):	**Pvm:**
Satu Turunen, Anne Papunen, Ritva Kokkola-Lemarchand	8.01.2025

2. YHTEENVETO

Päiväkoti Aalto (ent. Viherpuiston päiväkoti) uudisrakennuksen tarveselvitys on laadittu toimitilajohtamisessa yhteistyössä kasvatuksen ja oppimisen toimialan asiantuntijoiden kanssa.

Uuteen kaksikerroksiseen rakennukseen tulee sijoittumaan 6 ryhmää (6 x 21), eli yhteensä 126 tilapaikkaa ja 18 kasvattajaa (6 x 3). Lisäksi päiväkodissa työskentelee päiväkodin johtaja, puhtauspalvelu- ja keittiöhenkilökuntaa, sekä opiskelijoita ja avustajia vaihteleva määrä.

Päiväkodin tontti sijaitsee Myyrmäen kaupunginosassa osoitteessa Vaahtokuja 13/ Loiskepolku 3. Tontti on Vantaan kaupungin omistuksessa ja sen asemakaavamerkintä Y (yleisten rakennusten korttelialue) sallii 2. kerroksisen päiväkodin rakentamisen. Tontin rakennusoikeus on 2000 k-em2.
Tontilla sijaitsevan ruotsinkielisen päiväkoti Timotejn (3 ryhmää) toiminta loppuu alkuvuodesta 2025, kun Mårtensdals kampus päiväkoteineen valmistuu. Timotejn rakennus on 1 kerroksinen, puuelementti rakenteinen, maanvarainen vuonna 1990 valmistunut ns. ”kymppitalo”. Timotejn päiväkoti puretaan, mutta purkukustannuksia ei ole sisällytetty tarveselvitysvaiheen kustannusennusteeseen.
Kaupunginvaltuuston hyväksymässä vuosien 2024-2033 investointiohjelmassa on Viherpuiston uudelle päiväkodille varattu 9,5 M€. Tästä summasta varataan nyt Päiväkoti Aallolle 7,2 M€ (alv 0%) ja loput 2,3 M€ (alv 0%) käytetään Ojahaan yhtenäiskoulun esiopetusryhmien rahoittamiseen. Tarveselvityksen bruttoala-arvion perusteella laskettu kustannusennuste päiväkodille on 7 110 000 € (KL102, alv0%). Tarveselvityksen mukainen valmistuminen on loppuvuodesta 2027.

3. PERUSTELUT TARPEELLE

3.1 Palvelustrategiset linjaukset / liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Keskeisten palveluverkkolinjausten (Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2022-2031) mukaan varhaiskasvatus järjestetään lähipalveluna. Palveluverkkoa kehitetään uudishankkeilla, joiden optimikoko on noin 168–210 tilapaikkaa. Tilat ovat uuden oppimisympäristön mukaiset ja joustavat erilaisiin toiminnallisiin tarpeisiin sekä organisaation ulkopuolisille käyttäjille varhaiskasvatuksen aktiivisen toiminta-ajan ulkopuolella. Kohteen suunnittelussa noudatetaan toimitilajohtamisen yhdessä varhaiskasvatuksen kanssa kehittämään päiväkodin suunnitteluohjetta.

3.2 Väestöennuste / suhde kokonaistarpeeseen

Vantaan virallisen väestöennusteen 2024-2034 mukaan varhaiskasvatusikäisten määrä kasvaa ennustekaudella Myyrmäen suuralueella 189 lapsella. Myyrmäen kaupunginosassa kasvua on 211 lapsella ja Martinlaaksossa 31 lapsella.

	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	Muutos 10 vuodessa
10 Linnainen	56	50	64	63	71	78	79	76	91	88	84	+28
11 Hämevaara	147	158	168	177	177	170	162	156	149	141	134	-13
12 Hämeenkylä	569	572	562	564	549	523	522	520	532	552	583	+14
13 Vapaala	223	210	212	217	214	200	201	205	206	208	206	-17
14 Varisto	155	155	148	161	163	158	157	156	153	150	150	-5
15 Myyrmäki	1 070	1 081	1 087	1 109	1 121	1 110	1 148	1 176	1 210	1 244	1 281	+211
16 Kaivoksela	300	313	334	345	340	333	335	339	332	320	309	+8
17 Martinlaakso	888	908	914	914	902	898	901	916	918	917	919	+31
18 Vantaanlaakso	233	229	215	196	191	175	167	156	157	155	155	-78
20 Askisto	129	121	129	129	134	133	132	136	139	144	140	+11
26 Petikko	14	17	16	16	17	15	14	13	13	12	12	-2
Myyrmäki yhteensä	**3 783**	**3 815**	**3 851**	**3 890**	**3 878**	**3 794**	**3 819**	**3 849**	**3 899**	**3 930**	**3 972**	**+189**

Taulukko: Myyrmäen suuralueen varhaiskasvatusikäisten määrän kehitys Vantaan virallisen väestöennusteen 2024-2034 mukaan.

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

Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2022-2031.

Myyrmäen päiväkotiverkkoselvityksen päivitys ajanjaksolle 2024-2034.

4. TOIMINNALLISET, TILALLISET JA TEKNISET TAVOITTEET SEKÄ MITOITUSPERUSTEET

4.1 Toiminnalliset tavoitteet, lasten ja nuorten osallistaminen

Varhaiskasvatuksella tarkoitetaan lapsen suunnitelmallista ja tavoitteellista kasvatuksen, opetuksen ja hoidon muodostamaa kokonaisuutta, jossa painottuu erityisesti pedagogiikka. Varhaiskasvatuslain mukaan päiväkodin oppimisympäristö on kehittävä, oppimista edistävä sekä terveellinen ja turvallinen lapsen ikä ja kehitys huomioon ottava. Oppimisympäristö tukee lasten luontaista uteliaisuutta ja oppimisen halua sekä ohjaa leikkiin, fyysiseen aktiivisuuteen, tutkimiseen sekä taiteelliseen ilmaisuun ja kokemiseen. Esteettinen ja viihtyisä oppimisympäristö vaikuttaa myönteisesti oppimiseen ja henkiseen hyvinvointiin.

Lapsiryhmät voivat toimia 1–6-vuotiaiden lasten ryhminä muuntojoustavasti. Ryhmissä voi olla lapsia, jotka tarvitsevat tukea kehitykselleen ja oppimiselleen. Kolme kasvattajaa ja lapset (minimissään 12 lasta, maksimissaan 21 lasta) muodostavat ryhmän, jossa he tekevät toiminnallista yhteistyötä ja käyttävät yhteisesti osaa tiloista. Toiminta järjestetään erikokoisissa pienryhmissä, joille tulee varata tarvittavat tilat.

Tilat ovat monipuolisesti ryhmien käytössä, ryhmät tekevät toiminnallista yhteistyötä ja käyttävät yhteisesti osaa tiloista. Pienimpien lasten ryhmät pyritään saamaan maan tasolle. Esiopetuksessa lasten tulee saada kokemuksia myös isommassa ryhmässä toimimisesta.

Varhaiskasvatuksen tavoitteena on käyttää teknologiaa palvelemaan kasvatuksellisia ja opetuksellisia päämääriä. Lasten käyttöön tarkoitetut tieto- ja viestintätekniikkalaitteet (tvt) ovat osa lapsiryhmän oppimisympäristöä. Kasvattajat käyttävät myös sähköisiä järjestelmiä työskennellessään ja yhteydenpidossa eri tahoihin.

Lasten ruokailu pienimpiä ja erityistä tukea tarvitsevia lapsia lukuun ottamatta järjestetään erillisessä ruokasalissa. Päiväkodin ytimen muodostavat ruokasali, kotikeittiö ja sali. Tilat kokoavat koko päiväkodin lapset ja henkilökunnan ruokailemaan, liikkumaan ja yhteisiin hetkiin. Vararuokavarasto on kasvatuksen ja oppimisen toimialan omistama ja palveluntuottajan ylläpitämä varasto, jota käytetään tarvittaessa erilaisissa kriisitilanteissa tai häiriöissä korvaamaan normaali päivän ateria. Varasto koostuu hyvin säilyvistä retkievästyyppisistä tuotteista, joita kuitenkin aika ajoin joudutaan uusimaan. Päivämääristä huolehtivat sekä päiväkodin kasvattajat että keittiöhenkilökunta.

Päiväkodin sydämen muodostavat ruokailutila, kotikeittiö ja sali. Tavoitteena on, että ne ovat yhdistettävissä. Päiväkodissa järjestetään myös koko päiväkodin yhteisiä tapahtumia lapsille ja perheille. Sydänalue on myös asukkaidenmonipuolisessa käytössä päiväkodin käyttöajan ulkopuolella. Tilat tulee rajata päiväkodin muista tiloista ja iltakäytön sisäänkäynti nimetään suunnitteluvaiheessa.

Tilat, myös piha-alueet, tukevat lasten ja henkilökunnan hyvinvointia ja ovat viihtyisät. Päiväkodissa on rauhallisia tiloja keskusteluihin perheiden ja yhteistyötahojen kanssa sekä henkilökunnan suunnitteluun, arviointiin ja

kehittämiseen tarkoitettuja tiloja. Pienryhmätiloja tarvitaan riittävästi ja jokaisen ryhmätilan läheisyyteen.

Päiväkodin piha on osa oppimisympäristöä, mikä innostaa liikkumiseen, leikkimiseen ja ympäristöstä huolehtimiseen. Pihan suunnittelussa otetaan huomioon luontokosketus, vaihtelevat sääolosuhteet ja turvallisuus.

Osallisuuden suunnittelussa ja menetelmien valinnassa lasten lisäksi huomioidaan päiväkodin henkilöstö, lasten huoltajat ja lähialueen asukkaat sekä mahdolliset muut päiväkodin lähiympäristön toimijat.

4.2 Ateriapalvelun tavoitteet

Päiväkodin keittiö on palvelukeittiö (kuumennuskeittiö). Keittiössä valmistetaan vain energialisukkeet, erikoisruokavalioannokset ja välipalat. Pääruoka-annokset tuodaan päiväkotiin ulkopuolisen palveluntuottajan toimesta kuumana tai kylmänä (Cook and Chill). Aterioiden kuljetukseen varataan verkkovirralla toimivat kevyt-rakenteiset hygieniamuoviset kylmä/lämpökuljetusvaunut, tai ruoka toimitetaan lämpö-kuljetuslaatikoissa.

Huomioitavat ateriahuollon tilatarpeita suunnitellessa:

- Keittiösuunnittelussa käytettävä aina ammattikeittiösuunnittelijaa
- Keittiön sijainti on oltava hyvän huoltoyhteyden päässä
- Keittiöllä on oltava oma tuulikaappi (sisältyy keittiön neliöihin)
- Keittiölle oltava oma katettu lastausalue/laituri
- Jätehuolto- ja rullakko/laatikkovaraston oltava riittävän suuret ja kohtuullisen matkan päässä keittiöstä, oltava tuhoeläimiltä suojattuja tiloja
- Varattava hygieeninen tila kuljetuslaatikoille/vaunuille

Huomiotavia asioita ruokailutiloissa:

- Ruokasalin ja keittiön on sijaittava vierekkäin
- Keittiön kaikissa ovissa tulee olla ikkuna, ovet oltava lukittavissa keittiönsarjaan
- Ateria buffet tulee olla pääruokasalin puolella seinän vieressä, keittiön välittömässä läheisyydessä tulee olla ateriabuffet (ei avaudu keittiötiloihin) Ateriabuffet tulee olla suljettavissa iltakäytön aikana
- Linjaston yhteyteen tai sen läheisyyteen varataan lukollinen kylmäkaappi välipalojen säilytystä varten

- Päiväkärryjä käytetään pienten lasten ryhmien aterioiden kuljetukseen kotialueille, ryhmien määrä ja sijainti selviävät myöhemmin kuitenkin enintään 3 vaunua.
- Astianpalautusvaunut tulee sijoittaa mahdollisimman lähelle keittiön ovea. Kulkureitit eivät saa risteytyä aterialinjaston kanssa
- Sekä buffetin, käsienpesun ja astiapalautuksen takaseinämateriaali on oltava pestävissä (1400 korko esim. Laatta rosteri)
- Sekä ruokasaliin että kerroksien aulatiloihin asennetaan elektronihanoilla varustetut käsipesualtaat
- Keittiötilat tulee olla suljettuna kaikelta muulta toiminnalta päiväkodintoiminnan ulkopuolisella ajalla

4.3 Puhtauspalvelun tavoitteet

Turvalliset ja puhtaat tilat luovat puitteet varhaiskasvatukselle. Puhtauspalvelujen tavoitteen on aikaan saada puhtaita ja sisäilmaongelmattomia tiloja, joiden pinnat on helppo pitää puhtaana, Esim. yläpölyjen kerääntymistä suunnitteluratkaisuissa tulee välttää. Rakennuksen tulee olla kaikilta osin helposti puhtaana pidettävä ja julkisen tilan kulutusta kestävät.

Puhtaanapidolla ylläpidetään rakennuksen hygieenisyyttä, siellä työskentelevien henkilöiden työturvallisuutta, viihtyisyyttä ja rakennuksen edustavuutta. Rakennuksen siivottavuus on hyvä, kun tilat voidaan siivota taloudellisesti, tehokkaasti ja koneita apua käyttäen.

Puhtauspalvelujen työturvallisuus tulee ottaa suunnittelussa ja suunnitteluratkaisuissa huomioon.mm liikkumisen esteettömyys, työergonomia (pistorasioiden asennuskorkeus 1500–1700 mm ja pistorasioiden riittävyys käytävä ja sisäportaikoissa tasanteilla). Siivoustilojen riittävyys siivottavilla alueilla (saavutettavuus). Kaikki käytettävät materiaalit ja tilaratkaisut toteutetaan mahdollisimman kestävistä ja tehokkaista ylläpidettävistä tuotteista. Kalusteiden ja materiaalien tulee olla julkisentila kulutusta kestävät.

Lattiamateriaalien vahaukselle ei tule olla tarvetta. Materiaalivalinnoissa tulee ottaa huomioon aina tilojen käyttötarkoitus.

Materiaalien päästöluokka M1

Rakentamisen aikainen puhtausluokka P1

4.4 Jätehuollon tavoitteet

Vantaan kaupunki on kierrätyksen edelläkävijä ja kiertotalouden edistäjä.

Jätepiste sijoitetaan huoltopihan yhteyteen kuitenkin niin, ettei huoltopihalla ole risteävää liikennettä. Keittiön ja siivouksen jätteiden kuljetusmatkan tulee olla lyhyt ja kulku esteetön. Lumenpoistoon talvella on kiinnitettävä erityistä huomiota. Hankkeen edetessä päätetään, sijoitetaanko huoltopihalle syväkeräyssäiliöt vai jätekatos. Päätökseen vaikuttaa huoltopihalle jäävät m2. ja turvalliset kulku- ja huoltoyhteydet.

Syväkeräyssäiliöt:
Säiliöt seuraaville jätejakeille: seka-, bio-, muovi-, kartonki- ja pienmetallille. Syväkeräyssäiliöt sijoitetaan niin, että säiliöt voidaan huoltaa ja korjata, myös säiliöiden takaa. Säiliöiden lukitus kiinteistön sarjaan ja lukkojen päälle kumiläpät, jäätymisen estämiseksi. Säiliöiden lukkopohjien tilaus säiliöiden yhteydessä, lukkopohjat ovat toimittajakohtaiset. Syväkeräyssäiliöiden malli; pyöreät säiliöt, ovat todettu käytössä kestävimmiksi. Puolitettuun säiliöön tulee jätteille omat kansiosat. Kansiosien tulee olla riittävän suuret.150 l jätesäkki tulee sopia suuaukosta säiliöön. Kansiosiin tulee aukipitolaitteet ja säiliöihin kyltit eri jätejakeille.
Jätetila:
Jätetilan tulee olla umpinainen ja verkotettu, niin ettei jyrsijät ja pieneläimet pääse jätetilaan. Jätetilan ovet ovat vasikalliset ja oviin tulee aukipitolaitteet. Tilassa tulee olla hyvä valaistus. Lukitus, kaksoislukkopesällä kiinteistön sarjaan ja Vantaan saraan jätehuollolle. Jätetilan tulee olla samassa tasossa maan kanssa. Jos jätetila on korkeammalla, kun maantaso, niin silloin jätetilan edusta tulee olla luiskallinen.

4.5 Väestönsuoja

Päiväkodin laajuus ylittää pelastuslain 71 § määritellyn väestönsuojan rakentamisvelvoitteen 1200 k-m² ja päiväkotiin rakennetaan 90 m2 S1-luokan väestönsuoja.

Vantaalla on viranomaisneuvotteluissa linjattu, että Vantaan kaupungin koulu- ja päiväkotihankkeissa väestönsuoja mitoitetaan hankkeen laajuuden ja keskimääräisen henkilömäärän mukaan siten, että rakennuksen / rakennusryhmän koon ollessa 1200 - n. 2200 k-m² on rakennettava 1 kpl varsinaiselta suoja-alaltaan vähintään 90 m² S1-luokan väestönsuoja 120 henkilölle.

Väestönsuojaan sijoitetaan tiloja, joiden toiminnallisuus sen sallii, kuten sosiaalitilat

ja varasto. Tämä tarkentuu suunnitteluvaiheessa.

4.6 Muut erilliset tavoitteet

4.6.1 Äänitekniset tavoitteet:

Noudatetaan Ympäristöministeriön asetusta 796/2017 rakennuksen ääniympäristöstä perusteluineen ja ohjeineen.

4.6.2 Monimuotoisen käyttäjäkunnan tarpeet:

Alueellinen sosioekonominen ja etninen monimuotoisuus on tunnistettu Vantaalla haasteeksi. Käyttäjäkunnan erilaiset taustat esim. työttömyys, yksinhuoltajuus, eri kieli- ja kulttuuriryhmät, lasten erityistarpeet luovat monimuotoisen ja joustavan palvelutarpeen varhaiskasvatukselle.
Toisin sanoen, jos hyvä- ja huono-osaisuus kasautuvat alueellisesti, sama tapahtuu myös päiväkotien tasolla. Sellaisten alueiden päiväkodeissa, joihin on keskittynyt paljon huono-osaisuuden riskitekijöitä, kuten pienituloisuutta, työttömyyttä ja vieraskielisiä, lasten ja perheiden tuen tarve on usein suurempi kuin hyväosaisilla alueilla.

Päiväkotisuunnittelun näkökulmasta alueelliset erityispiirteet tulisi huomioida niin, että erityisesti huono-osaisilla alueilla kiinnitetään huomiota tilojen muunneltavuuteen ja taataan rauhallisia tiloja pienryhmätoimintaan, perheiden tapaamiseen sekä moniammatilliseen työskentelyyn. Lisäksi erityisesti huono-osaisilla alueilla tulee kiinnittää huomiota siihen, että päiväkodin sisä- ja ulkotilat ovat alueen asukkaiden käytössä päiväkodin ollessa suljettuna, jotta voidaan lisätä mahdollisuuksia vapaamuotoisille yhteisöllisyyttä lisääville kohtaamisille ja ohjatulle harrastustoiminnalle alueella.

4.6.3 Liikunta:

Väestön fyysisen aktiivisuuden ja liikunnan vähäisyys aiheuttavat merkittäviä ja yhä kasvavia haasteita suomalaiselle yhteiskunnalle. Passiivisuus ja vähäinen liikkuminen lisäävät mm. monia kansansairauksia. Jo varhaiskasvatuksessa lapset ovat paikallaan 60 prosenttia ajastaan. Liikunnan ja fyysisen aktiivisuuden lisäämiselle sekä istumisen vähentämiselle suomalaisessa yhteiskunnassa on siis suuri tarve. (Vantaan Liikkumisohjelma 2024.)
Jokaisella lapsella on tarve ja oikeus liikkua päivittäin. Lapsen päivittäisen vähintään kolmen tunnin fyysisen aktiivisuuden suositus koostuu kuormittavuudeltaan monipuolisesta liikkumisesta: kevyestä liikunnasta

ja reippaasta ulkoilusta sekä erittäin vauhdikkaasta fyysisestä aktiivisuudesta. Päivittäinen liikunta on lapselle yhtä tärkeää kuin riittävä uni ja terveellinen ravinto. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2016.)
Varhaiskasvatusikäiset liikkuvat keskimäärin neljä tuntia vuorokaudessa. Kokonaisuudessaan liikkumisen määrä on hyvä, mutta reipasta ja vauhdikasta liikuntaa saisi olla enemmän. Piilo -tutkimuksen (2023) mukaan 4–6-vuotiaista 76 prosenttia saavutti liikuntasuosituksen. Aktiivisuuden määrä ei kuitenkaan ole ainut asia, johon tulee kiinnittää huomiota. Liikkumisen monipuolisuus, erilaisten taitojen opettelu ja liikkumisen ilo ovat lasten kohdalla erityisen tärkeitä. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2021.) Reunamo Education Research (2017–2021) tekemässä tutkimuksessa Vantaan varhaiskasvatukseen selvisi, että liikkumisen määrä on vähentynyt Vantaalla erityisen paljon. Liikkumisen määrä on vähentynyt kaikilla ikäryhmillä ja erityisesti alle 3-vuotiailla lapsilla. Liikkuminen on ilmiö, joka tulee upottaa toiminnan rakenteisiin, jotta liikkuminen olisi kestävää. Päivittäiset rutiininomaiset hetket varhaiskasvatuksessa ovat paikkoja, joihin liikkumista olisi tärkeää lisätä. Toiminnan rutiinien ollessa liikunnallisia, muutos on pysyvä.

4.7 Tilaan ja käyttöön liittyvät muunneltavuus-, monikäyttöisyys- ja laatutasotavoitteet, piha

Tilat suunnitellaan Vantaan kaupungin suunnitteluohjeen 10.10.2024, Vantaan päiväkotisuunnitteluohjeen ja päiväkodin RT-korttien mukaisesti.

Tilojen tulee olla huollettavia ja helposti ylläpidettäviä. Materiaalivalinnat tehdään tilojen käytön vaatimusten mukaisesti. Tilojen tulee olla monikäyttöisiä, muuntojoustavia, käytettäviä ja viihtyisiä sekä terveelliset että turvalliset.

Tilojen suunnittelun tavoitteena on tilojen toiminnallinen ja tekninen monikäyttöisyys ja muunneltavuus. Tilat muuntuvat tai ovat käytettävissä useampaan käyttötarkoitukseen, ja tekniset ratkaisut mahdollistavat tulevat käyttötarkoituksen muutokset. Rakenteelliseen muuntojoustavuuteen pyritään valitsemalla runkojärjestelmä niin, että se sallii joustavan käytön ja myöhempiä tilamuutoksia. Muuntojoustovaatimuksissa noudatetaan Vantaan kaupungin suunnitteluohjeen 10.10.2024 tavoitteita.

Päiväkodin ryhmätiloja tulee voida yhdistää siirtoseinin. Lisäksi päiväkodin tiloja jaetaan esim. akustisilla kevyillä jakoseinillä tai kalusteilla pienimmiksi ja/tai rauhallisemmiksi työskentelytiloiksi. Muuntojoustavuus tulee huomioida myös LVI ja sähkötekniikassa niin, että tilojen seinien siirtäminen suunnitelman mukaan on

mahdollista. Rakennuksen ikkunoiden sijainti ja koko tulee myös suunnitella mahdollisia tilajakoja huomioiden.

Varhaiskasvatuksessa tulee huolehtia, että lapsilla on riittävästi mahdollisuuksia päivittäiseen omaehtoiseen liikuntaan sisällä, että ulkona. Liikuntakasvatuksen tulee olla säännöllistä, lapsilähtöistä, monipuolista ja tavoitteellista. Riittävä fyysinen aktiivisuus on tärkeää lapsen terveelle kasvulle, kehitykselle, oppimiselle ja hyvinvoinnille. (Varhaiskasvatussuunnitelman perusteet, 2022.) Jotta riittävä fyysinen aktiivisuus on päivää läpileikkaavaa, tulee päiväkotien tilojen tarjota mahdollisuuksia liikkumiselle niin sisällä kuin ulkona. Ryhmätiloja suunnitellessa on tärkeä huomioida tilojen muokattavuus ja mahdollisuudet mm. katto- ja seinäkiinnitysten asentamiselle, joihin on mahdollista asentaa roikkumiseen ja kiipeilyyn suunniteltuja välineitä. Liikuntasalin lisäksi ryhmä-, käytävä- ja päiväkodin yhteiset tilat tarjoavat mahdollisuuksia liikkumiselle.

Lasten leikkipihan tavoitteet:
Päiväkodin piha-alueen tavoitemitoitus on min. 20 m2 / tilapaikka. Tämän kohteen tavoitteellinen piha-alueen koko on siten (126 *20) 2 520 m2.

Tontilla olevaa puustoa tulee säilyttää mahdollisimman paljon. Puut luovat valmista luontopihaa päiväkodille.

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

Pihalla on tärkeä merkitys päiväkodin toiminnassa ja sen tulee soveltua varhaiskasvatussuunnitelman tavoitteiden mukaiseen toimintaan. Pihan on oltava yhtenäinen, maantasossa, virikkeellinen, turvallinen, tasa-arvoinen, oppimista ja tervettä kasvua tukeva ympäristö. Pihalta edellytetään joustavuutta, jotta tilaa jää lapsen omalle mielikuvitukselle ja leikille. Pihalta tulee löytyä varjoa auringolta ja kuumuudelta, sekä suojaa sateelta.

Varhaiskasvatuspäivän toiminnoista ulkoilu on lapsia eniten liikuttavin toiminnan muoto. Reipasta ja hengästyttävää liikkumista tapahtuu eniten aamu- ja iltapäivän ulkoiluissa. (Opetus- ja kulttuuriministeriö, 2016).

Ympäristön tulee tarjota ja sekä samalla tukea monipuolisesti lapsen liikkumisen taitoja: kävelyä, juoksemista, tasapainoilua, kiipeilyä, roikkumista sekä myös

hienomotoriikkaa ja pelaamista (heittäminen, ottaa kiinni, potkaista jne.). Lapset viettävät paljon aikaa pihalla ja sen oltava paikka, jossa lapsi tuntee olonsa turvalliseksi.

Turvallisen pihaympäristön tulee tukea myös lasten riskinottokyvyn kehittymistä (Risky Play).

Piha-alueilta tulee olla pääsy päiväkodin toiminta-aikana tähän tarkoitukseen varattuun wc-tilaan.

Piha-alueet ovat päiväkodin kiinni ollessa lähialueen asukkaiden käytettävissä.

Vantaan Liikkumisohjelmassa (2024) alle kouluikäisiin liittyvät toimenpiteet kohdistuvat mm. ulkoiluun kannustamiseen ja sen mahdollistamiseen, jotka parantavat perheiden yhteisen liikkumisen ja varhaiskasvatuspäivän aikaisen ulkoilun ja liikkumisen edellytyksiä. Perheiden yhteisen liikkumisen tukeminen ja siihen mahdollisuuksien luominen mm. päiväkotien pihojen ovat ohjelmassa olennaisina tavoitteina.

Päiväkodin ulkotilat ovat myös osa laajempaa viherrakenteen verkostoa. Pihan ratkaisuilla vaikutetaan mm pienilmaston säätelyyn, hulevesi hallintaan, ekologisiin yhteyksiin, kaupunkikuvaan ja ympäristön kerroksellisuuteen. Ulkotilan sijainti tiiviisti rakennetussa kaupunkiympäristössä muodostaa erilaiset lähtökohdat pihan suunnittelulle. Päiväkodin ja sen leikkipihan sijoittuminen tiiviiseen kaupunkirakenteeseen korostaa tarvetta luontokosketukselle ja sen mahdollistavien elementtien säilyttäminen ja tuonti pihan oppimisympäristöön on tärkeää.

Pihalle suunnitellaan yhtenäisiä kasvillisuusalueita ja istutettavaksi kasveiksi valitaan lajikkeita, jotka viihtyvät tontin olosuhteissa ja ovat myrkyttömiä. Piha toteutetaan Vantaan pihakortin mukaisesti sekä otetaan ohjeellisena huomioon pihaan kohdistuvat kaavamääräykset. Tonttivedet imeytetään oman tontin alueella Vantaan kaupungin hulevesiohjeen mukaisesti. Olemassa olevaa puustoa pyritään säilyttämään.

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

Pihalle sijoitetaan 21 autopaikkaa ja 19 pyöräpaikkaa.

4.8 Arkkitehtoniset ja kaupunkikuvalliset tavoitteet

Rakennuksen arkkitehtuurissa noudatetaan asemakaavassa annettuja määräyksiä ja tavoitteita sekä Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 Apolin strategisia linjauksia.

Uudisrakennuksen tulee noudattaa Vantaan arkkitehtuuriohjelman periaatteita ja sen tavoitetta laadukkaasta ja ilmaisuvoimaisesta arkkitehtuurista: ”Luomme ilmaisuvoimaisella ja kekseliäällä arkkitehtuurilla vantaalaista identiteettiä. Anonyymin modernismin sijaan tavoittelemme erilaisuutta ja elämyksiä sekä luomme paikkoja ja tiloja, joissa viihdytään ja jotka palvelevat sosiaalista integroitumista. Luomme arkkitehtuuria teknisesti koetelluin ratkaisuin.” Päiväkodin tulee olla luonteeltaan julkinen päiväkotirakennus ja arkkitehtuuriltaan ohjelman periaatteen mukainen. Rakennuksen tulee sopeutua alueen arkkitehtoniseen ilmeeseen sekä tuoda ulkoasussaan esiin päiväkodin toimintaa.

Päiväkodin arkkitehtuurin tulee olla korkeatasoista. Julkisivusommittelun tulee olla pienimittakaavaista ja kävelymiljöötä korostavaa. Rakennuksen sisäänkäyntejä tulee korostaa arkkitehtuurin keinoin. Pihavarastot- ja rakennukset tulee tehdä kasvikattoisina.

Tontin koko on haastava, joten jatkosuunnitteluvaiheessa tullaan tutkimaan erilaisia ratkaisuja piha-alueen optimoimiseksi.

4.9 Elinkaaritavoite (käyttäjän aikatavoite)

Uudisrakennuksen suunniteltu käyttöikä on perustusten ja rungon osalta 100 vuotta, täydentävien rakennusosien osalta 50 vuotta. Vahvavirtakaapeliverkon ja sähkökeskusten tekninen tavoitekäyttöikä on 40 vuotta. LVI-runkokanava-, putki- ja johtoverkkojen tekninen tavoitekäyttöikä 50 vuotta.

Tilojen, kalusteiden, varusteiden sekä taloteknisten järjestelmien laatu noudattaa tämän päivän päiväkotirakentamisen tasoa. Rakennus-, rakenne-, sähkö- ja LVI-teknisissä suunnitelmissa kiinnitetään erityistä huomioita sisäilman laatuun, rakennusfysikaaliseen toimivuuteen, ulkovaipan sisäpinnan tiiveyteen, valaistukseen, energiatehokkuuteen sekä äänenvaimennukseen.

4.10 Tilamitoitustavoitteet htm2 (huoneistoala)/ tilapaikka

Tilamitoitustavoitteet Vantaan päiväkotisuunnitteluohjeen sekä alustavan tilaohjelman mukaisesti. Päiväkodin tilat perustuvat päiväkotikonseptin mukaiseen 126-paikkaisen päiväkodin tilamitoitukseen. Päiväkodin huonetilaohjelma liitteenä. (ks. Liite 3, Tilaohjelma.)

4.11 Tavoitetunnusluvut brm2/hym2, m3, tilatehokkuus

Tilamitoitustavoitteet Vantaan päiväkotisuunnitteluohjeen sekä alustavan tilaohjelman mukaisesti.

5. Tekniset tavoitteet (Rak, LVIS)

5.1 Rakennetekniset tavoitteet:

5.1.1 Tontilla oleva päiväkotirakennus:

Tontilla on päiväkotirakennus, joka puretaan ennen uuden päiväkodin rakentamista. Lisäksi piharakennukset puretaan.

Purettavan päiväkodin laajuus on noin 800 m^2, rakennus on yksikerroksinen puurakenteinen ja maanvaraisesti perustettu.

5.1.2 Uudisrakennus:

Päiväkodin suunnittelussa noudatetaan Vantaan kaupungin Uudisrakentamisen suunnitteluohjetta sekä Päiväkotisuunnitteluohjetta.

Uudisrakennuksen suunniteltu käyttöikä on perustusten ja rungon osalta 100 vuotta sekä täydentävien osien osilta 50 vuotta.

Rakennus on ensisijaisesti kaksikerroksinen ja rakennukseen tulee hissi sekä väestönsuoja.

Rakennuksen perustamistapa on alustavan perustamistapalausunnon perusteella paalutus, alimmat lattiat tehdään kantavina rakenteina. Paalutyypin valinnassa tulee ottaa huomioon paineellisen pohjaveden mahdollinen olemassaolo alueella.

Mahdolliset maanalaiset tilat tulee suunnitella vettä pidättävinä rakenteina tai niitä tulee välttää.

Putkijohtojen sijainnin mukaan putket tulee perustaa murskearinalle, teräslevyarinalle tai massanvaihdolle.

Piha-alueen pohjoispuolen kulma-alueella joudutaan mahdollisesti käyttämään kevennystä, muut piha-alueet voidaan tehdä maanvaraisesti.

Rakennukset salaojitetaan ja routasuojataan.

Mahdollinen liikenteen aiheuttama tärinä tulee huomioida rakennusten suunnittelussa.

Maanpäälliset kantavat rakenteet tehdään ensisijaisesti massiivipuurakenteisina pois lukien väestönsuoja, joka on betonirakenteinen. Myös kantava alapohja voi olla betonirakenteinen.

Rakennus sijaitsee lentomelualueella (Lentomeluvyöhyke 3 /LDEN 50-55 db ja laskeutumisvyöhyke). Ulkokuoren ääneneristävyyden on oltava lento- ja tieliikennemelua laskeutumisvyöhykkeen alueella vähintään 35 dB.

Rakennus varustetaan rakennukseen integroitavilla tai vesikatolle asennettavilla aurinkosähköpaneeleilla. Aurinkosähköjärjestelmän kuormitukset otetaan kantavien rakenteiden mitoituksessa huomioon. Jos aurinkosähkövoimala sijoitetaan vesikatolle, on vedeneristyksessä huomioitava paneelien tukirakenteet ja niiden mahdollisesti vaatimat lisävedeneristykset.

Piharakennusten ja -rakennelmien katot toteutetaan kasvikattoisina.

Rakennus tulee suunnitella siten, että tilajako on mahdollista toteuttaa useammalla kuin yhdellä periaatteella sekä siten, ettei tilajaon muuttaminen aiheuta kohtuuttomia muutostöitä teknisiin järjestelmiin (IV ja lattialämmitys, sekä sähkötekniset vedot).

Päiväkodin ryhmätiloja tulee voida yhdistää siirtoseinin.

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

5.2 LVIA-tekniset tavoitteet

Yleistä

LVI-teknisten järjestelmien tavoitteena on tuottaa rakennukseen hyvät toimintaolosuhteet; lämmityksen, sisäilman laadun, sekä vesi- ja viemäritoimintojen osalta. Olosuhteet luodaan energiatehokkaalla tavalla. Tavoite huomioidaan

suunnittelussa, sekä laite- ja järjestelmähankinnoissa ja -asennuksissa. Automaatiojärjestelmä mahdollistaa järjestelmien hyvän hallittavuuden sekä energian- ja vedenkulutuksen etäseurannan.

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

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

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

Suunnittelu- ja toteutustyössä noudatetaan Vantaan kaupungin suunnitteluohjetta.

5.2.1 Lämmitys ja jäähdytys

Lämmitysmuodoksi valitaan kaukolämpö. Kaukolämmölle tehdään uusi liittymä. Lämmityslaitteistot sijoitetaan rakennuksen ensimmäiseen kerrokseen, sille varattuun erilliseen tekniseen tilaan. Käynti tilaan rakennuksen ulkopuolelta.

Lämmönjakotapa voi olla joko koko rakennuksen kattava lattialämmitysjärjestelmä tai järjestelmä, jossa osaan tiloja asennetaan radiaattorilämmitys. Lattialämmityksen piiriin kuuluvat vähintään märkätilat, märkäeteiset, päiväkodin leikki- ja lepohuoneet. Eteistiloihin asennetaan lattialämmityksen lisäksi oviverhokoneet, jotka liitetään ilmanvaihdon lämmityspiiriin.

Jäähdytys toteutetaan suorahöyrysteisillä järjestelmillä esim. ilmanvaihtokoneisiin integroiduin lämpöpumpuin, Multi-Split tai VRF-järjestelmin.

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

Tilojen lämmityksen ja ilmanvaihdon lämmityksen runkojohdot asennetaan rakennuksen sisälle alaslaskujen yläpuolelle tai näkyviin huomioiden huolto- ja korjaustyöt. Runkojohtojen materiaali on teräsputki, joka eristetään. Jos käytetään mineraalivillakourueristettä, eriste pinnoitetaan.
Rakennukseen tulee viilennettyjä tiloja Vantaan päiväkotisuunnitteluohjeen mukaisesti. Suunnitteluvaiheessa selvitetään rakennuksen elinkaaren kannalta edullisin viilennysmuoto, huomioiden kustannustalous sekä hiilineutraaliustavoitteet. Viilennyslaitteiden äänitasojen on täytettävä S2-luokan äänitasot keskinopeudella.

5.2.2 Ilmanvaihto

Sisäilman tavoitetaso on vähintään Sisäilmastoluokituksen S2-taso, hyvä sisäilmasto. Rakennus varustetaan koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla. Ilmanvaihtojärjestelmän tulee olla kohtuullisessa määrin ’muuntojoustava’. Järjestelmän tulee mukautua mahdollisiin tilamuutoksiin, ilman laajamittaisia muutostöitä, mikä huomioidaan kanava- ja laitesijoituksissa. Ilmanvaihto jaetaan tarpeenmukaisiin, konekohtaisiin palvelualueisiin tilojen toimintojen mukaan.

Tulo- ja poistoilmakoneet ovat koteloituja, lämpöeristettyjä ja tehdasvalmisteisia koneita. Ilmanvaihtokoneet varustetaan tehokkailla lämmöntalteenottolaitteilla. Puhaltimet ovat kammiopuhaltimia, jotka varustetaan energiatehokkailla EC-moottoreilla. SFP-luku tulee olla < 1,7 kW/m³, s. Lämmöntalteenoton vuosihyötysuhteen tulee olla vähintään 70 %. Tämä huomioidaan suunnittelussa ja laitehankinnoissa (kone-, kanava- ja päätelaitteet). Ulkoilmasäleiköt varustetaan lumisuojin ja kammiot rakennetaan siten, että veden/lumen pääsy koneisiin estyy.

Tilakohtainen raitisilmavirtaminimi lepo-, ryhmä- ja opetustiloissa tilojen käyttöaikoina on 8 dm³/s, hlö, kuitenkin vähintään 3 l/s/m2. Mitoitusperustetta sovelletaan kaikkiin tiloihin, joita käyttäjän mukaan tullaan käyttämään lasten ja nuorten oleskeluun. Muiden tilojen osalta, mitoitus toteutetaan vallitsevien ohjeiden ja säädösten mukaisesti.

Palvelualueiden ilmanvaihdon ohjaukseen liitetään ohjaavia olosuhdetekijöitä; lämpötila, hiilidioksidi, orgaaniset yhdisteet (VOC).

Ilmanvaihdon käyntiä ohjataan tilojen käyttöaikojen mukaisesti, automaatiojärjestelmään ohjelmoitavan ilmanvaihdon aikaohjelman mukaan. Yhtenäisiin toiminnallisiin tiloihin asennetaan kerroskohtaisesti ajastinkytkimet (0…3

h), joilla ilmanvaihdon käyttöä voidaan ohjata tilasta käsin, normaalikäyttöaikojen ulkopuolella.

Tilojen käytön ulkopuolinen tuuletuskäyttö toteutetaan ohjelmallisesti minimivaatimuksen mukaiseen tasoon, tai jaksottaisella tuuletuksella.

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

Keittiön ilmanvaihdon laitehankinnat ja asennukset tehdään valmistuskeittiön vaatimustason mukaisesti.
Keittiön ilmanvaihto varustetaan (0…2h) käyttökytkimellä, mikä mahdollistaa ilmanvaihdon lisäaika- ja tehostustoiminnon keittiötiloista ohjattuna. Keittiön ilmanvaihdon lämmöntalteenottoratkaisussa otetaan huomioon takaisinmaksuaika. Keittiön ja ruokasalin ilmanvaihto varustetaan jäähdytyslaittein.

Ilmanvaihtojärjestelmän kanavistot; tehdasvalmisteinen sinkitty kierresaumakanava.

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

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

5.2.3 Vesi ja viemäri

Rakennus liitetään kunnallisen HSY:n vesi- ja viemärijärjestelmän piiriin. HSY:n vesihuoltojärjestelmät on esitetty tarkemmin kohdassa 5.3.
Vesimittari sijoitetaan lämmönjakokeskukseen. Mittari mallia ’ultraääni’, liitetään automaatio-ohjelmiston ja etäluennan piiriin. Lämpimän käyttöveden kv-syöttöjohto varustetaan kiinteistöautomaation luennan piiriin liitettävällä veden mittauksella. Tonttivesijohto varustetaan ’itse säätyvällä’ saattolämmityskaapelilla.
Runkovesijohdot tehdään komposiittiputkista ko. putkelle tarkoitetuilla liitosmenetelmillä. Vesijohdot eristetään. Mikäli eristeenä käytetään villakourueristettä, se pinnoitetaan.
Jako- ja kytkentäjohdot tehdään kupariputkesta (näkyviltä osin kromattu kupariputki), tai rakenteiden sisällä suojaputkeen asennettavasta muoviputkesta. Runkojohdot asennetaan ’alaslasketun katon’ yläpuolelle.

Mikäli putkia asennetaan rakenteiden sisään, käytetään suojaputkea. Tällöin suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan myös vaatimus vesijohtojen vaihdettavuudesta ja vuotojen havaittavuudesta.
Hulevesiä viivytetään ja/tai imeytetään kiinteistön alueella. Järjestelmä suunnitellaan ja varustetaan mahdollisella viivytysjärjestelmällä. Viivytyksen ja/tai imeytyksen suunnittelussa noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallia ja HSY - Pääkaupunkiseudun työmaavesiohjetta. Viivytysjärjestelmän tyyppi määritetään suunnitteluvaiheen aikana.
Ulkoisten viemäreiden suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan erityistä huolellisuutta pehmeän maaperän vuoksi.
Ruokahuoltoa varten; tehdään suunnitelmissa esitettyjä laitteita ja toimintaa varten tarvittavat lvia-asennukset, joilla varmistetaan hyvä tekninen ja toiminnallinen laatu.
Keittiön viemärit varustetaan rasvanerottimella. Astianpesukone on mallia ’LTO’ (käyttöveden esilämmitys pesukoneen poistovedellä).
Viileähuoneiden kompressori/lauhdutinyksiköt sijoitetaan ulkotiloihin katokseen.
Laitteisto suojataan ‘pieneläinverkolla’.
Keittiö- ja ruokailutilojen määritykset suunnitellaan keittiöasiantuntijan ohjaamana.
Mikäli rakennuslupa edellyttää, rakennus varustetaan sprinklerijärjestelmällä.

5.2.4 Automaatio

Kiinteistöautomaatiojärjestelmä tukee avoimia rajapintoja, kuten Modbus RTU ja TCP/IP ja BACnet. Järjestelmän tulee olla laajennettavissa ja vapaasti päivitettävissä järjestelmätoimittajasta riippumatta.
Järjestelmien valvonta ja ohjaus toteutetaan Vantaan kaupungin RAU-suunnitteluohjeiden mukaisesti. Järjestelmä liitetään kaupungin Ethernet-verkon piiriin. Grafiikka toteutetaan ja liitetään Vantaan kaupungin automaatiosopimus-toimittajan (Fidelix Oy) etävalvomoon; yhteensopivuus huomioidaan hankinnoissa.
“Pilvipalveluun” sijoitettu ohjelmisto mahdollistaa valvonnan ja toimintojen ohjaukset etänä.
Oviverhopuhaltimet ja jäähdytyslaitteet on myös liitettävä kiinteistöautomaatio-järjestelmään Vantaan suunnitteluohjeiden mukaisesti.
Edellä esitettyjen toimintojen lisäksi/rinnalla; kriittiset hälytykset ohjataan vartiointiliikkeeseen. Tiedonsiirrossa käytetään rikosilmoittimen yhteyslinjaa.

5.2.5 Huoltokirja

Vantaan kaupungin huoltokirjaohjeiden mukainen huoltokirja-aineisto toimitetaan projektin huoltokirjakoordinaattorille, joka asettaa aineiston Vantaan kaupungin käytössä olevaan huoltokirjaohjelmaan

5.3 Sähkötekniset tavoitteet

Yleistä

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

Johtoreittien ja sähkölaitteiden asennuksissa huomioidaan muuntojoustavuus.

5.3.1 Aluesähköistys ja liittymät

Rakennus liitetään sähkölaitoksen pienjännitejakeluverkkoon ja teleoperaattorin tietoliikenneverkkoon valokuidulla. Kiinteistöautomaatio liitetään Vantaan kaupungin (kaukovalvontajärjestelmään) pilvivalvomopalveluun. Videovalvonta liitetään Vantaan kaupungin videovalvontaverkkoon.

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

5.3.2 Sähköjärjestelmät (400V)

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

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

5.3.3 Tele- ja turvajärjestelmät

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

Rakennus varustetaan rikosilmoitin-, videovalvonta-, merkki- ja turvavalaistus- sekä paloilmoitinjärjestelmillä. Lisäksi rakennus varustetaan sprinkleri- ja/tai savunpoistojärjestelmällä mikäli lupaehdot sitä edellyttävät.

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

5.3.4 Muut järjestelmät

Rakennuksen pysäköintialue varustetaan sähköajoneuvojen latausasemilla lain 733/2020 mukaisesti.

Rakennus varustetaan rakennukseen integroitavilla tai vesikatolle asennettavilla aurinkosähköpaneeleilla, joilla tuotetaan rakennuksen kesäaikaisen tunneittaisen peruskulutuksen ja rakennuksesta syötettävän sähköautolatauksen tunneittaisen peruskulutuksen mukainen sähköenergiamäärä. Ylimääräinen sähköenergian tuotanto myydään Vantaan kaupungin sähköenergian toimittajalle.

5.4 Elinkaaritavoitteet, energiatehokkuustavoitteet (sis. energia-, tiiveyslukutavoitteet)

Ympäristöministeriön asetus uuden rakennuksen energiatehokkuudesta (1010/2017); Opetusrakennus ja päiväkoti (luokka 6) mukaan päiväkodin energiatehokkuuden vertailuluku saa olla enintään 100 kWhE/ (m^2, a).

Päiväkotirakennuksen tavoitteellinen, laskennallinen energiatehokkuuden vertailuluku (E-luku) on 70 kWhE/m2, a. Energiatehokkuuden suunnittelu edellyttää kaikkien suunnittelualojen saumatonta yhteistyötä.

Rakennuksen ilmanvuotoluku q50 saa olla korkeintaan 1 (m^3 /hm^2), mikä varmistetaan tiiveysmittauksilla ja rakenteiden tiivistämisellä työmaavaiheessa.

Rakennus varustetaan rakennukseen integroitavalla tai vesikatolle asennettavalla aurinkosähkövoimalalla. Aurinkosähköjärjestelmän koko on alustavasti luokkaa 35 kWp. Rakennuksen sijoittelussa alueelle huomioidaan ilmansuuntien vaikutukset siten, että katto-osuuksia suunnataan etelä- ja länsisuuntaan, eivätkä itse kattorakenteet aiheuta varjostumia aurinkosähkövoimalalle.

Lisäksi rakennukseen asennetaan LED-valaisimet sekä sähköautojen latausasemat lain 733/2020 tai sen tarkennuksen mukaisesti. Sähköautojen lataus voidaan yhdistää joustavasti myös aurinkosähkön tuotantoon.

Päiväkotirakennus varustetaan viilennyksellä myöhemmin suunniteltavalla tavoin.

Rakennuksen energiatehokkuustavoitteiden toteutumisen seurantaa varten se varustetaan sähkön-. lämmön- ja vedenkulutuksen päämittauksilla sekä riittävällä määrällä alamittareita Vantaan kaupungin mittarointiohjeen (26.4.2024) mukaisesti.

Rakennuksen tarkempi mittarointisuunnitelma esitetään mittarointikaaviossa.

Rakennus liitetään puitesopimustoimittajan automaatiojärjestelmään, jonka avulla sen IV-järjestelmiä sekä valaistusta voidaan ohjata tehokkaasti huomioiden tulevat rakennuksen käyttöajat. Myös oman energian tuotantoa voidaan seurata tarkemmin automaatiojärjestelmän välityksellä.

Puurakennuksen kyseessä ollessa lasketaan toteutussuunnittelu-vaiheen elinkaarilaskennassa myös hiilijalanjälki- ja kädenjälkilaskelma.

5.5 Sisäilmatavoitteet

Lähtökohtaisesti rakennus suunnitellaan S2-sisäilmastoluokkaan Vantaan kaupungin ohjeiden mukaisesti. Lisää ilmanvaihtoon liittyvistä tavoitteista aikaisemmin kappaleessa; LVIA-tekniset tavoitteet: Ilmanvaihto.

Rakennusmateriaalien tulee täyttää Sisäilmastoluokituksen 2018 päästöluokan M1 vaatimukset.

Auringon lämmitysvaikutusta vähennetään käyttämällä kohteeseen soveltuvia “passiivisia keinoja”. Rakennus sijoitetaan tonteille mahdollisimman hyvin alueen pienilmasto-oloja hyödyntäen. Huonetilat pyritään sijoittamaan niin, että auringonpaisteen aiheuttama lämpötilan nousu voidaan minimoida. Lisäksi hyödynnetään rakennuksen ulkopuolista auringon suojausta.

6. TONTTI JA RAKENNUSPAIKKA

6.1 Sijainti ja hallinta

Päiväkodin tontti sijaitsee Myyrmäen suuralueella, kaupunginosassa 15, osoitteessa Vaahtokuja 13. Tontti on Vantaan kaupungin omistuksessa.

6.2 Kaava- ja kiinteistötiedot, rasitteet

Päiväkodille osoitetulla tontilla korttelissa 15808 on voimassa oleva asemakaava nro 002078. Tontin kaavamerkintä on Y: yleisten rakennusten korttelialue ja tontin rakennusoikeus on 2000 k-m2. Tontin pinta-ala on 4469 m2 ja sille saa rakentaa kaksikerroksisen rakennuksen. Tontilla sijaitsevan purettavan rakennuksen kerrosala on 823 k-em2.

6.3 Tontin rakennettavuus, alustava rakennettavuusselvitys

Rakennettavuuskartan mukaan tontin rakennettavuusluokka on suurelta osin 3. *vaiheasti rakennettava pehmeikkö*, tontin eteläosa on 1. *Helposti rakennettava* ja pohjoisosa 4. *Vaikeasti rakennettava syvä pehmeikkö.* Tulevilla rakennusalueilla on arviolta noin 1–4,5 metrin paksuinen hienorakeinen kerrostuma (savi, siltti).

Tontin pohjoispuolella oleva Loiskekuja on osittain stabiloitu.

Tontilla on tehty maaperätutkimuksia vuonna 1988. Lisäksi Loiskepolun kohdalta on kairattu vuonna 2013 ja samaan aikaan on tontille asennettu pohjavedenhavaintoputki. Vanhojen 1980 -luvuilla tehtyjen kairauspisteiden sijainnit ovat likimääräisiä ja suuntaa antavia.

Pintamaalajikartan mukaisella savi- ja silttialueella on päällimmäisenä maakerroksena hienorakeinen kerrostuma. Pintamaalajikartan mukaisella Si/Mr alueella on kairausten mukaan ollut syvemmällä painuva siltti- tai savi välikerrostumakerrostuma.

Suunnittelualueella on tehty piharakentamisen yhteydessä täyttöjä.

Alueella sijaitsee yksi vanha pohjavesiputki (17230P), josta on tehty v.2013 kaksi havaintoa. Toisessa havainnossa pohjavesi oli ollut lähellä maanpintaa. Aluetta ympäröi laajat korkeammalla olevat valuma-alueet ja pohjavedenpinta voi tontilla olla myös paineellista. Pohjavesihavaintoja ei ole tarpeeksi, jotta pohjavedenpinnan taso ja vaihteluvälit voitaisiin määritellä luotettavasti havainnoita.

Tontti sijaitsee työmaavesien herkkien vesistöjen 200 metrin puskurivyöhykkeellä (Rakentamisrajoite).

Pohjavedenpintaa ei saa alentaa alueella pitkäaikaisesti. Rakennuksen tuleva korkeusasema tulisi arvioida verrattuna pohjavedenpinnan tasoon. Pohjavedenpinnantaso tulee selvittää pitkäaikaisilla mittauksilla.

Rakennuspaikalla tulee tehdä täydentävät rakennuspaikkakohtaiset pohjatutkimukset ja pohjarakennussuunnitelmat, kun rakennusten sijainti on selvillä.

Alustavan arvion mukaan tontilla ei ole Pima-riskiä.

6.4 Liikenne, pysäköinti, kadut ja kunnallistekniikka, meluselvitys

Vantaan kaupungin tavoitteet kestävien liikkumismuotojen edistämisessä tulee ottaa huomioon suunnittelussa. Laadukkaaseen eli runkolukittavaan pyöräpysäköintiin tulee varata riittävästi paikkoja. Turvallinen kulku pyöräpaikoilta päiväkodin oville on huomioitava paikkojen sijoittelussa.

Saattoliikenteen toimivuuteen ja turvallisuuteen tulee kiinnittää huomiota. Huoltoliikenne ja saattoliikenteen jalankulkureitit eivät saa ristetä. Tontilla käy 12 m pitkä jakeluauto, jonka kääntyminen tulee mahdollistaa niin, ettei siitä aiheudu riskiä lapsille. Jätekeräyspaikan tai huoltopihan riittävä mitoitus huomioitava suunnittelussa.

Herkän toiminnan kohteissa noudatetaan HSY:n mukaisia ilmanlaatuvyöhykkeiden suositusetäisyyksiä. (Vantaan päiväkotisuunnitteluohje 15.2.2023, kohta 15. Tonttiolosuhteet).

Autopaikkatarve on 21 kpl ja pyöräpaikkatarve 19 kpl. (Vantaan päiväkotisuunnitteluohje 15.2.2023, kohta 15. Tonttiolosuhteet). Henkilökunnan pysäköinti tulee järjestää tontille. Tontille sijoittuvat autopaikat osoitetaan nykyisen käytännön mukaisesti joustavaan yhteiskäyttöön. Parkkialueen ja muun piha-alueen suunnittelussa otettava huomioon lumitilat ja talvikunnossapidon vaatimukset. Lumen väliaikainen kasauspaikka on osoitettava, jotta niitä ei kasata parkkipaikoille ja siten heikennetä pysäköintitilannetta.

Uuden päiväkotirakennuksen myötä tontille suuntautuva liikennemäärä tulee lisääntymään nykyiseen verrattuna. Lisääntyvän liikenteen vaikutus ympäristöön selvitetään.

6.5 Tontin kuivatus ja hulevesien käsittely

Kaikessa rakentamisessa noudatetaan Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamallia, jonka periaatteiden mukaisesti hulevesiä viivytetään ja/tai imeytetään tontilla.

Alueelta muodostuvat hulevedet johdetaan pääasiassa tonttien omien järjestelmien kautta avo-ojiin. Tontilla muodostuvia hulevesiä tulee imeyttää ja/tai viivyttää ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon siltä osin, kun tontilla tehdään kaavamuutoksesta johtuvia muutostöitä.

Hulevesien hallintarakenteet tulee mitoittaa 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tonttien tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille.

Rakentamisen aikaiset hulevedet on hallittava ja etenkin kiintoaineen kulkeutuminen vesistöön minimoitava.

Rakennusluvan yhteydessä tulee tehdä tarkemmat hulevesisuunnitelmat, jotka hyväksytetään kaupungilla rakennusluvan yhteydessä.

6.6 Meluselvitys

Rakennus sijaitsee lentomelualueella (Lentomeluvyöhyke 3 /LDEN 50-55 db ja laskeutumisvyöhyke). Ulkokuoren ääneneristävyyden on oltava lento- ja tieliikennemelua laskeutumisvyöhykkeen alueella vähintään 35 dB.

Jatkosuunnittelun aikana tulee tontista teettää meluselvitys, jos sellaista ei ole.

7. VÄISTÖTILATARVE

Ei väistötilatarvetta.

8. KUSTANNUKSET

8.1 Investointikustannusennuste

Päiväkoti Aallon uudisrakennukselle bruttoala-arvion perusteella laskettu kustannusennuste on 7 110 000 € (alv 0%, KL 102) (11/24).

8.2 Tontista aiheutuvat kustannukset

Hankkeelle ei kohdistu tonttikustannuksia.

8.3 € / tilapaikka

Kustannukset / tilapaikka ovat 56 429 € (alv 0%, KL102).

8.4 Väistötilakustannukset

Hankkeelle ei kohdistu väistötilakustannuksia.

8.5 Purkukustannukset

Tulevan päiväkodin tontilla sijaitsevan päiväkoti Timotejn purkukustannuksia ei ole sisällytetty tarveselvitysvaiheen kustannusennusteeseen. Purku-urakka sisällytetään hankkeen rakennusurakkaan, mutta sen kustannukset menevät käyttötalousbudjetista ja ne tullaan esittämään vuoden 2026 talousarvioon.

8.6 Elinkaarikustannukset

Elinkaarikustannukset tilataan konsultilta suunnitteluvaiheessa.

9. RAHOITUS JA AIKATAULU

9.1 Rahoitus investointiohjelmassa

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä vuosien 2024–2033 investointiohjelmassa on varattu Viherpuiston päiväkodin uudisrakennukselle 9 500 000 € (alv 0 %, KL116).

Tästä summasta varataan nyt Päiväkoti Aallolle 7,2 M€ (alv 0%) ja loput 2,3 M€ (alv 0%) käytetään Ojahaan yhtenäiskoulun esiopetusryhmien rahoittamiseen.

9.2 Aikataulu

Tarveselvitys	04-12/2024
Hankesuunnittelu	03-06/2025
Suunnitteluhankinnat	06-08/2025
Suunnittelu	08/2025-06/2026
Timotejn purku suunnittelun aikana	
Rakentaminen	03/2026-06/2027
Käyttöönotto	06/2027

10. HANKKEEN KÄYTTÖTALOUSVAIKUTUKSET JA TOIMINTAKUSTANNUKSET

10.1 Ylläpitokustannukset

Alustava arvio ylläpitokustannuksista on 59 886 € vuodessa.

10.2 Toimintakustannukset

Toimintakustannukset käyttäjätoimialalle ovat arviolta 524 000 € vuodessa.

10.3 Elinkaarikustannukset

Elinkaarikustannukset tilataan konsultilta suunnitteluvaiheessa.

11. TYÖTURVALLISUUSASIAT

Rakennustyön turvallisuus

Suunnitteluvaiheen turvallisuuskoordinaattorina toimii rakenneinsinööri Jukka Tuhkanen. Työturvallisuustehtävien tarkistuslista on käyty läpi. Hankkeesta on laadittu Havat-riskikartta, joka on tarveselvityksen liitteenä. Rakentamisvaiheessa toteuttaja ja rakennuttaja huolehtivat kohteen työturvallisuustehtävistä. Suunnitteluvaiheessa täytetään Vantaan kaupungin toimitilajohtamisen turvallisuusohjeiden mukaisesti tarvittavat asiakirjat.

12. RISKIT

12.1 Aikataulu, kustannukset

Riskinä on aikataulun myöhästyminen.

12.2 Kaavamuutos / poikkeamispäätös

Hanke voidaan rakentaa nykyisellä kaavalla.

12.3 Maaperästä ja rakennuspaikasta aiheutuvat riskit (työturvallisuustehtävien lista)

Jatkoselvityksissä havaittava PIMAt (pilaantuneet maa-aineet).

Mahdolliset rasitteista aiheutuvat lisäkustannukset.

13. TYÖRYHMÄN JÄSENET

KAUPUNKIYMPÄRISTÖN TOIMIALA (Kato)

Kiinteistöt ja tilat / Toimitilajohtaminen:
Hankevalmistelu:

- Eija Kivineva, Hankepäällikkö
- Ritva Kokkola-Lemarchand, Rakennuttaja-arkkitehti

Suunnittelu- ja hankepalvelut:

- Jukka Tuhkanen, Rakenneinsinööri / Työturvallisuuskoordinaattori
- Jonna Rosenblad, Sähköinsinööri
- John Petäistö, LVI-insinööri
- Tarja Aaltola, Keittiöasiantuntija
- Anne Valkeapää, Puhtauspalveluasiantuntija
- Anne Papunen, Kustannusinsinööri

Kunnossapito:

- Marika Suotula, Pihavastaava

Kiinteistöjen hoito ja ylläpito:

- Sirpa Eskelinen, Energian erityisasiantuntija

Rakennuttaminen:

- Juha Vuorenmaa, Rakennuttajapäällikkö

Kiinteistöt ja tilat / Kiinteistöhallinta ja asuminen:

- Pasi Simola, Isännöitsijä
- Jenni Ahlstedt, Ylläpitoasiantuntija

Kiinteistöt ja tila palvelualue / Mittaus- ja Geopalvelut:

- Kangas Heikki, Geotekniikkapäällikkö/ Mige/ Geotekniikka
- Ismo Kaarnasaari, Geotekniikka

Kaupunkirakenne ja ympäristö:
Asemakaavoitus:

- Anna-Kaisa Haanpää, Aluearkkitehti
- Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti

Kaupunkirakenne ja ympäristö / Rakennusvalvonta:

- Mikael Ström, Lupa-arkkitehti

Kadut ja puistot / Suunnittelu:

- Juuso Smolander, Suunnitteluinsinööri

- Teemu Vihervaara, Liikenneinsinööri
- Pirjo Salo, Liikenneinsinööri
- Annu Mustonen, Maisema-arkkitehti
- Ismo Kaarnasaari, Geotekniikka

Kasvatuksen ja oppimisen toimiala (Kaso):

Talous ja hallintopalvelut:

- Satu Turunen, Palveluverkkoasiantuntija
- Petra Lehtinen, Kalusteasiantuntija

Varhaiskasvatus:

- Lena Karlsson, Varhaiskasvatuspäällikkö
- Soile Granholm, Varhaiskasvatuspäällikkö

Yhteiset palvelut:

- Ellinoora Ala-Karvia, Osallisuusasiantuntija

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala (Kaku):

Toiminnalliset palvelut:

- Jani Raivio, Liikunnansuunnittelija
- Milla Katila, Liikuntapalvelukoordinaattori

Kaupunkistrategian ja johdon toimiala (Kajo):

Talousohjaus:

- Noora Järvi, Erityisasiantuntija

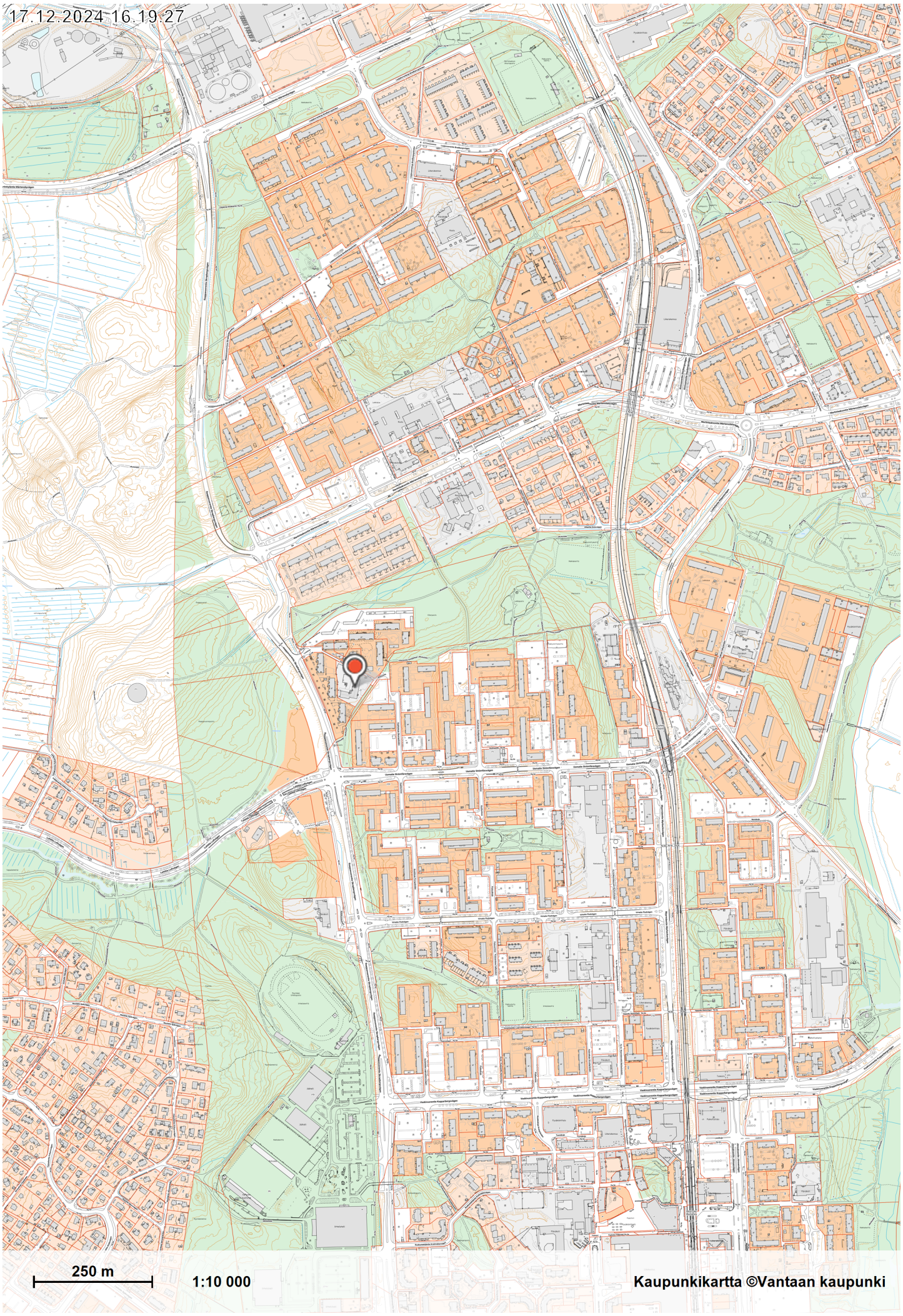
Hankinta:

- Janne Heikkilä, Palveluasiantuntija
- Sirpa Viinikari-Kauria, Ostopäällikkö
- Regina Hammarberg, Palveluasiantuntija

Työsuojeluvaltuutetut ja pääluottamusmiehet:

- Nina Rintanen, Työsuojeluvaltuutettu

Liite 1: sijaintikartta


17.12.2024 16.19.27
250 m
1:10 000
Kaupunkikartta ©Vantaan kaupunki

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
002078	21.1.2013	84/46

Vantaan kaupunki
Kaupunginosa 15

MYYRMÄKI

Asemakaavan muutos
Korttelit 15807 ja 15808 sekä virkistys- ja katualueet.
(Kumoutuvan asemakaavan katu- ja virkistysalueet.)

Kaupunginosa 17

MARTINLAAKSO

Virkistysaluetta.
(Kumoutuvan asemakaavan kortteli 17618 sekä katu- ja virkistysalueet.)

Tonttijako
Kortteli 15807 ja osa korttelia 15808.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 15808 (kumoutuva 17618).
1:2000

Vanda stad
Stadsdel 15

MYRBACKA

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 15807 och 15808 samt rekreations- och gatuområden.
(Gatu- och rekreationsområdena i den plan som upphävs.)

Stadsdel 17

MÅRTENSDAL

Rekreationsområdet.
(Kvarteret 17618 samt gatu- och rekreationsområdena i den plan som upphävs.)

Tomtindelning
Kvarteret 15807 och del av kvarteret 15808.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 15808 (upphävs 17618).
1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

AK — Asuinkerrostalojen korttelialue.

AK-alueita korttelei ssa 15807 ja 15808 koskevia määräyksiä:

Julkisivuaukotuksen tulee olla vaihteleva.

Asuinrakennuksissa tulee olla tasakatto.

Julkisivumateriaali on paikalla muurattu punatiili; tämä ei koske parvekkeiden ja terassien taustoja.

Alimman kerroksen julkisivun tulee poiketa käsittelyltään muista kerroksista.

Mahdollisia elementtisaumoja ei saa näkyä.

DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för flervåningshus.

Bestämmelser som gäller AK-områdena i kvarteren 15807 och 15808:

Öppningarna i fasaderna ska vara varierande.

Bostadsbyggnaderna ska ha plant tak.

Fasadmaterial är på platsen murad rödtegel; detta gäller inte balkongers och terrassers bakväggar.

Fasaden i nedersta våningen ska skilja sig från de andra våningarna.

Eventuella elementfogar får inte synas.

Sisäänkäyntejä tulee korostaa.

Korttelissa 15808 Raappavuorentien puoleiset parvekkeet ja terassit on lasitettava.

Tontille 15808/1 saa sijoittaa erityis- ja palveluasuntoja enintään 60 % rakennusoikeudesta.

Tontin 15808/1 maantasokerrokseen saa sijoittaa toimisto-, työ- ja palvelutiloja rakennusoikeuden lisäksi.

Asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi kerroksiin voidaan rakentaa asumista palvelevia väestönsuojia, varastoja, teknisiä tiloja, yhteissaunoja ja muita asukkaiden yhteistiloja, yhteensä enintään 15 % kerrosalasta. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja.

Porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan kussakin kerroksessa saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.

Rakentamatta jäävä tontin osa, jota ei käytetä leikki- tai oleskelualueeksi tai liikenteeseen, on istutettava; alueella tulee olla puita ja pensaita.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys.

Asfalttia saa käyttää vain ajoyhteyksillä.

Ajoyhteys tulee jaksottaa eri pinnoitteilla.

Asuinrakennuksiin johtavat sisäänkäytävät tulee kivetä.

Tontti on rajattava Y-korttelialuetta vastaan aidalla.

Tontti on rajattava LPA-korttelialuetta vastaan istutuksin.

Pysäköintialueet on erotettava muusta piha-alueesta istutuksin.

Asuntojen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB.

Rakentaminen ja muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua valtioneuvoston asetuksen 551/2009 mukaisesti.

Kaivaminen 5 metriä lähempänä maakaasuputken keskilinjaa on tehtävä kaasuyhtiön ohjeen mukaan.

Polkupyöräpaikkoja tulee varata 1 kpl / asuinhuone.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:
Autopaikkojen vähimmäismäärä asunnoille on 1 ap / 100 k-m² kaavakartassa annetusta rakennusoikeudesta, kuitenkin vähintään 0,8 ap / asunto. Jos autopaikkoja on vähintään 100 ja ne ovat vapaasti valittavissa, voidaan määrästä vähentää 10 %. Vallion tukemassa asuntotuotannossa autopaikkoja voidaan vähentää 15 %. Vierailupaikkoja tulee osoittaa 10 % asukkaille tarkoitettujen autopaikkojen lisäksi.

Erityis- ja palveluasunnot	1 ap / 150 k-m²
Palvelutilat	1 ap / 150 k-m²
Toimisto- ja työtilat	1 ap / 50 k-m²

Ingångarna skal framhävas.

I kvarteret 15808 ska balkongerna och terrasserna mot Skrapbergsvägen inglasas.

På tomten 15808/1 får placeras special- och servicebostäder på högst 60 % av byggrätten.

I markplanet på tomt 15808/1 får placeras kontors- arbets- och serviceutrymmen utöver byggrätten.

Utöver den våningsyta som anvisas i detaljplanen kan i respektive våningsplan byggas skyddsrum, förråd, tekniska utrymmen gemensamma bastur för invånarna och andra utrymmen som betjänar boendet, på sammanlagt högst 15 % av den tillåtna byggnadsytan. Dessa utrymmen dimensionerar inte bilplatser.

Utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan får på varje våning byggas den del av trapphusen som överstiger 15 m².

Den tomtdel som blir obebyggd och som inte används som lek- eller vistelseområde eller för trafik ska planteras; detta område ska förses med träd och buskar.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs.

Asfalt får användas endast på körförbindelser.

Körförbindelsen ska indelas med olika ytbeläggningar.

Entrégångar till bostadshusen ska stenläggas.

Tomten ska avgränsas mot Y-kvartersområdet med staket.

Tomten skall gränsas mot PLA-kvartersområdet med planteringar.

Parkeringsområdena ska avskiljas från det övriga gårdsområdet med planteringar.

Bostädernas ljudisolering ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB.

Bygg- och övriga verksamhet i närheten av naturgasledning är begränsad enligt statsrådets förordning 551/2009.

Grävning närmare än 5 meter från naturgasledningen mittlinje ska göras enligt gasföretags anvisningar.

Cykelplatser ska reserveras minst 1 st. / bostadsrum.

Minimiantalet bilplatser:
Minimiantalet bilplatser är för bostäderna 1 bp / 100 m²-vy av den byggrätt som angetts på plankartan, dock minst 0,8 bp / bostad. Om bilplatserna uppgår till minst 100 stycken och får väljas fritt, kan antalet minskas med 10 %. I staten subventionerade bostadsproduktion kan antalet minskas med 15 %. Gästplatser ska anvisas för 10 % av invånarantalet utöver de bilplatser som anvisats.

Special- och servicebostäder	1 ap / 150 m²-vy
Serviceutrymmen	1 bp / 150 m²-vy
Kontors- och arbetsutrymmen	1 bp / 50 m²-vy

Y — Yleisten rakennusten korttelialue.

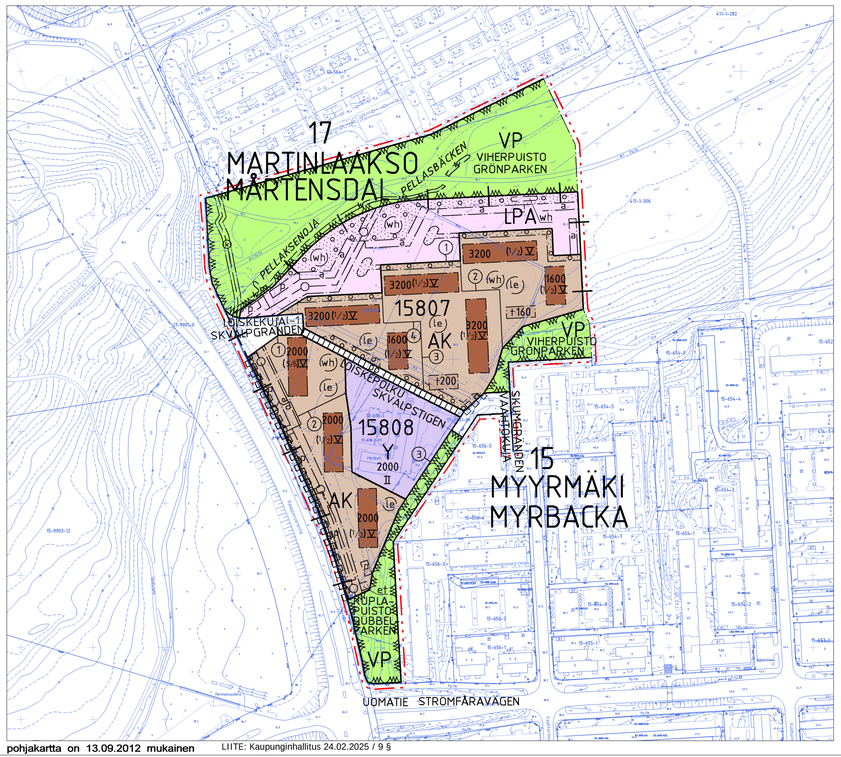
Y-aluetta korttelissa 15808 koskevia määräyksiä:

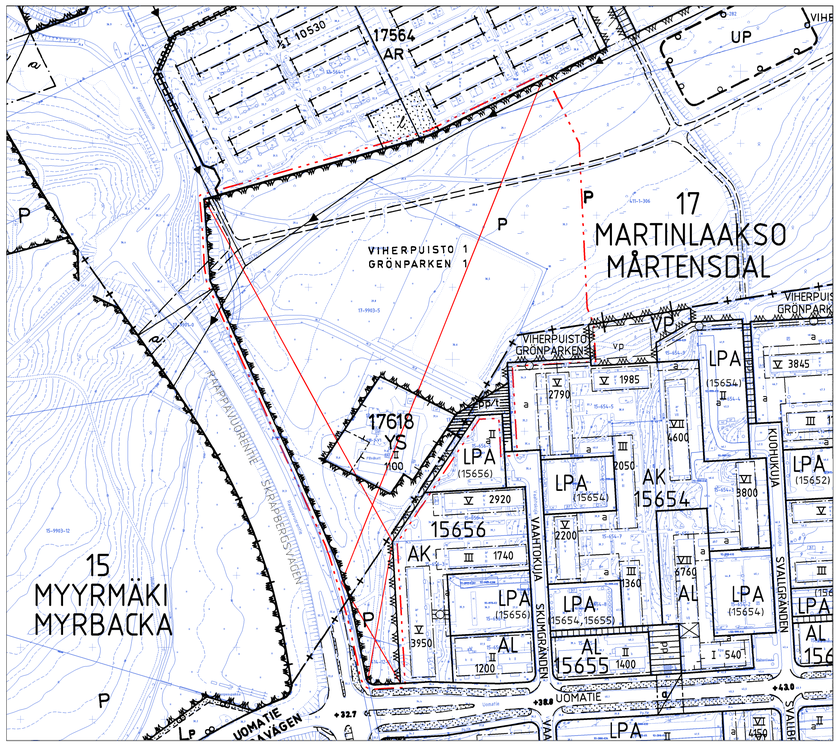
Alueelle saa rakentaa erityis- ja palveluasuntoja.
Autopaikkoja on varattava vähintään 1 ap / 150 k-m².

Kvartersområde för allmänna byggnader.

Bestämmelser som gäller Y -området i kvarter 15808:

På området får byggas special- och servicebostäder.
Bilplatser skall reserveras minst 1 bp / 150 m²-vy.





pohjakartta on 13.09.2012 mukainen

LIITE: Kaupunginhallitus 24.02.2025 / 9 §

LPA — **Autopaikkojen korttelialue.**

LPA-aluetta korttelissa 15807 koskevia määräyksiä:

Rakennuslupahakemuksen yhteydessä on esitettävä suunnitelma koko LPA-alueesta.

Autokatokset tulee rakentaa, niissä tulee olla viherkatto, pääasiallisen julkisivumateriaalin tulee olla paikalla muurattu punatiili ja seiniä tulee jaksottaa eri materiaaleilla.

Asfalttia saa käyttää vain ajoyhteyksillä.

Katoksettomat autopaikat tulee kivetä.

Pysäköintialue on jäsennettävä istutuksin.

Ajoyhteys tulee jaksottaa eri pinnoitteilla.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys.

Rakentaminen ja muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua valtioneuvoston asetuksen 551/2009 mukaisesti.

Kaivaminen 5 metriä lähempänä maakaasuputken keskilinjaa on tehtävä kaasuyhtiön ohjeen mukaan.

VP — **Puisto.**

Kvartersområde för bilplatser.

Bestämmelser som gäller LPA -området i kvarter 15807:

I samband med byggnadslovsansökan ska presenteras en plan för hela LPA-området.

Carportarna ska byggas och förses med gröntak, fasadmaterialen ska vara huvudsakligen på platsen murad rödtegel och väggarna ska indelas med olika material.

Asfalt får användas endast på körförbindelser.

Bilplatser utan takkonstruktion ska stenläggas.

Parkeringsområdet ska delas upp med planteringar.

Körförbindelsen ska indelas med olika ytbeläggningar.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs.

Bygg- och övriga verksamhet i närheten av naturgasledning är begränsad enligt statsrådets förordning 551/2009.

Grävning närmare än 5 meter från naturgasledningens mittlinje ska göras enligt gasföretags anvisningar.

Kaupunginosan raja.	Stadsdelsgräns.
Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.
Osa - alueen raja.	Gräns för delområde.
Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	Riktgivande gräns för område eller del av område.
① Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.	Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.
Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.
15 Kaupunginosan numero.	Stadsdelsnummer.
MYYR Kaupunginosan nimi.	Stadsdelens namn.
15807 Korttelin numero.	Kvartersnummer.
VIHERPUISTO — Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
PELLAKSENOJA — Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.	Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.
3180 Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
II Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.
(½) V Sulkeissa oleva murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi.	Bråktalet inom parentes framför den romerska siffran anger hur stor del av ytan i byggnadens största våningsplan som i första våningen får användas till så-
Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.
Rakennusala.	Byggnadsyta.
t Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.	Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.
et Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.	Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.
a Auton säilytyspaikan rakennusala.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.
Istutettava pensasaita.	Häck som skall planteras.
le Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattava alueen osa.	Riktgivande del av område som skall reserveras för lek och utevistelse.
l-1 Alueen osa, joka tulee korottaa ja laatoittaa tai kivetä.	Områdesdel som skall höjas och beläggas med plattor eller sten.
w Ohjeellinen vesialue.	Riktgivande vattenområde.
wh Ohjeellinen hulevesialue.	Riktgivande dagvattenområde.
Istutettava alueen osa.	Del av område som bör planteras.
Alueen osa, joka on kokonaisuudessaan kehitettävä suojavihervyöhykkeeksi.	Del av område som i sin helhet skall planteras så att den utgör en skyddsgrönzon.
Katu.	Gata.
pp Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.	För gång- och cykeltrafik reserverad gata.
ajo Ajoyhteys.	Körförbindelse.
Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för naturgasledning.
p Pysäköimispaikka.	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.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Timo Kallaluoto
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Mittausosasto

Pohjakartta täyttää kaavoitusmittausasetuksen 1284 / 1999 vaatimukset.

Karttakoordinaatti- ja korkeusjärjestelmä
VVJ, N43
1.1.2012 mukaan

Vantaalla / Vanda 21.2.2013

Pekka Tervonen
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Mätningsavdelningen

Baskartan fyller de anspråk som förordningen om planläggningsmätning 1284 / 1999 kräver.

Kartkoordinat- och höjdsystemet
enligt läget 1.1.2012

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 4.3.2013

Godkänd av stadsfullmäktige 4.3.2013

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	Pohjakarttalehtien numerot Baskartbladens nummer
002078	21.1.2013	84/46

Kv 4.3.2013

Vantaan kaupunki
Kaupunginosa 15

MYYRMÄKI

Asemakaavan muutos
Korttelit 15807 ja 15808 sekä virkistys- ja katualueet.
(Kumoutuvan asemakaavan katu- ja virkistysalueet.)

Kaupunginosa 17

MARTINLAAKSO

Virkistysaluetta.
(Kumoutuvan asemakaavan kortteli 17618 sekä katu- ja virkistysalueet.)

Tonttijako
Kortteli 15807 ja osa korttelia 15808.

Tonttijaon muutos
Osa korttelia 15808 (kumoutuva 17618).
1:2000

Vanda stad
Stadsdel 15

MYRBACKA

Ändring av detaljplanen
Kvarteren 15807 och 15808 samt rekreations- och gatuområden.
(Gatu- och rekreationsområdena i den plan som upphävs.)

Stadsdel 17

MÅRTENSDAL

Rekreationsområdet.
(Kvarteret 17618 samt gatu- och rekreationsområdena i den plan som upphävs.)

Tomtindelning
Kvarteret 15807 och del av kvarteret 15808.

Ändring av tomtindelningen
Del av kvarteret 15808 (upphävs 17618).
1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANEBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	3 m kaava - alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	Linje 3 m utanför planområdets gräns.
AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.	Kvartersområde för flervåningshus.
	AK-alueita korttelissa 15807 ja 15808 koskevia määräyksiä:	Bestämmelser som gäller AK-områdena i kvarteren 15807 och 15808:
	Julkisivuaukotuksen tulee olla vaihteleva.	Öppningarna i fasaderna ska vara varierande.
	Asuinrakennuksissa tulee olla tasakatto.	Bostadsbyggnaderna ska ha plant tak.
	Julkisivumateriaali on paikalla muurattu punatiili; tämä ei koske parvekkeiden ja terassien taustoja.	Fasadmaterial är på platsen murad rödtegel; detta gäller inte balkongers och terrassers bakväggar.
	Alimman kerroksen julkisivun tulee poiketa käsittelyltään muista kerroksista.	Fasaden i nedersta våningen ska skilja sig från de andra våningarna.
	Mahdollisia elementtisaumoja ei saa näkyä.	Eventuella elementfogar får inte synas.
	Sisäänkäyntejä tulee korostaa.	Ingångarna skal framhävas.
	Korttelissa 15808 Raappavuorentien puoleiset parvekkeet ja terassit on lasitettava.	I kvarteret 15808 ska balkongerna och terrasserna mot Skrapbergsvägen inglasas.
	Tontille 15808/1 saa sijoittaa erityis- ja palveluasuntoja enintään 60 % rakennusoikeudesta.	På tomten 15808/1 får placeras special- och servicebostäder på högst 60 % av byggrätten.
	Tontin 15808/1 maantasokerrokseen saa sijoittaa toimisto-, työ- ja palvelutiloja rakennusoikeuden lisäksi.	I markplanet på tomt 15808/1 får placeras kontors- arbets- och serviceutrymmen utöver byggrätten.
	Asemakaavaan merkityn kerrosalan lisäksi kerroksiin voidaan rakentaa asumista palvelevia väestönsuojia, varastoja, teknisiä tiloja, yhteissaunoja ja muita asukkaiden yhteistiloja, yhteensä enintään 15 % kerrosalasta. Nämä tilat eivät mitoita autopaikkoja.	Utöver den våningsyta som anvisas i detaljplanen kan i respektive våningsplan byggas skyddsrum, förråd, tekniska utrymmen gemensamma bastur för invånarna och andra utrymmen som betjänar boendet, på sammanlagt högst 15 % av den tillåtna byggnadsytan. Dessa utrymmen dimensionerar inte bilplatser.
	Porrashuoneiden 15 m² ylittävän osan kussakin kerroksessa saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi.	Utöver den i detaljplanen anvisade våningsytan får på varje våning byggas den del av trapphusen som överstiger 15 m².

Rakentamatta jäävä tontin osa, jota ei käytetä leikki- tai oleskelualueeksi tai liikenteeseen, on istutettava; alueella tulee olla puita ja pensaita.	Den tomtdel som blir obebyggd och som inte används som lek- eller vistelseområde eller för trafik ska planteras; detta område ska förses med träd och buskar.
Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs.
Asfalttia saa käyttää vain ajoyhteyksillä.	Asfalt får användas endast på körförbindelser.
Ajoyhteys tulee jaksottaa eri pinnoitteilla.	Körförbindelsen ska indelas med olika ytbeläggningar.
Asuinrakennuksiin johtavat sisääntulokäytävät tulee kivetä.	Entrégångar till bostadshusen ska stenläggas.
Tontti on rajattava Y-korttelialuetta vastaan aidalla.	Tomten ska avgränsas mot Y-kvartersområdet med staket.
Tontti on rajattava LPA-korttelialuetta vastaan istutuksin.	Tomten skall gränsas mot LPA-kvartersområdet med planteringar.
Pysäköintialueet on erotettava muusta piha-alueesta istutuksin.	Parkeringsområdena ska avskiljas från det övriga gårdsområdet med planteringar.
Asuntojen ääneneristävyyden ΔL lento- ja tieliikennemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB.	Bostädernas ljudisolering ΔL mot flyg- och vägtrafikbuller ska vara minst 32 dB.
Rakentaminen ja muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua valtioneuvoston asetuksen 551/2009 mukaisesti.	Bygg- och övriga verksamhet i närheten av naturgasledning är begränsad enligt statsrådets förordning 551/2009.
Kaivaminen 5 metriä lähempänä maakaasuputken keskilinjaa on tehtävä kaasuyhtiön ohjeen mukaan.	Grävning närmare än 5 meter från naturgasledningen mittlinje ska göras enligt gasföretags anvisningar.
Polkupyöräpaikkoja tulee varata 1 kpl / asuinhuone.	Cykelplatser ska reserveras minst 1 st. / bostadsrum.
Autopaikkojen vähimmäismäärät: Autopaikkojen vähimmäismäärä asunnoille on 1 ap / 100 k-m² kaavakartassa annetusta rakennusoikeudesta, kuitenkin vähintään 0,8 ap / asunto. Jos autopaikkoja on vähintään 100 ja ne ovat vapaasti valittavissa, voidaan määrästä vähentää 10 %. Valtion tukemassa asuntotuotannossa autopaikkoja voidaan vähentää 15 %. Vieraspaikkoja tulee osoittaa 10 % asukkaille tarkoitettujen autopaikkojen lisäksi.	Minimiantalet bilplatser: Minimiantalet bilplatser är för bostäderna 1 bp / 100 m²-vy av den byggrätt som angetts på plankartan, dock minst 0,8 bp / bostad. Om bilplatserna uppgår till minst 100 stycken och får väljas fritt, kan antalet minskas med 10 %. I staten subventionerade bostadsproduktion kan antalet minskas med 15 %. Gästplatser ska anvisas för 10 % av invånarantalet utöver de bilplatser som anvisats.
Erityis- ja palveluasunnot 1 ap / 150 k-m² Palvelutilat 1 ap / 150 k-m² Toimisto- ja työtilat 1 ap / 50 k-m²	Special- och servicebostäder 1 ap / 150 m²-vy Serviceutrymmen 1 bp / 150 m²-vy Kontors- och arbetsutrymmen 1 bp / 50 m²-vy
Y	**Yleisten rakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för allmänna byggnader.**
	Y-aluetta korttelissa 15808 koskevia määräyksiä:	**Bestämmelser som gäller Y -området i kvarter 15808:**
	Alueelle saa rakentaa erityis- ja palveluasuntoja. Autopaikkoja on varattava vähintään 1 ap / 150 k-m².	På området får byggas special- och servicebostäder. Bilplatser skall reserveras minst 1 bp / 150 m²-vy.
LPA	**Autopaikkojen korttelialue.**	**Kvartersområde för bilplatser.**
	LPA-aluetta korttelissa 15807 koskevia määräyksiä:	**Bestämmelser som gäller LPA -området i kvarter 15807:**
	Rakennuslupahakemuksen yhteydessä on esitettävä suunnitelma koko LPA-alueesta.	I samband med byggnadslovsansökan ska presenteras en plan för hela LPA-området.
	Autokatokset tulee rakentaa, niissä tulee olla viherkatto, pääasiallisen julkisivumateriaalin tulee olla paikalla muurattu punatiili ja seiniä tulee jaksottaa eri materiaaleilla.	Carportarna ska byggas och förses med gröntak, fasadmaterialen ska vara huvudsakligen på platsen murad röctegel och väggarna ska indelas med olika material.
	Asfalttia saa käyttää vain ajoyhteyksillä.	Asfalt får användas endast på körförbindelser.
	Katoksettomat autopaikat tulee kivetä.	Bilplatser utan takkonstruktion ska stenläggas.
	Pysäköintialue on jäsennettävä istutuksin.	Parkeringsområdet ska delas upp med planteringar.
	Ajoyhteys tulee jaksottaa eri pinnoitteilla.	Körförbindelsen ska indelas med olika ytbeläggningar.
	Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys.	På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs.
	Rakentaminen ja muu toiminta maakaasuputkiston läheisyydessä on rajoitettua valtioneuvoston asetuksen 551/2009 mukaisesti.	Bygg- och övriga verksamhet i närheten av naturgasledning är begränsad enligt statsrådets förordning 551/2009.
	Kaivaminen 5 metriä lähempänä maakaasuputken keskilinjaa on tehtävä kaasuyhtiön ohjeen mukaan.	Grävning närmare än 5 meter från naturgasledningens mittlinje ska göras enligt gasföretags anvisningar.
VP	**Puisto.**	**Park.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa - alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa - alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
①	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
15	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
MYYR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**

15807	Korttelin numero.	Kvartersnummer.
VIHERPUISTO	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.
PELLAKSENOJA	Korttelin, korttelinosan, alueen tai alueen osan nimi.	Namn på kvarteret, del av kvarteret, området eller del av området.
3180	Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.	Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.
II	Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.	Romersk siffra anger största tillåtna antal våningar i byggnader, byggnad eller del därav.
(½) V	Sulkeissa oleva murtoluku roomalaisen numeron edessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta saa rakennuksen ensimmäisessä kerroksessa käyttää kerrosalaan luettavaksi tilaksi.	Bråktalet inom parentes framför den romerska siffran anger hur stor del av ytan i byggnadens största våningsplan som i första våningen får användas till så-
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.
	Rakennusala.	Byggnadsyta.
t	Rakennusala, jolle saa sijoittaa talousrakennuksen.	Byggnadsyta där ekonomibyggnad får placeras.
et	Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.	Område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.
a	Auton säilytyspaikan rakennusala.	Byggnadsyta för förvaringsplats för bil.
	Istutettava pensasaita.	Häck som skall planteras.
le	Ohjeellinen leikki- ja oleskelualueeksi varattava alueen osa.	Riktgivande del av område som skall reserveras för lek och utevistelse.
l-1	Alueen osa, joka tulee korottaa ja laatoittaa tai kivetä.	Områdesdel som skall höjas och beläggas med plattor eller sten.
w	Ohjeellinen vesialue.	Riktgivande vattenområde.
wh	Ohjeellinen hulevesialue.	Riktgivande dagvattenområde.
	Istutettava alueen osa.	Del av område som bör planteras.
	Alueen osa, joka on kokonaisuudessaan kehitettävä suojavihervyöhykkeeksi.	Del av område som i sin helhet skall planteras så att den utgör en skyddsgrönzon.
	Katu.	Gata.
pp	Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu.	För gång- och cykeltrafik reserverad gata.
ajo	Ajoyhteys.	Körförbindelse.
k	Maakaasujohtoa varten varattu alueen osa.	Del av område reserverad för naturgasledning.
p	Pysäköimispaikka.	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.

TONTTIJAKO

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

TOMTINDELNING

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

Maankäytön, rakentamisen ja ympäristön toimiala
Kaupunkisuunnittelu

Timo Kallaluoto
Aluearkkitehti / Områdesarkitekt

Verksamhetsområdet för markanvändning, byggnad och miljö
Stadsplaneringen

Mittausosasto

Pohjakartta täyttää kaavoitusmittausasetuksen 1284 / 1999 vaatimukset.

Karttakoordinaatti- ja korkeusjärjestelmä
VVJ, N43
1.1.2012 mukaan

Vantaalla / Vanda 21.2.2013

Pekka Tervonen
Kaupungingeodeetti / Stadsgeodet

Mätningsavdelningen

Baskartan fyller de anspråk som förordningen om planläggningsmätning 1284 / 1999 kräver.

Kartkoordinat- och höjdsystemet
VVJ, N43
enligt läget 1.1.2012

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa 4.3.2013

Godkänd av stadsfullmäktige 4.3.2013

PÄIVÄKOTISUUNNITTELUOHJE **6 ryhmäaluetta**					**TILAOHJELMA**
27.5.2024				**126**	
ryhmäalueet A, B, C, D, E ja F jossa on á 21 lapsen ryhmä (tilamitoitus 3 kasvattajaa ja 21 lasta)					
tilapaikat yhteensä 126 lasta.				21	Huonekortit täydentävät tilaohjelmaa
Ryhmäalue A, 21 lasta	**Yhteensä hym2**	**/ lapsi**	**Käsin laskettu**		**muuta**
märkäeteinen	8	0,38	7,98		21 lapselle, voi tehdä kahdelle ryhmälle yhteisenä, silloin tila 16m2 (2x8m2)
eteistilat A	13	0,6	12,6		osana toimintatilaa
wc-pesutilat A	10	0,46	9,66		**yleisesti wc-tiloihin:** 3 wc-istuinta wc tilaa kohden, eriöt, etuhuoneellinen pesutila
toimintatila /suljettava rauhallinen tila /suljettavaa jakotilaa/ varastotilat A	79	3,75	78,75		Rauhallista tilaa käytetään myös lepotilana, kooltaan 42 m² (2 m2 / 21 lasta), varastotila 2m2/ryhmä, kaapistoja tai yksittäinen varasto
ryhmäalue A yht	**109,0**		108,99		
Ryhmäalue B, 21 lasta					
märkäeteinen					21 lapselle
eteistilat B					osana käytävää
wc-pesutilat B					
varastotilat					voivat olla kaapistoja tai yksittänen yhteinen varasto
ryhmähuoneet / lepohuone					lepotila suljettavissa
ryhmäalue B yht	**109**		108,99		ohjeellinen
Ryhmäalue C, 21 lasta					
märkäeteinen					21 lapselle
eteistilat C					osana käytävää
wc-pesutilat					
varastotilat					voivat olla kaapistoja tai yksittänen yhteinen varasto
ryhmähuoneet / lepohuone					lepotila suljettavissa
ryhmäalue C yht	**109**		108,99		ohjeellinen
Ryhmäalue D, 21 lasta					
märkäeteinen					21 lapselle
eteistilat					osana käytävää
wc-pesutilat					
varastotilat					voivat olla kaapistoja tai yksittänen yhteinen varasto
ryhmähuoneet / lepohuone					lepotila suljettavissa
ryhmäalue D yht	**109**		108,99		ohjeellinen
Ryhmäalue E, 21 lasta					
märkäeteinen					21 lapselle
eteistilat E					osana käytävää
wc-pesutilat E					
varastotilat					voivat olla kaapistoja tai yksittänen yhteinen varasto
ryhmähuoneet / lepohuone					lepotila suljettavissa
ryhmäalue E yht	**109**		108,99		ohjeellinen
Ryhmäalue F, 21 lasta					
märkäeteinen					21 lapselle
eteistilat F					osana käytävää
wc-pesutilat F					
varastotilat					voivat olla kaapistoja tai yksittänen yhteinen varasto
ryhmähuoneet / lepohuone					lepotila suljettavissa
ryhmäalue F yht	**109**		108,99		ohjeellinen
wc	2		2		yhdellä ryhmäalueella, helposti ulkoa saavutettava
Ryhmätilat yhteensä	**656,0**		**655,94**		
Yhteiset tilat:					
kotikeittiö / neuvottelu	6		6		neuvottelutilan yhteydessä, kotikeittiövarustelu, toimii henkilökunnan neuvottelu- ja taukotilana, lasten tilana, yhteiskäytössä asukkaisden kanssa, salin läheisyyteen.
työpaja	15		15		huom. hiekanerotuskaivo
pienryhmä / kerros	30		30		kahdelle ryhmälle yksi 10m2 yhteinen pienryhmä, poikkeus segregoitunut asuinalue
liikuntasali ja väline/patjavarastovarasto	80		80		toimii myös henkilökunnan koulutustilana, lasten lepotilana, varasto 6 m2, syvyys n.2m, yhteiskäytössä asukkaiden kanssa
ruokailutila	50	0,4	50		yhteiskäytössä asukkaiden kanssa, erillinen sis.käynti asukkaille liikuntasaliin ja ruokailutilaan
ruuanjakelulinjaston vaatima tila	6		6		

wc-tila ruokasalin yhteyteen	2		2		
vararuokavarasto	2		2		lukittava kaapisto tai varasto lähelle ruokailutilaa
inva-wc / kerros	16,5		16,5		3-kerroksinen ratkaisu
Yhteiset tilat. yhteensä:	**208**		207,9		
Lasten toiminta-tilat yhteensä:	**863,9**	hym2	863,84		
	60,5	7 % toimint	60,4688		
	924,4		924,3088		
	7,34		7,3357841		toiminta-alaa / tilapaikka
Henkilökunnan tilat, työ- ja sos.tilat					
toimisto / johtaja	12		12		monikäyttöinen toimistotila
neuvottelutila	15		15		kotikeittiön yhteydessä, tilat erotettuna toisistaan seinällä
henkilökunnan työhuone	12		12		
perhe- ja konsultaatiotila / työhuone / neuvottelu	10		10		sijoitetaan johtajan huoneen viereen
henk.kunnan wc:t 2kpl	6		6		1 kpl wc/kerros, miehille ja naisille
henk.kunnan suihkutila	3		3		Voi olla yhteinen (mahduttava pukeutumaan, tarvitsee tason vaatteille)
henk.kunnan pukutila, 18h x 0,8m2	15		14,4		Voi olla yhteinen, sisältää kaksi WC:tä, lisäksi suihkutilassa pukeutumismahdollisuus
Toimintatilat tilat yhteensä:	**73,0**		**72,4**		
Keittiö ja huoltotilat					
palvelukeittiö aputiloineen	48		48		keittiön wc, keittiö aputiloineen poisluk. rullakoiden ja pahvin säilytystilat
siivouskeskus ja vaatelhuoltotila	16		16		yhdistetty tila, huom. likainen ja puhdas puoli
siivouskomero	3		3		
keskusvarasto	7	0,05	6,3		
Tilat yhteensä	**74,0**		**73,3**		
Hyötyalat ilman teknisiä tiloja:	**1010,9**	**hym2**	**1009,5**		
			1266,42		
Tekniset tilat					
iv-konehuone 7% bruttoalasta		x			
sähköpääkeskus		x			
Käytävätilat					
Käytävät, poistumistiereitit		x			
Porrashuoneet		x			
tuulikaapit		x			
bruttoalatavoite 1440 brm2					
mitoitustavoite 8,5 htm2/lapsi (1071htm2)					
YHTEENSÄ					
Vantaan kaupunki, tilakeskus, hankevalmistelu					
hyötyalasta huoneistoalaksi kerroin:	1,12	**1132,1968**	**1130,6848**	**htm2**	RT-kortin mukainen
		8,9856889	**8,9856889**		huoneistoalaa/tilapaikka
	1,13	1142,3	1140,8	**htm2**	Vantaa
					huoneistoalaa/tilapaikka (RT 9 htm2/tilapaikka; RT-taulukossa iso liikuntasali)
hyötyalasta bruttoalaksi kerroin:	1,32	**1334,3748**	**1332,5928**	**brm2**	RT-kortin mukainen (1,12 - 1,5)
	1,44	**1455,6816**	**1453,7376**	**brm2**	Vantaa

		11.12.2024	
Päiväkoti Aalto			
Huoneistoala		**1 142**	**htm2**
Jälleenhankinta-arvo		**7 109 000**	**€**
Tekninen arvo		**7 109 000**	**€**
Rakennuskustannukset		**7 109 000**	**€**
- rakentamisen yksikköhinta		**6 225,04**	**€/htm2**

ALUSTAVA VUOKRAKUSTANNUSLASKELMA ALV 0%

Perusvuokra:		€/a	€/htm2/a	€/htm2/kk
Korjausvastike	3,0 %	213 270	186,75	15,56
Korko	3,0 %	213 270	186,75	15,56
Maanvuokra		29 738	26,04	2,17
Yhteensä		**456 278**	**399,54**	**33,30**

Ylläpitovuokra:	€/a	€/htm2/a	€/htm2/kk
Sähkö	10 278	9,00	0,75
Lämmitys	14 252	12,48	1,04
Vesi	2 741	2,40	0,20
Kiinteistönhuolto	10 415	9,12	0,76
Kunnossapito	6 852	6,00	0,50
Yleishoito	1 644	1,44	0,12
Yhteistehtävät	13 704	12,00	1,00
Yhteensä	**59 886**	**52,44**	**4,37**

Sisäinen vuokra yhteensä	**516 164**	**451,98**	**37,67**

Lopullinen vuokra määräytyy toteutuneiden kustannusten mukaan

		11.12.2024	
Päiväkoti Aalto			
Huoneistoala		**1 142**	**htm2**
Jälleenhankinta-arvo		**7 109 000**	**€**
Tekninen arvo		**7 109 000**	**€**
Rakennuskustannukset		**7 109 000**	**€**
- rakentamisen yksikköhinta		**6 225,04**	**€/htm2**

ALUSTAVA VUOKRAKUSTANNUSLASKELMA ALV 0%

Perusvuokra:		€/a	€/htm2/a	€/htm2/kk
Korjausvastike	3,0 %	213 270	186,75	15,56
Korko	3,0 %	213 270	186,75	15,56
Maanvuokra		29 738	26,04	2,17
Yhteensä		**456 278**	**399,54**	**33,30**

Ylläpitovuokra:	€/a	€/htm2/a	€/htm2/kk
Sähkö	10 278	9,00	0,75
Lämmitys	14 252	12,48	1,04
Vesi	2 741	2,40	0,20
Kiinteistönhuolto	10 415	9,12	0,76
Kunnossapito	6 852	6,00	0,50
Yleishoito	1 644	1,44	0,12
Yhteistehtävät	13 704	12,00	1,00
Yhteensä	**59 886**	**52,44**	**4,37**

Sisäinen vuokra yhteensä	**516 164**	**451,98**	**37,67**

Lopullinen vuokra määräytyy toteutuneiden kustannusten mukaan

Rakennushankkeen turvallisuusriskit, HAVAT Riskikartta

KOHDE: Viherpuiston päiväkoti

PÄIVÄYS: 4.12.2024

LAATIJAT: Ritva Kokkola-Lemarchand, Jukka Tuhkanen

Rakennushankkeen ominaisuudet

- ☐ Koko
- ☐ Muoto
- ☐ Suuruus
- ☐ Mitat
- ☐ Poikkeuksellisuus
- ☐ Ainutkertaisuus
- ☐ Materiaalivalinnat
- ☐ Tekniset ratkaisut,
- ☐ Runkoratkaisu
- ☐ Ajankohta
- ☐ Suunnitteluratkaisut,
- ☐ Vaativuus
- ☐ Rakennuksen kunto
- ☐ Talotekniikka,
- ☒ Muu, kustannukset, hankkeen aikataulu, liikennejärjestelyt, tontilta puretaan päiväkoti

Työturvallisuutta ja terveyttä koskevat tiedot

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

Rakennushankkeen luonne

- ☐ Työmaan johtamisen erityispiirteet
- ☐ Yhteensovittamisen erityispiirteet
- ☐ Aikataulu
- ☐ Urakoitsijoiden määrä
- ☐ Urakkarajat
- ☐ Erillistoimitukset
- ☐ Töiden läheisyys/peräkkäisyys
- ☐ Töiden päällekkäisyys
- ☐ Tiedonkulun erityispiirteet
- ☐ Työmenetelmien reunaehdot
- ☐ Muu

Rakennushankkeen olosuhteet

- ☐ Varottavat rakenteet
- ☐ Vaaralliset johdot
- ☐ Varottavat toiminnot
- ☐ Asukkaat, asiakkaat, tilaajan henkilöstö, vuokralaiset, käyttäjät
- ☐ Liikenne, liikennemuodot,
- ☐ Työkoneiden käyttö
- ☐ Työvälineiden käyttö
- ☐ Materiaalit ja aineet
- ☐ Vaaralliset jätteet
- ☐ Teollinen toiminta lähellä, prosessit
- ☐ Tilojen rakennusaikainen käyttö
- ☐ Muu toiminta
- ☐ Herkät laitteet ja laitteistot
- ☐ Muut ympäristötekijät,
- ☒ Purettavat rakenteet, purettava päiväkoti
- ☐ Sähkökaapelit/kaasuputket
- ☐ Muu

Työhön liittyviä vaaroja

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

10 § Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilat, tarveselvityksen hyväksyminen

VD/1931/10.03.02.01/2024

PT/AK/PW/EK/RK

Vantaan palveluverkkosuunnitelman mukaan Aviapoliksen suuralueen asukasmäärän kasvaessa asukkaiden yhteisöllisistä tilatarpeista huolehditaan perustamalla alueelta nyt puuttuvat asukas- ja nuorisotilat. Kaupunkikulttuurin 02/2023 laatiman esityksen mukaan Aviapoliksen nuorisotilan tarvittava laajuus olisi 920 hym2 ja asukastilojen n. 800 hym2. Tarveselvityksen aikana todettiin asukas- ja nuorisotilojen hyötyvän tilojen yhteiskäytöstä ja niiden yhteisen tilaohjelman laajuus on 1800 hym2 / 1335 htm2. Uusien vuokratilojen käyttöönotto tulee ajoittumaan vuosille 2028–2030 liittyen Aviapoliksen asema-alueen liike- ja palvelutilojen rakentamisen kehitykseen.

Tarveselvitys on tehty yhteistyössä kaupunkikulttuurin toimialan, kaupunkisuunnittelun ja toimitilajohtamisen kanssa. Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilojen tarve sisältyy kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan 2022–2031 ja on kirjastojen, asukastilojen ja nuorisotilojen toimitilaverkkoselvityksen 2023–2032 mukainen hanke.

Uudet asukas- ja nuorisotilat vastaavat Aviapoliksen suuralueen asukasmäärän kasvuun. Aviapoliksen suuralueella on noin 21 000 asukasta ja määrän ennustetaan kasvavan noin 8000 hengellä vuoteen 2032 mennessä. Aviapoliksessa määrällisesti eniten kasvavia ikäryhmiä ovat 18–29-vuotiaat sekä yli 50-vuotiaat. Kyseisten ryhmien kasvu heijastuu niin nuorten aikuisten kuin ikääntyneidenkin kokoontumistilojen tarpeena. Vantaan palveluverkkosuunnitelman mukaan Aviapoliksen suuralueen asukasmäärän kasvaessa asukkaiden yhteisöllisistä tilatarpeista huolehditaan perustamalla alueelta nyt puuttuvat asukas- ja nuorisotilat.

Tarveselvityksessä on laadittu kolme tilaohjelmaa, koska tulevaa sijoituskohdetta ei ole vielä tiedossa. Asukas- ja nuorisotilat erikseen ja edellä mainitut tilat yhdessä. Tarveselvityksen aikana todettiin, että tilojen yhteiskäytössä syntyy synergiaetuja. Uusilla alueilla kuten Aviapoliksessa asukastila toteutetaan mieluiten yhdessä Vantaa-Infon, kulttuuri- ja kirjastopalvelujen kanssa ja vähintäänkin nuorisotilojen yhteyteen.

Tilat tulevat sijoittumaan vuokrakohteeseen (uudis- tai olemassa oleva rakennus) liike – ja palvelutilojen yhteyteen ensisijaisesti Aviapoliksen aseman välittömään läheisyyteen. Tilojen tulee olla helposti saavutettavissa ja käytettävissä 24/7.

Sekä asukastilan että nuorisotilan kävijöissä on kaikenikäisiä ja monista eri taustoista tulevia ihmisiä. Tämän takia tilojen tulee olla muunneltavia ja soveltuvia niin päivä- kuin iltakäyttöön.
Tilat ovat esteettömät, viihtyisät, toimivat ja tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä ekologisiin ja kestävän kehityksen mukaisiin ratkaisuihin. Suunnittelussa tulee huomioida Vantaan kiertotalouden tiekartan sekä Ekokompassin tavoitteet. Tilojen laaja, monipuolinen ja samanaikainen käyttö asettaa korkeat vaatimukset äänieristykselle sekä ilmanvaihdon riittävyydelle.
Henkilökunnan ja asiakkaiden henkilöturvallisuuteen tulee kiinnittää erityistä huomiota: kuten kulunvalvonta ja tallentava kameravalvonta. Kaikista tiloista tulee olla vaihtoehtoinen poistumisreitti.

Tilojen käyttäjiä ja työntekijöitä osallistetaan suunnitteluprosessin kaikissa vaiheissa.

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä vuosien 2024–2033 investointiohjelmassa ei ole varausta tälle hankkeelle, koska kyseessä on tuleva vuokrakohde. Tarveselvityksessä esitetty vuokra-arvio perustuu Kivistöön toteutetun nuorisotilan vuokraan. Pääomavuokra-arvio on n. 31 €/htm2 ja ylläpitokustannukset 9,50 €/htm2, jolloin kokonaisvuokra-arvio 40,5 €/htm2.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta 11.2.2025 § 6

Vs. apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilojen 8.1.2025 päivätty tarveselvitys.

Päätös: Hyväksyttiin esitys.

___

Kaupunkitilalautakunta 12.2.2025 § 6

Kiinteistöjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle hyväksyttäväksi Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilojen 8.1.2025 päivätty tarveselvitys sillä edellytyksellä, että kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinninlautakunta on hyväksynyt sen osaltaan.

Päätös: Hyväksyttiin esitys.

___

Talous- ja strategiajohtaja toteaa, että Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilojen tarve sisältyy kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan 2022–2031. Kaupunginvaltuuston hyväksymässä vuosien 2024–2033 investointiohjelmassa ei ole varausta tälle hankkeelle, koska kyseessä on tuleva vuokrakohde. Tilojen pääomavuokra-arvio on n. 31 €/htm2 ja ylläpitokustannukset 9,50 €/htm2, jolloin kokonaisvuokra-arvio 40,5 €/htm2.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 21 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin ja kaupunkikonsernin yli 3 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien toimitilainvestointihankkeiden tarveselvitysten (kustannusennusteineen) ja yhdistettyjen tarveselvitys-hankesuunnitelmien (tavoitehintoineen) hyväksymisestä.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 10

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilojen 8.1.2025 päivätty tarveselvitys.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilat tarveselvitys liitteineen

Täytäntöönpano: Kiinteistöt ja tilat, toimitilajohtaminen

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
rakennuttaja-arkkitehti Ritva Kokkola-Lemarchand, puh. 040 6155338,
nuorisotyön päällikkö Pekka Mäkelä, puh. 040 077 3282,
yhteisöpäällikkö Hanna Kuisma, puh. 050 318 0983,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

TARVESELVITYS

AVIAPOLIKSEN ASUKAS- JA NUORISOTILAT

8.1.2025

Vantaan kaupunki / Kaupunkiympäristö
Kiinteistöt ja tilat / Toimitilajohtaminen /
Hankevalmistelu
8.1.2025

Rakennuttaja arkkitehti /Projektin vetäjä
Ritva Kokkola-Lemarchand

SISÄLLYSLUETTELO

1. HANKETIETOKORTTI 5

2 YHTEENVETO 6

3 HANKKEEN PERUSTEET 6

3.1 Palvelustrategiset linjaukset / liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan 6

3.2 Väestöennuste / suhde kokonaistarpeeseen 7

3.3 Esiselvitykset / vaihtoehtoiset tilanhankintatavat / muiden palvelutarpeiden yhdistäminen (toimitilaverkkoselitykset) 8

4 TILOJEN TOIMINNAN KUVAUS, TILAOHJELMA JA TILOJEN VAATIMUKSET 8

4.1 Tilojen toiminnan kuvaus 8

4.1.1 Nuorisotila 8

4.1.2 Asukastilat 9

4.1.3. Yhteiskäyttöiset tilat 10

4.1.4 Henkilökunnan tilat 11

4.1.5 Pesu- ja wc-tilat 11

4.1.6 Keittiötilat 11

4.1.7 Siivoustilat 11

4.1.8 Jätehuollon tilat 12

4.1.9 Väestönsuojatilat 13

4.10 Pihan vaatimukset 13

4.2 Tilaohjelmat 13

4.3 Tilojen vaatimukset 14

4.4 Kuntalaisten osallistaminen 14

5 RAKENNUS 15

5.0 Yleiset tavoitteet ja vaatimukset 15

5.0.1 Elinkaari- ja energiatehokkuustavoitteet 15

5.0.2 Tilatehokkuustavoite 16

5.0.3 Muuntojoustovaatimus 16

5.0.4 Ääniolosuhteet 17

5.0.5 Palotekniset vaatimukset 17

5.0.6 Sisäilmatavoitteet 17
5.0.7 Puhtaanapitopalvelun tavoitteet 17
5.0.8 Esteettömyysvaatimus 18
6.1 Arkkitehtoniset tavoitteet 18
6.2 Rakennetekniset tavoitteet 19
6.3 LVIA-tekniset tavoitteet 21
6.3.1 Lämmitys ja jäähdytys 22
6.3.2 Ilmanvaihto 23
6.3.3 Vesi ja viemäri 23
6.3.4 Automaatio 24
6.3.5. Huoltokirja 24
6.4 Sähkötekniset tavoitteet 25
Yleistä 25
6.4.1 Aluesähköistys ja liittymät 25
6.4.2 Sähkönjakelu ja keskukset 25
6.4.3 Johtotiet 26
6.4.4 Johdot ja niiden varusteet 26
6.4.5 Valaistusjärjestelmät 26
6.4.6 Yleiskaapelointijärjestelmä 27
6.4.7 Yhteisantennijärjestelmä 27
6.4.8 Äänentoisto-, AV- ja kuulutusjärjestelmät 28
6.4.9 LE-WC-hälytysjärjestelmä 28
6.4.10 Soittokellot ja ovipuhelimet 28
6.4.11 Info-TV-järjestelmä 28
6.4.12 Kiinteistöautomaatiojärjestelmä 28
6.4.13 Murtosuojausjärjestelmä 28
6.4.14 Videovalvontajärjestelmä 29
6.4.15 Merkki- ja turvavalaistusjärjestelmä 29
6.4.16 Paloilmoitinjärjestelmä 29
6.4.17 Lukitus- ja tilanvarausjärjestelmä 29
6.4.18 Savunpoistojärjestelmä 29
6.4.19 Automaattinen sammutusjärjestelmä (sprinkleri tai vastaava) 29
6.4.20 Koneet, laitteet ja erityisjärjestelmät 29
7 TONTTI JA RAKENNUSPAIKKA 30
7.1 Rakennuspaikan/kohteen sijainti ja hallinta 30

8. HANKKEEN LAAJUUSTAVOITE 30

9. VÄISTÖTILATARVE 30

10. KUSTANNUKSET 30

10.1 Rakennuskustannukset 30

10.2 Käyttökustannusennuste 31

10.3 Ensikertaisen kalustamisen ja varustamisen kustannusennuste 31

11 RAHOITUS, TOTEUTUS JA AIKATAULU 31

12 TYÖTURVALLISUUSASIAT 31

13 RISKIT 32

14 HANKESUUNNITTELUTYÖRYHMÄ 32

Liitteet:

- Liite 1: Asukastilat tilaohjelma
- Liite 2: Nuorisotilat tilaohjelma
- Liite 3: Asukas- ja nuorisotilat yhdessä
- Liite 4: Havat-riskikartta

1. HANKETIETOKORTTI

VD/1931/10.03.02.01/2024

Kohteen nimi: Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilat						
Tarpeen kuvaus: Aviapoliksen suuralueella ei ole asukas- ja nuorisotilaa palvelemaan kasvavan asukasmäärän tilatarpeita						
Liittyminen muihin hankkeisiin ja selvityksiin: **Kirjastojen, asukastilojen ja nuorisotilojen toimitilaverkkoselvitys ajalle 2023-2032**						
Tarpeen perustelut: Palveluverkkosuunnitelman sekä vuonna 2015 laaditun ja vuonna 2024 päivitettävän asukastilaohjelman mukaisesti jokaisella suuralueella tulee olla asukkaiden ja järjestöjen käytössä oleva tila						
Käyttäjätoimiala(t): Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala						
Kaupunginosa: Aviapoliksen suuralue	**Kiinteistötunnus:** 92-			**Tontin pinta-ala:** m^{2} -		
Osoite ja tontti: ei vielä tiedossa	**Kaavatiedot:** -			**Rakennusoikeus:** m2		
Tilatarve, suuruus ja kustannukset (ALV 0%)				**Investointikustannus**		
	brm²	**htm²**	**hym²**	**€**	**€ / brm²**	**€ / htm²**
Asukastilat ja nuorisotilat yhdessä	2790	2425	1800			
Asukastilat	1535	1335	990			
Nuorisotilat	1520	1325	980			
Investointikustannus tilapaikkaa kohden				€ / tilapaikka		
Väistötilan tarve: Ei väistötilatarvetta						
Määrärahavaraus investointiohjelmassa: Vuokrakohde, ei määrärahavarausta investointiohjelmassa						
Hankkeen toteutusaikataulu: Käyttöönotto 2028 - 2030, tarkentuu myöhemmässä vaiheessa						
Ylläpitokustannukset € / v (alv 0 %): Asukas- ja nuorisotilat yhdessä 276 450 **€ / v (alv 0 %)** Asukastilat 152 190 **€ / v (alv 0 %)** Nuorisotilat 151 000 **€ / v (alv 0 %)**						
Toimintakustannukset käyttäjätoimialalle €/v (alv 0%): Asukastilat: 400 000 € Nuorisotilat: 375 000 €						
Ensikertainen kalustaminen ja varustaminen € (alv 0 %): Nuorisotila 450 000 euroa Asukastila 300 000 euroa						
Vuokra-arvio käyttäjätoimialalle:						
Tuleva vuokra:				31 € / m^{2} / kk (alv 0 %) pääomavuokra 9,50 €/m2/kk (alv 0 %) ylläpitokustannus yhteensä 40,5 €/m2/kk		
Vuokravaikutus (alv0%) Asukas- ja nuorisotilat yhdessä Asukastilat Nuorisotilat				 1 178 556 € / v 648 820 € / v 643 950 € / v		
Vuokravaikutus/tilapaikka	€ / kk					
Laatija (t): Pekka Mäkelä, Hanna Kuisma, Jussi Juntunen, Ritva Kokkola-Lemarchand				**Päivämäärä:** 8.1.2025		

2 YHTEENVETO

Nuoriso- ja yhteisöpalvelut ovat lähipalveluja ja tilat toimivat myös lähialueensa asukkaiden harrastus- ja kohtaamispaikkoina. Tulevaisuuden tiloilta ja palveluilta edellytetään hyvää muunneltavuutta sekä soveltuvuutta kehittyviin ja muuttuviin tarpeisiin sekä yhteiskäyttöön muiden palvelujen kanssa. Tiloja käytetään kaikkina viikonpäivinä ja kaikkina vuorokaudenaikoina. Painopisteenä ovat erityisesti kasvavat Vantaan keskukset; Tikkurila, Aviapolis, Kivistö ja Myyrmäki.

Aviapoliksen suuralueella ei ole asukas- ja nuorisotilaa palvelemaan kasvavan asukasmäärän tilatarpeita. Tilojen tulee olla helposti saavutettavissa, joten keskeinen sijainti Aviapoliksen aseman läheisyydessä liike- ja palvelutilojen yhteydessä on tärkeää. Tällä hetkellä aseman alue on vasta kehittymässä, joten tilojen tuleva sijoituspaikka ja ajankohta eivät ole vielä tiedossa.

Tarveselvityksessä on tutkittu kolmea erilaista vaihtoehtoa: asukastilat ja nuorisotilat omina kokonaisuuksinaan sekä asukas- ja nuorisotilat yhdessä. Näille vaihtoehdoille on laadittu omat tilaohjelmat. Toimintojen sijoittuminen yhteen tuottaa synergiaetuja sekä henkilöstön että tilojen yhteiskäytön osalta ja se on myös molempien palveluiden tavoitetila.

3 HANKKEEN PERUSTEET

3.1 Palvelustrategiset linjaukset / liittyminen palveluverkkosuunnitelmaan

Kaupunkitasoisen palveluverkkosuunnitelman 2022-2031 mukaan Aviapoliksen suuralueen asukasmäärän kasvaessa asukkaiden yhteisöllisistä tilatarpeista huolehditaan perustamalla alueelta nyt puuttuva asukastila. Asukastilat toteutetaan tarvittaessa yhdessä vapaa-ajan palvelujen ja kirjaston kanssa. Aviapoliksen alueella nuorisotoiminnan lähipalveluna toimii Pakkalan nuorisotila. Kasvavan nuorten määrän tarpeisiin toteutetaan koko suuraluetta palveleva nuorisotila ensisijaisesti aseman seudulle palvelukeskuksen omaiseen tilaan, missä on muitakin julkisia palveluita tai liiketilojen yhteyteen.

3.2 Väestöennuste / suhde kokonaistarpeeseen

Vuonna 2024 vantaalaisten määrä ylitti 250 000 henkeä. Väestönkasvun arvioidaan jatkuvan vahvana myös tulevaisuudessa. Uusimman, vuonna 2024 tehdyn väestöennusteen mukaan väestön määrä kasvaa noin 270 000 henkilöön vuoden 2028 loppuun mennessä ja 2030-luvun alkupuolella ylitettäisiin 280 000 asukkaan raja. Ennustettu väestönkasvu on voimakkainta 30–64-vuotiaiden ikäryhmissä, joiden määrän arvioidaan kasvavan yhteensä noin 27 000 henkilöllä. Väestön ikääntyminen näkyy Vantaalla erityisesti yli 75-vuotiaiden ikäryhmässä, jonka ennustetaan kasvavan yli 6 000 henkilöllä vuoteen 2033 mennessä.

Aviapoliksen suuralueella on noin 21 000 asukasta ja määrän ennustetaan kasvavan noin 8000 hengellä vuoteen 2032 mennessä. Ennustettu väestönkasvu painottuu suunnitellun uudisrakentamisen myötä Veromiehen kaupunginosaan. Aviapoliksessa määrällisesti eniten kasvavia ikäryhmiä ovat 18–29-vuotiaat sekä yli 50-vuotiaat. Aviapoliksessa 18–29-vuotiaiden määrän ennustetaan kasvavan noin 3000 hengellä ja yli 50-vuotiaiden määrän noin 4000 hengellä vuoteen 2033 mennessä. Kyseisten ryhmien kasvu voi heijastua niin nuorten aikuisten kuin ikääntyneidenkin kokoontumistilojen tarpeena. Jo nykyiselläänkin erityisesti eläkeläisjärjestöt tarvitsevat kokoontumistiloja.

Aviapoliksen alueen väestöennuste

Ikä	2022		2027		2032	
	hlöä	%	hlöä	%	hlöä	%
0–6	1 867	8,9	2 006	8,1	2 179	7,6
7–12	1 941	9,3	1 673	6,7	1 699	5,9
13–15	986	4,7	1 036	4,2	844	2,9
16–29	3 662	17,5	4 966	20,0	6 171	21,5
30–44	5 684	27,1	6 357	25,6	7 184	25,0
45–64	5 068	24,2	6 542	26,4	7 611	26,5
65–74	1 090	5,2	1 266	5,1	1 790	6,2
75-	643	3,1	963	3,9	1 245	4,3
Yht.	20 941	100	24 808	100	28 723	100

Lähde: toteuma Tilastokeskus (2022) ja ennuste Vantaan kaupunki (2027-2032)

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

Kirjastojen, asukastilojen ja nuorisotilojen toimitilaverkkoselvitys ajalle 2023-2032.

4 TILOJEN TOIMINNAN KUVAUS, TILAOHJELMA JA TILOJEN VAATIMUKSET

4.1 Tilojen toiminnan kuvaus

4.1.1 Nuorisotila

Tilakokonaisuuden muodostavat erilliset huoneet, jotka ovat monikäyttöisiä ja muunneltavia. Päätilana on nuorten hengailutila, johon saavutaan sisääntuloaulasta. Muita tiloja ovat erikokoiset monitoimitilat, monitoimikeittiö, pelihuone, keskusteluhuone, vetäytymistila, kuntosali, monitoimisali aputiloineen, wc-tilat, henkilökunnan sosiaalitilat sekä varastotilat. Keittiötiloissa tarvitaan paljon säilytystilaa sekä erillinen siivoustarvikekaappi. Monitoimisali voi olla yhteinen asukastilojen kanssa.
Nuorisotilat ovat viihtyisiä, tyylikkäitä ja toimivia. Tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä ekologisiin ja kestävän kehityksen mukaisiin ratkaisuihin. Kaikkien pintojen kestävyys ja pestävyys on tärkeää. Helposti muutettavat tilaratkaisut ja tilojen monikäyttöisyys ovat keskeisiä ominaisuuksia. Tiloissa pitää voida toimia samanaikaisesti useamman toimijan ja toisaalta osan tiloista olisi hyvä muuntua yhdeksi tilakokonaisuudeksi esimerkiksi suurempia tapahtumia järjestettäessä. Tilojen samanaikainen käyttö asettaa vaatimukset äänieristykselle. Nuorisotyön toiminta-aikojen vuoksi tilan tulee olla käytettävissä 24/7. Erityisten toiminta-aikojen vuoksi tiloissa tulee olla ilmastoinnin säätömahdollisuus. Tiloihin tarvitaan huone hiljentymiseen ja rauhoittumiseen ja missä nuorisotyöntekijä voi rauhassa keskustella nuorten kanssa. Nuorisotyö on luokiteltu työksi, missä jokaisella työntekijällä tulee olla henkilökohtainen pukukaappi vaihtovaatteita varten ja suihkutilat. Toimistotila on kompakti ja monikäyttöinen. Erilaisia säilytys- ja varastotiloja tarvitaan runsaasti. Kaikissa tiloissa tulee huomioida tilojen äänieristys, akustiikka, esteettömyys ja turvallisuus. Jokaisessa huonetilassa tulee olla kaksi sisäänkäyntiä. Suunnittelussa otetaan huomioon erillinen seloste ”Nuorisotilan spesifikaatiot 2024, pm” Sisäänkäyntien tulee olla katettuja, luiskattomia ja

kynnyksettömiä. Ovien avausmekanismi suunnitellaan sellaiseksi, että niin pyörätuolilla, rollaattorilla kuin lastenvaunuilla liikkuminen on helppoa.
Kasvavan nuorten määrän tarpeisiin nuorisotila toteutetaan koko suuraluetta palvelevana nuorisotilana aseman seudulle joko palvelukeskuksen omaiseen tilaan, missä on muitakin julkisia palveluita, tai liiketilojen yhteyteen. Nuorisotilaan tulee olla hyvät esteettömät liikenneyhteydet, jalkaisin, polkupyörillä ja julkisilla liikennevälineillä.
Nuoret osallistetaan tilasuunnittelun kaikkiin vaiheisiin.

4.1.2 Asukastilat

Asukastilan kävijöissä on kaikenikäisiä ja monista eri taustoista tulevia ihmisiä. Tästä johtuen tilojen tulee olla muunneltavia ja soveltuvia niin päivä- kuin iltakäyttöön.
Päätilana on iso oleskelualue, joka välittömässä läheisyydessä on riittävän iso keittiö, jotta aamiaisien, kahvitusten ja mahdollisesti jopa yhteisölounaiden tarjoaminen onnistuu. Kodinomaiset pikkukeittiöt eivät riitä. Hyvä keittiö mahdollistaa myös tilojen vuokraamisen järjestöille tai yksityisille juhla-, kokous- tai muuhun käyttöön. Asukastilojen järjestövaraukset ovat jo nyt todella runsaita ja todennäköisesti tällaista tulevaisuudessa tarvitaan vielä enemmän.
Oleskelutilan lisäksi tarvitaan monitoimitila vaikkapa yhteisötaiteen tai kuvataiteen tekemiseen ja keskustelutila lähellä oleskelutilaa, jotta asiakkaita voi tavata myös rauhassa, mutta samoissa tiloissa. Kokouksia voi pitää yhteiskäyttötiloissa olevissa huoneissa. Niitä saa olla useampia, sillä järjestöjen iltakäyttö on runsasta ja päivällä sekä nuoriso- että asukastila tarvitsee niitä monenlaisiin toimintoihin.
Päätilana on siis todella iso olohuone, johon saavutaan sisääntuloaulasta. Muita tiloja ovat monitoimitila, riittävän suuri suurtalouskeittiö (hyvä esimerkki löytyy Koivukylän asukastilasta), keskusteluhuone, vetäytymistila/toimisto työntekijöille, wc-tilat, henkilökunnan sosiaalitilat sekä varastotilaa. Keittiötiloissa tarvitaan paljon säilytystilaa sekä erillinen siivoustarvikekaappi. Tämän lisäksi joko yhteiskäyttötiloissa tai erikseen asukastilassa on 4 – 5 erikokoista kokoushuonetta, joista asukastila tarvitsee päivittäin sekä työntekijöiden että järjestöjen järjestämiin toimintoihin.
Asukastila on viihtyisä, kotoisa ja kutsuva, mutta silti tyylikäs. Tilojen on oltava kaikumattomia, sillä niissä pidetään usein tapahtumia ja ääntä on paljon. Tilojen suunnittelussa ja toteutuksessa on pyrittävä ekologisiin ja kestävän kehityksen mukaisiin ratkaisuihin. Kaikkien pintojen kestävyys ja pestävyys on tärkeää. Helposti muutettavat tilaratkaisut ja tilojen monikäyttöisyys ovat keskeisiä

ominaisuuksia. Asukastilassa pitää voida toimia samanaikaisesti useamman toimijan ja toisaalta osan tiloista olisi hyvä muuntua yhdeksi tilakokonaisuudeksi esimerkiksi suurempia tapahtumia järjestettäessä.
Yhteiskäyttötilojen samanaikainen käyttö asettaa vaatimukset äänieristykselle. Nuorisotyön toiminta-aikojen vuoksi yhteiskäyttötilankin tulee olla käytettävissä 24/7 ja asukastilakin tulee tulevaisuudessa olemaan ilta- ja viikonloppukäytössä, joko kaupungin tai järjestöjen toimesta. Erityisten toiminta-aikojen vuoksi tiloissa tulee olla ilmastoinnin säätömahdollisuus ja tulevaisuuden kuumat kesät on otettava huomioon tilojen viilennyksessä. Asukastilassa käy myös iäkästä ja monisairasta väestöä, joille viilennys kesällä on välttämätöntä.
Erilaisia säilytys- ja varastotiloja tarvitaan runsaasti. Kaikissa tiloissa tulee huomioida tilojen äänieristys, akustiikka, esteettömyys ja turvallisuus. Jokaisessa huonetilassa tulee olla kaksi sisäänkäyntiä turvallisuuden takaamiseksi. Sisäänkäyntien tulee olla katettuja, luiskattomia ja kynnyksettömiä. Ovien avausmekanismi suunnitellaan sellaiseksi, että pyörätuolilla, rollaattorilla ja lastenvaunuilla liikkuminen on helppoa.
Asukastilaan tulee olla hyvät esteettömät liikenneyhteydet, jalkaisin, polkupyörillä ja julkisilla liikennevälineillä. Asukkaat ja työntekijät osallistetaan tilasuunnittelun kaikkiin vaiheisiin, ja olemme jo aloittaneet tämän tilaohjelman suhteen.

4.1.3. Yhteiskäyttöiset tilat

Ihanteellisinta olisi, että asukas- ja nuorisotilat olisivat samaa tilakokonaisuutta, jonka keskiössä on yhteiskäyttötiloja. Näin saataisiin toimivin ja muunneltavin ratkaisu, jossa on mahdollisuus joustaa tulevaisuuden tilatarpeiden ja eri käyttäjäryhmien suhteen.

Tilojen yhteiskäyttöä suunniteltaessa on huomioitava, että asiakaskunta toimii samaan aikaan, päivällä ja illalla. Sekä nuorisotila että asukastila tarvitsevat omalle puolelleen toimistohuoneita/vetäytymistiloja, joissa voi tehdä hiljaisuutta tai henkilökohtaista kohtaamista (yksilöt, perheet, ryhmät) vaativaa työtä. Jatkossa hankesuunnitteluvaiheessa tarkentuu henkilökunnan tilojen optimaalinen sijainti. Nuorisotiloihin ja asukastiloihin suunnitellaan omat sisäänkäynnit ja aulatilat ja niiden lisäksi yhteiskäyttöisiin tiloihin tulee erillinen sisäänkäynti auloineen. Tämä mahdollistaa monitoimisalin joustavan käytön erilaisiin tilaisuuksiin. Salin yhteyteen sijoitetaan pukuhuone- ja suihkutilat.
Myös muita tiloja, kuten henkilökunnan pukuhuone- ja sosiaalitiloja, kokoustiloja, kerhotiloja sekä mahdollisesti henkilökunnan työtiloja, voidaan yhteiskäyttää. Tilojen yhteiskäyttö tarkentuu hankesuunnitteluvaiheessa.

4.1.4 Henkilökunnan tilat

Sekä nuorisotilaan että asukastilaan tarvitaan erilliset henkilökunnan tilat, olivat ne sitten erillään tai yhteiskäytössä.
Henkilökunnan tiloihin tulee kahvinkeittovesipiste varustettuna mikrolla ja jääkaapilla.
Laitoshuoltajille varataan kaksi lukollista pukukappia pukutiloista.

4.1.5 Pesu- ja wc-tilat

Lattiamateriaalien tullee olla helposti puhtaana pidettävät ja tiloissa tulee olla lattiakaivot. Seinäpinnat laatoitetaan. Sisääntuloaulojen läheisyyteen varataan tila LE-WC-tilalle.

4.1.6 Keittiötilat

Keittiötiloissa tulee olla riittävästi sähköpistorasioita.
Asukastilan keittiötila
Keittiötilojen on sijaittava hyvän huoltoyhteyden päässä, keittiöllä tulisi olla oma tuulikaappi ja pieni ulkovarastotila rullakoille/laatikoille (jos mahdollista).
Keittiön on oltava asukastilan osalta riittävän suuri ja hyvin varustettu, tasojen on oltava kosteutta ja pesuaineita kestäviä. Keittiö varustetaan kestävillä osittain ammatti keittiölaitteilla, kuten lukittavilla suurtalouskylmäkaapeilla ja pakastimella.
Keittiöön tarvitaan puoliammattilais- astianpesukone (luukkukone, lankakorimalli).
Keittiössä tulee olla rosterinen lavuaaripöytä, jossa 2 kpl riittävän suurta allasta.
Tiloissa tulee olla myös induktioliesi ja laadukkaampi kiertoilma/höyryuuni, sekä kahvinkeitin vesiliitännällä, 2 kpl mikroja.
Keittiössä tulee olla oma vesipisteellinen siivouskaappi (lukittava). Keittiössä tai sen lähettyvillä tulee olla käsienpesupiste.
Keittiön tulee soveltua monenlaiseen juhla- ja kokoustoimintaan, tasot ovat mahdollisuuksien mukaan siirrettäviä (lukittavilla pyörillä).
Keittiössä tulee olla riittävästi lukittavaa säilytystilaa, kalustekaapit eri ryhmien astioille ja kuiva-aineille. Siirrettävissä tasoissa lukittavat apteekkarin vetolaatikot.
Tulevaisuuden yhteisöllisten ruokailujen ja kahvitusten tarpeet voidaan näin täyttää ja tiloja on helpompi vuokrata ulospäin järjestöille tai yksityisille.

Nuorisotilan keittiö
Pääosaltaan kotikeittiövarustus lisättynä ammattikeittiötasoisella kylmäkaapilla.

4.1.7 Siivoustilat

Siivouskeskus tulee aina sijoittaa ensimmäiseen kerrokseen tukkutavaroiden kuljetuksen ja jätehuollon joustavoittamiseksi. Tila jaetaan puhtaaseen ja likaisen puoleen. Likaiselle puolelle tulee RST-allas laskutasolla ja pitkällä juoksuputkella, sekä käsisuihkulla varustettuna. Pesukoneet sijoitetaan likaiselle puolelle RST-altaan jatkoksi ja myös mahdolliset puhtauspalvelujen palveluntuottajan pyykinkäsittelykoneet. Tilan tulee avautua käytävälle. Jos tilat sijaitsevat useammassa kerroksessa, hissin tulee sijaita lähellä siivouskeskusta, jotta koneiden siirtojen ja tukkutavaroiden kuljetukset voidaan tehdä turvallisesti. Tilaan tehdään varausliitännät teollisuuspyykinpesukoneille. Pyykinpesukone vaatii kylmän- ja kuumanveden liitännät, sekä pesukoneelle kombisähkö-pistorasiat. Tilan ilmanvaihdon pitää olla hyvä.
Siivouskeskus toimii myös puhtauspalvelun keskusvarastona pehmopapereille, saippuoille, jätesäkeille, puhdistusaineille, pyykinkäsittelyaineille ja muille siivouksessa tarvittaville tuotteille. Tila varustetaan kahdella pistorasialla, joissa koneet ladataan.
Tila varustetaan ja kalustetaan Vantaan siivouskeskuksen tilakorttien mukaisesti.

Jos asukas- ja nuorisotilat tulevat olemassa olevaan kiinteistöön, siivoustilat tulee toteuttaa yllä olevan ohjeistuksen mukaisesti.

4.1.8 Jätehuollon tilat

Vantaan kaupunki on kierrätyksen edelläkävijä ja kiertotalouden edistäjä.

Jätehuoltopiste sijoitetaan huoltopihan yhteyteen, kuitenkin niin, että kulun jätepisteelle tulee olla sisätilojen kautta kaikilla kiinteistön käyttäjillä ja kulun pitää olla esteetön ja matkan jätepisteelle lyhyt. Huoltopihalla ei saa olla risteävää liikennettä ja ajoreitti tulee suunnittelussa taata turvalliseksi.

Jätehuolto toteutetaan syväkeräyssäiliöillä, mikäli tontin koko ja sijainti on sen mahdollistava, muussa tapauksessa tontille rakennetaan jätetila. Jätepiste tarvitaan seuraaville jätejakeille: sekajätteelle, biojätteelle, kartonkijätteelle, muoville- ja pienmetallille, sekä paperille. Suunnittelussa tulee ottaa huomioon jäteauton vaatima kääntösäde ja säiliöt tulee asentaa niin, että säiliöt, voidaan 1 x v huoltaa ja korjata. Säiliöiden taakse tulee päästä esteettömästi. Vastaavasti sisätiloissa on huolehdittava, että näille jätejakeille löytyy riittävät ja asianmukaiset keräysastiat - muuten lajittelua ei tapahdu. Esim. keittiössä on oltava kunnon lajitteluastiat.

Jaetuilla säiliöillä tulee myös olla omat kansiosat ja kansiin aukipitolaitteet. Kansiosiin lukitus käyttäjän sarjaan ja lukkojen päälle kumiläpät jäätymisen

estämiseksi. Säiliöihin kyltit eri jätejakeille. Talvikunnossapidon tulee onnistua säiliöiden edustoilta.

Jätetila tulee rakentaa niin, että jätetilan lattia ja maantaso ovat samassa korossa, jolloin jäteastiat ovat helppo vetää jätetilasta ulos. Jätetila tulee verkottaa ja piikittää, niin etteivät pieneläimet ja esim. rotat pääse jätetilaan. Jätetilassa tulee olla hyvä valaistus ja ovissa aukipitolaitteet. Lukitus kaksoislukkopesällä käyttäjän ja Vantaan sarjaan jätehuollolle.

Jos asukas- ja nuoristilat tulevat olemassa olevaan kiinteistöön, jätehuoltotilat ovat kiinteistön omistajan vastuulla.

4.1.9 Väestönsuojatilat

Väestönsuoja mitoitetaan pinta-alaperusteisesti. Mittausperiaate varmistetaan viranomaisneuvotteluissa jatkosuunnittelun yhteydessä.
Väestönsuojiin sijoitetaan tilaohjelman mukaisia tiloja, esimerkiksi:

- kiinteistönhuollon tilat
- henkilökunnan tauko- ja sosiaalitiloja joiltakin osin

Jos nuoriso- ja asukastilat rakennetaan vuokrakiinteistöön, väestönsuojatilojen mitoitus ja varusteet sisältyvät vuokranantajalle.

4.10 Pihan vaatimukset

Pihalle ei ole erityistä vaatimusta. Mutta jos tulevassa kohteessa olisi mahdollisuus pihan käyttöön, toiminnallisuutta tukeva piha olisi toivottava sekä asukastilan että nuorisotilan puolelta. Nuorisotyön yksi teema on kestävän kehityksen kasvatus, ja sitä voisi monin tavoin edistää pihalla vaikkapa viljelylaatikoilla. Samoin asukastiloissa monet seniorit ja nuoremmatkin hyötyisivät viihtyisästä oleskelupihasta, jossa voisi pelata tai vain istuskella. Pihasuunnittelun tavoitteet tarkentuvat hankesuunnitteluvaiheessa, jos tulevassa kohteessa on pihankäyttömahdollisuus.

Jos nuoriso- ja asukastilat rakennetaan vuokrakiinteistöön, piha-alueiden työt ja laitteet sisältyvät vuokranantajalle.

4.2 Tilaohjelmat

Tarveselvitykseen on liitetty kolme tilaohjelmaa, jotka vastaavat eri sijaintivaihtoehtoihin:

Liite 1: Asukastilat tilaohjelma
Liite 2: Nuorisotilat tilaohjelma
Liite 3: Asukas- ja nuorisotilat yhdessä tilaohjelma

4.3 Tilojen vaatimukset

Tilat suunnitellaan Vantaan kaupungin yleisen suunnitteluohjeiden 10.10.2024 sekä toimisto- ja yhteispalvelutilasuunnittelun RT-korttien mukaisesti. Tilojen tulee olla huollettavia ja helposti ylläpidettäviä. Materiaalivalinnat tehdään tilojen käytön vaatimusten mukaisesti. Tilojen tulee olla monikäyttöisiä, muuntojoustavia, käytettäviä ja viihtyisiä sekä terveelliset ja turvalliset.

Tilojen suunnittelun tavoitteena on tilojen toiminnallinen ja tekninen monikäyttöisyys ja muunneltavuus. Tilat muuntuvat tai ovat käytettävissä useampaan käyttötarkoitukseen, ja tekniset ratkaisut mahdollistavat tulevat käyttötarkoituksen muutokset. Muuntojoustovaatimuksissa noudatetaan Vantaan kaupungin ohjeita suunnittelijoille -dokumentin tavoitteita.

Rakennuksen käyttöjoustotavoitteissa on syytä huomioida ilmamäärien riittävyys, poistumistiemitoitukset ja kokoontumistilojen määräykset tilan käyttötarkoituksen, koon ja maksimikäyttäjämäärän mukaan.

Sisätilojen arkkitehtuurissa tavoitteena on toimivat, viihtyisät, toimintakulttuuria tukevat ratkaisut. Suunnitteluratkaisuilla mahdollistetaan mahdollisimman hyvä sosiaalinen kontrolli ja valvottavuus. Tiloissa on säännöllistä toimintaa iltaisin sekä viikonloppuisin.

Tilojen akustointiin ja äänieristykseen tulee kiinnittää erityistä huomiota, samoin kuin henkilökunnan ja asiakkaiden henkilöturvallisuuteen: kuten kulunvalvonta ja tallentava kameravalvonta. Kaikista tiloista tulee olla vaihtoehtoinen poistumisreitti.

Pääsisäänkäynti ja aulatilojen suunnittelussa huomioidaan tilojen avautuminen ja näkyvyys asiakastiloihin ja henkilökunnan tiloihin.

4.4 Kuntalaisten osallistaminen

Tilojen käyttäjiä ja työntekijöitä osallistetaan tilasuunnittelun eri vaiheisiin.

Nuoria osallistetaan nuorisotilan suunnitteluun suunnitteluprosessin kaikissa vaiheissa. Osallistamisessa hyödynnetään suunnittelijoiden ja kaupungin osallisuuspalveluiden asiantuntemusta ja tehdään yhteistyötä paikallisten koulujen kanssa. Asukastilojen osalta on helppo järjestää kuulemisia, joissa tulevaa tilaa saa alueella kommentoida ja suunnitella, siinä määrin kuin mahdollista, yhdessä asukkaiden kanssa.

5 RAKENNUS

5.0 Yleiset tavoitteet ja vaatimukset

5.0.1 Elinkaari- ja energiatehokkuustavoitteet

Uudisrakennus (vuokrakohde)

Asetetaan rakennuksen E-lukutavoite rakennuksen käyttötarkoituksen mukaan asetuksen 1010/2017 sekä Vantaan kaupungin suunnitteluohjeistuksen tavoitteiden mukaisesti. Todennäköisesti uudisrakennuksen tässä tapauksessa rakennuttaa muu toimija kuin Vantaan kaupunki, jolloin E-luku kuitenkin määräytyy pitkälti rakennuttajan asettaman tavoitteen sekä rakennuksen käyttötarkoituksen mukaisesti.

Uudisrakennuksen ilmanvuotoluvun q50 tulisi myös olla mahdollisimman pieni.

Uudisrakennuksen kyseessä ollessa on suositeltavaa, että rakennus on varustettu omalla energiantuotannolla E-lukutavoitteeseen pääsemiseksi. Aurinkosähkö on tyypillisin oman energian tuotantomuoto uudisrakennuksissa. Järjestelmän koko määräytyy rakennuksen sähkönkulutuksen mukaisesti siten, että sähköenergiansäästöä pyritään saavuttamaan 10-15 %/vuosi.

Mikäli rakennus sijaitsee kaukana nykyisestä kaukolämpöverkon liityntämahdollisuudesta, myös uusiutuvan lämpöenergian tuotanto tulee harkittavaksi ja useimmat rakennuttajat hyödyntävät maalämpöä etenkin näissä tapauksissa. Lisälämmönlähde huippupakkasille määräytyy näissä tapauksissa maalämpöjärjestelmäkoon mukaisesti. Käyttäjän toivoma viilennystoiminto voidaan myös toteuttaa maalämpöjärjestelmää hyödyntäen.

Rakennuksen energiatehokkuustavoitteiden toteutumisen seurantaa varten se varustetaan sähkön- lämmön- ja vedenkulutuksen päämittauksilla sekä riittävällä

määrällä alamittareita toimitilajohtamisen mittarointiohjeen (Mittarointiohje LVIAS-suunnittelijoille, 26.4.2024) mukaisesti. Rakennuksen tarkempi mittarointisuunnitelma esitetään mittarointikaaviossa.

Rakennus varustetaan myös rakennusautomaatiojärjestelmällä, jonka avulla ohjataan käyttöajan ulkopuolista energiankäyttöä Sisäilmayhdistyksen ohjeistuksen mukaisesti siten, että ilmanvaihdon sekä valaistuksen energiankulutusta saadaan minimoitua.
Käyttöaikaohjelmoinnissa pyritään hyödyntämään Timmi-järjestelmään syötettyjä käyttöaikatietoja.

Käyttäjän energiankulutustiedon visualisoinnissa voidaan hyödyntää infonäyttöä tai tulevaisuudessa myös ehkä matkapuhelinsovelluksia.

Olemassa oleva rakennus (vuokrakohde)
Olemassa olevien rakennusten tiloissa hyödynnetään energianhallinnassa niitä mahdollisuuksia, joita vuokratila sallii. Tällöinkin energiankulutuksen hallinnan helpottamiseksi tavoitteena on rakennuksen mahdollisimman tiivis rakenne ja pieni E-luku.

Edellisessä kohdassa “Uudisrakennus (vuokrakohde)” mainittuja keinoja hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan.

5.0.2 Tilatehokkuustavoite

Asukas- ja nuorisotiloille ei ole määritelty tilatehokkuustavoitteita. Hankkeen suunnitteluratkaisut palvelevat käyttäjän toimintaa ja luovat siten tilatehokkuutta. Tilojen suunnitteluratkaisuissa huomioidaan niiden monipuolinen käyttömahdollisuus, yhteiskäyttö ja muuntojoustavuus.

5.0.3 Muuntojoustovaatimus

Muuntojoustava rakennus mahdollistaa tilojen uudelleen järjestelyn käyttötarpeiden muuttuessa tilatehokkuudesta tinkimättä. Muunneltavuus lisää rakennuksen elinkaarta ja ympäristöystävällisyyttä.

Käyttötarkoituksen muutokseen varaudutaan, mikäli hankesuunnitelmassa on esitetty mahdollinen uusi tuleva käyttö.

Rakennus tulee suunnitella siten, että tilajako on mahdollista toteuttaa useammalla kuin yhdellä periaatteella sekä siten, ettei tilajaon muuttaminen aiheuta kohtuuttomia muutostöitä teknisiin järjestelmiin, poikkeuksena tilat, joissa on pitkälle erikoistunut käyttötarkoitus esim. musiikkistudio.

Talotekniikan muuntojousto

Talotekniset ratkaisut suunnitellaan, mitoitetaan ja sijoitetaan niin, että myöhemmät asennustyöt ovat joustavasti tehtävissä.

5.0.4 Ääniolosuhteet

Noudatetaan ’Ympäristöministeriön asetus rakennuksen ääniympäristöstä’.
Nuorisotiloissa voi olla paikalla samaan aikaan suuri määrä nuoria (n. 100), joista koituu paljon melukuormaa. Samoin asukastilassa voi olla yhteisölounaalla yhtaikaa jopa 150 ihmistä. Myös työyhteisön näkökulmasta paikalla saattaa olla useita erilaisia yhteisöjä samoissa tiloissa.
Tilojen ja rakenteiden hyvä ääneneristys ja riittävä akustointi on erityisen tärkeää. Bändi- ja studiotilojen osalta noudatetaan tila tilassa kaltaisia ratkaisuja.

5.0.5 Palotekniset vaatimukset

Rakennuksen paloluokka on P1. Palo-osastointi tehdään paloteknisen suunnitelman mukaisesti. Palo-osastojen läpivienneistä laaditaan toteutuskelpoinen palokatkosuunnitelma.

5.0.6 Sisäilmatavoitteet

Lähtökohtaisesti tilat suunnitellaan S2-sisäilmastoluokkaan Vantaan kaupungin ohjeiden mukaisesti. Lisää ilmanvaihtoon liittyvistä tavoitteista kohdassa 6.4.
Tilojen viilennyksessä on otettava huomioon lämpenevä ilmasto ja asukastilojen osalta suurin osa kävijöistä on vanhempaa ikäluokkaa, joista monella on sairauksia ja huono kuumuuden sieto.

Sisätilojen rakennusmateriaalien päästöluokkavaatimus

Rakennusmateriaalien päästöluokka on M1.

5.0.7 Puhtaanapitopalvelun tavoitteet

Turvalliset ja puhtaat tilat luovat puitteet tilojen hyvälle toiminalle. Puhtauspalvelujen tavoitteena on aikaan saada puhtaita ja sisäilmaongelmattomia tiloja, joiden pinnat on helppo pitää puhtaana, Esim. yläpölyjen kerääntymistä suunnitteluratkaisuissa

tulee välttää. Rakennuksen tulee olla kaikilta osin helposti puhtaana pidettävä ja julkisen tilan kulutusta kestävät.

Puhtaanapidolla ylläpidetään rakennuksen hygieenisyyttä, siellä työskentelevien henkilöiden työturvallisuutta, viihtyisyyttä ja rakennuksen edustavuutta. Rakennuksen siivottavuus on hyvä, kun tilat voidaan siivota taloudellisesti, tehokkaasti ja koneita apua käyttäen.

Puhtauspalvelujen työturvallisuus tulee ottaa suunnittelussa huomioon; mm. liikkumisen esteettömyys, työergonomia ja siivoustilojen riittävyys siivottavilla alueilla (saavutettavuus) ja pistorasioiden riittävyys eri tiloissa, sekä porras ja käytäväalueilla. Kaikki käytettävät materiaalit ja tilaratkaisut toteutetaan mahdollisimman kestävistä ja tehokkaasti ylläpidettävistä tuotteista. Lattiamateriaalien on oltava julkisentilan kulutusta kestävät ja lattioilla ei saa olla vahauksen tarvetta.

Materiaalien päästöluokka M1. Rakentamisen puhtausluokka P1.

5.0.8 Esteettömyysvaatimus

Tilat tulee suunnitella esteettömiksi lähtökohtina Valtioneuvoston asetus rakennuksen esteettömyydestä 241/2017 ja Esteettömyys, ympäristöministeriön ohje rakennuksen esteettömyydestä 2018.

Rakennus ja sen piha- ja oleskelualueet suunnitellaan ja rakennetaan niiden käyttötarkoituksen, käyttäjämäärän ja kerrosluvun edellyttämällä tavalla siten, että esteettömyys ja käytettävyys otetaan huomioon erityisesti lasten, vanhusten ja vammaisten henkilöiden kannalta.
Kaikkien sisäänkäyntien tulee olla katettuja, luiskattomia ja kynnyksettömiä, sisäänkäyntiovet varustetaan automaattisilla aukaisulaitteilla. Ovien avausmekanismit on tehtävä sellaisiksi, että pyörätuolilla, rollaattorilla ja lastenvaunuilla liikkuminen on helppoa.

6.1 Arkkitehtoniset tavoitteet

Vantaan arkkitehtuuriohjelma Apoli (2015) mukaan kaupunkikeskustan arkkitehtuurin tulee olla laadukasta ja monikäyttöistä.
Asukas- ja nuorisotilat tullaan sijoittamaan Aviapoliksen aseman läheisyyteen liike- ja palvelutilojen yhteyteen. Tilojen tulee olla helposti saavutettavissa ja käytettävissä 24/7. Tilojen tulee olla monipuoliset, muunneltavat ja moneen eri käyttötarkoitukseen sopivia laajan käyttäjäkunnan vuoksi.

Tilasuunnittelun tulee olla arkkitehtoniselta laadultaan korkeatasoinen. Tilaratkaisujen tulee olla selkeitä, loogisia ja luonnonvaloa optimaalisesti hyödyntäviä, mutta ei häikäisyä aiheuttavia. Huonetiloja rajaavia seiniä tulee avata avotiloihin toiminnallisesti ja visuaalisesti harkituilla lasiosuuksilla.
Tilojen suunnittelussa otetaan kuitenkin huomioon sekä nuorisotyön että asukastilatyön ajoittain vaatimat hiljentymisen ja vetäytymisen tarpeet sekä henkilökunnan että asiakkaiden toiveesta.
Kalusteratkaisut tukevat tilan monikäyttöisyyttä, muunneltavuutta ja viihtyvyyttä. Ne luovat monipuolisia mahdollisuuksia sekä aktiiviseen yhdessäoloon, harrastamiseen, oleskeluun sekä yksilötyöhön. Materiaalien valinnassa tulee kiinnittää huomiota kestävyyteen, pestävyyteen sekä toiminnan laatuun.

Kiertotalous
Huomioidaan Vantaan kiertotalouden tiekartan sekä Ekokompassin tavoitteet. Lajittelusta on tehtävä helppoa.

6.2 Rakennetekniset tavoitteet

Uudisrakennus (vuokrakohde)

Rakennus suunnitellaan rakennusteknisesti siten, että rakenneratkaisut ovat turvallisia, luotettavia ja hyvän rakentamistavan mukaisia.

Rakennus perustetaan suunnitteluvaiheessa laadittavan perustamistapalausunnon mukaisesti. Perustukset routasuojataan ja rakennus salaojitetaan. Maata vasten rakennettavat rakenteet vesieristetään ja rakenteet otetaan salaojituksessa huomioon.

Pohjavedenpinnan alapuolelle rakennettavat tilat edellyttävät vesitiiviitä seinä- ja alapohjarakenteita tai pysyviä patoseiniä.

Runkojärjestelmä valitaan niin, että se sallii joustavan käytön ja myöhempiä tilamuutoksia.

Suositeltavaa on, että runkorakenteet ovat puuta/vähähiilistä betonia/vähähiilisiä teräsosia.

Musiikkitilojen rakenteet suunnitellaan niin, että runkoäänien kantautuminen rakenteissa ehkäistään. Musiikin harjoitus- ja soittotiloissa kiinnitetään erityistä

huomiota ääneneristykseen ja rakenteiden tiiviyteen. Musiikkiluokat, studiot ja tarkkaamot sekä bändiharjoittelutilat rakennetaan huone huoneessa -periaatteella.

Kuntosalin kuormitukset on otettava huomioon välipohjan kantavuudessa.

Rakennukseen suunnitellaan toteutuskelpoiset detaljit rakennusfysikaalisesti toimivina. Erityistä huomiota kiinnitetään rakenteiden ja rakennusmateriaalien pysymiseen kuivina koko rakennustyön ajan. Pintamateriaalivalinnoissa huomioidaan sisäilman hyvään laatuun vaikuttavat tekijät. Ulkovaipan sisäpinnan tiiveyden varmistamiseksi laaditaan detaljit kaikista erilaisesta liitos- ja epäjatkuvuuskohdista.

Lämmöneristeiden ja rakenteiden kastumisen estämiseksi hankkeessa edellytetään sääsuojan alla rakentamista ja Kuivaketju 10 -järjestelmän tai vastaavan noudattamista. Talotekniikan nousukuilut minimoidaan ja keskitetään. Talotekniset linjat viedään ulkovaipan sisäpinnan sisäpuolella.

Olemassa oleva rakennus (vuokrakohde)

Rakenneratkaisuissa on noudatettu rakennusaikana voimassa olevia RakMk:n ja RIL ry:n ohjeita ja määräyksiä.

Rakennus on perustettu perustamistapalausunnon mukaisesti. Perustukset on routasuojattu, rakennus salaojitettu ja tarvittaessa varustettu radonin poistolla. Maata vasten rakennettavat rakenteet on vesieristetty.

Rakennuksen alapohja on rakennusfysikaalisesti toimiva. Jos rakennuksessa on ryömintätilallinen alapohja, ryömintätila on alipaineinen ylempiin tiloihin nähden. Maanvaraisen alapohjan alusrakenteet on suunniteltu niin, että ne eivät nosta kapillaarikosteutta alapohjarakenteeseen. Alapohjarakenteen tulee olla tiivis estäen mahdollisten epäpuhtauksien ja radonin pääsemisen huonetiloihin.

Rakennuksen runkojärjestelmä on suunniteltu niin, että runkojärjestelmä sallii joustavan käytön ja tilamuutoksia. Rakennusrungon syvyys pääsääntöisesti niin, että kantavat ja jäykistävät seinälinjat sijoittuvat ulkoseinille. Poikittaisia ja pitkittäisiä kantavia seinälinjoja ei ole pääsääntöisesti estämässä muuntojoustavuutta. Rakennusrungon sisällä olevan runkojärjestelmän suositellaan olevan pilari-palkki-järjestelmä.

Rakennukseen suunnitellut detaljit ovat rakennusfysikaalisesti toimivia. Rakennustyön aikana on kiinnitetty huomiota rakenteiden ja rakennusmateriaalien pysymiseen kuivina. Pintamateriaalivalinnoissa on huomioitu sisäilman hyvään

laatuun vaikuttavat tekijät. Julkisivu- ja runkomateriaalivalinnassa on vältetty palonleviämisen kannalta epäedullisia materiaaleja.

Ulkovaippa on oltava tiivis sisätiloihin nähden. Ulkovaipan tiiviys on todennettava tiiviysmittauksilla. Tarvittaessa ulkovaipan sisäpinnan tiiveyden varmistamiseksi on laadittava detaljit liitos- ja epäjatkuvuuskohdista. Ulkovaipan ja ikkunoiden ja läpivientien liitoskohdat on oltava tiiviitä ja rakenteellisesti oikein tehtyjä.

Talotekniikan nousukuilut on minimoitu ja keskitetty.

Vaatimuksia muutostöille.

Tilamuutokseen suunnitellaan toteutuskelpoiset detaljit rakennusfysikaalisesti toimivina. Erityistä huomiota on kiinnitettävä rakenteiden ja rakennusmateriaalien pysymiseen kuivina koko rakennustyön ajan. Pintamateriaalivalinnoissa huomioidaan sisäilman hyvään laatuun vaikuttavat tekijät.

Rakenteet ja detaljit suunnitellaan rakennusfysikaalisesti toimiviksi ja toteutuskelpoisiksi.

Muutostyöt käsittävät tilamuutoksia. Olemassa olevia ei kantavia väliseiniä puretaan. Uusia ei kantavia väliseiniä rakennetaan. Studiotilojen rakenteet suunnitellaan niin, että runkoäänien kantautuminen rakenteissa ehkäistään. Musiikin harjoitus- ja soittotiloissa kiinnitetään erityistä huomiota ääneneristykseen ja rakenteiden tiiviyteen. Musiikkiluokat, studiot ja tarkkaamot sekä bändiharjoittelutilat rakennetaan huone huoneessa -periaatteella. Kuntosalin kuormitukset on otettava huomioon välipohjan kantavuudessa. Kohteeseen tehdään tarkat rakennesuunnitelmat ja työselostukset erikoissuunnittelua vaativiin rakennekohtiin. Akustiikkasuunnittelun alaiset työt kirjataan työselostukseen ja rakennekuviin.

Talotekniikan nousukuilut on minimoitu ja keskitetty, pyritään käyttämään olemassa olevia nousukuiluja.

6.3 LVIA-tekniset tavoitteet

Yleistä

LVI-teknisten järjestelmien tavoitteena on tuottaa rakennukseen hyvät toimintaolosuhteet lämmityksen, sisäilman laadun sekä vesi- ja viemäritoimintojen osalta. Olosuhteet luodaan energiatehokkaalla tavalla. Tavoite huomioidaan suunnittelussa, sekä laite- ja järjestelmähankinnoissa ja -asennuksissa.

Automaatiojärjestelmä mahdollistaa järjestelmien hyvän hallittavuuden sekä energian ja veden käytön etäseurannan.

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

Energiatavoitteet on esitetty Vantaan kaupungin suunnitteluohjeessa.

Suunnittelussa ja toteutuksessa noudatetaan Vantaan suunnitteluohjeita ja toteutusmalleja.

6.3.1 Lämmitys ja jäähdytys

Lämmöntuotto

Uudisrakennus liitetään Vantaan energian kaukolämpöverkostoon. Voidaan vaihtoehtoisesti myös tutkia maalämmön hyödyntämistä lämmönlähteenä. Lämmönjakokeskus on sijoitettu erilliseen lämmönjakohuoneeseen. Käynti tilaan rakennuksen ulkopuolelta. Olemassa olevassa rakennuksessa hyödynnetään nykyistä lämmitysverkostoa. Nykyisen lämmönjakokeskuksen kunto ja mitoitus tarkistettava.

Lämmönjako

Lämmitysjärjestelmät on varustettu omilla erillisillä lämmönsiirtimillä (lämmitys, ilmanvaihdon lämmitys sekä lämpimän käyttöveden valmistus).

Uudisrakennuksessa pääasiallinen lämmönjakotapa on patterilämmitysjärjestelmä termostaattiventtiilein. Verkostot ovat teräsputkea ja lämmönluovuttimet ovat teräslevypattereita. Lämmitysjärjestelmän ja ilmanvaihdon lämmityksen uudet runkojohdot asennetaan rakennuksen sisälle alakaton sisään. Runkojohtojen materiaali on teräsputki, putkisto eristetään (jos käytetään mineraalivillakourueristettä, eriste pinnoitetaan).

Olemassa olevan rakennuksen lämmönjakotapa määräytyy kohteen mukaan. Olevassa rakennuksessa voidaan säilyttää mahdollisuuksien mukaan nykyiset lämmönsiirtimet, pumput, venttiilit, verkostot sekä lämmönluovuttimet.

Viilennystoiminnot

Tilojen viilennystarve tarkastellaan ja otetaan huomioon asukastiloissa viihtyvä vanhempi väestö. Tilojen sijoittelulla ja rakenteellisilla keinoilla vaikutetaan tilojen jäähdytystarpeeseen ensisijaisesti. Viilennystä voidaan lisätä ilmanvaihdon yötuuletuksella. Tarpeen mukaan tiloihin voidaan toteuttaa viilennys koneellisesti esim. puhallinkonvektorein tai IV-koneeseen integroituna. Erityistä huomiota kiinnitettävä asukastilan, kuntosalin sekä pelitilan viilennystarpeeseen.

6.3.2 Ilmanvaihto

Rakennus varustetaan koneellisella tulo- ja poistoilmanvaihdolla. Ilmanvaihtokoneet varustetaan tehokkailla levylämmöntalteenottolaitteilla. Puhaltimet ovat kammiopuhaltimia, jotka on varustettu energiatehokkailla EC-moottoreilla. SFP-luku (100 % ilmamäärällä) < 1,7 kW/m³, s. Lämmöntalteenoton vuosihyötysuhteen tulee olla vähintään 70 %. Äänenvaimentimet pölyämätöntä materiaalia, joista ei irtoa kuitua kanavistoon.

Ilmanvaihto jaetaan konekohtaisiin tarkoituksenmukaisiin palvelualueisiin. Palvelualueiden ilmanvaihdon ohjaukseen liitetään ohjaavia olosuhdetekijöitä: lämpötila, hiilidioksidi, organiset yhdisteet (VOC). Yhtenäisiin toiminnallisiin tiloihin asennetaan palvelualueen ilmanvaihdon käyntiä ohjaavat lisäaika-ajastinkytkimet (0…3 h), joilla ilmanvaihdon käyttöä voidaan ohjata tilasta käsin, normaalikäyttöaikojen ulkopuolella. Tilojen käytön ulkopuolinen tuuletuskäyttö toteutetaan ohjelmallisesti minimivaatimuksen mukaiseen tasoon. Suunnittelija esittää vaihtoehtoisia toteutusmalleja tarpeenmukaisen ja muuntojoustavan ilmanvaihtojärjestelmän rakentamiselle.

Ilmanvaihtojärjestelmän kanavistot tehdasvalmisteista sinkittyä kierresaumakanavaa. Päätelaitteet tarkoitukseen sopivia tehdasvalmisteisia tulo- ja poistoilmaelimiä, joissa hyvä ilmavirtojen säädettävyys.

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

Ilmanvaihtojärjestelmä mitoitetaan Sisäilmaluokitus 2018 S2 mukaan. Erityistä huomiota kiinnitettävä rakennukseen tulevan kuntosalin, pelitilan sekä keittiön ilmanvaihdon suunnitteluun.

6.3.3 Vesi ja viemäri

Rakennus liitetään/on liitetty kunnalliseen vesijohtoverkostoon.

Vesimittari sijoitetaan lämmönjakokeskukseen. Vesimittarit oltava ultraäänimittareita, ne liitetään kiinteistöautomaatioon ja ovat etäluettavissa. Lämpimän käyttöveden kv-syöttöjohto varustetaan kiinteistöautomaation luennan piiriin liitettävällä veden mittauksella. Tonttivesijohto varustetaan ’itse säätyvällä’ saattolämmityskaapelilla.

Uudisrakennuksen viemäreiden liittymäpaikkojen osalta pyritään käyttämään nykyisiä liitospaikkoja. Liitospaikat määrittyvät tarkemmin rakennuslupaan liitettävässä HSY liitoskohtalausunnossa.

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

Jako- ja kytkentäjohdot tehdään kupariputkesta (näkyviltä osin kromattu kupariputki) tai rakenteiden sisällä suojaputkeen asennettavasta muoviputkesta. Runkojohdot asennetaan alakaton yläpuolelle.

Mikäli putkia asennetaan rakenteiden sisään, käytetään suojaputkea. Tällöin suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan myös vaatimus vesijohtojen vaihdettavuudesta ja vuotojen havaittavuudesta.

6.3.4 Automaatio

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

6.3.5. Huoltokirja

Vantaan kaupungin huoltokirjaohjeiden mukainen huoltokirja-aineisto toimitetaan projektin huoltokirjakoordinaattorille, joka vie aineiston Vantaan kaupungin käytössä olevaan kiinteistönpito-ohjelmaan (Granlund Manager).

6.4 Sähkötekniset tavoitteet

Yleistä

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

Suunnittelun tulee olla laadukasta ja pohjautua tilaajan ja käyttäjien kanssa neuvoteltuihin ratkaisuihin, laskelmiin ja kokemukseen. Suunnittelijan on voitava perustella suunnitteluratkaisut yllä mainittujen kriteerien perusteella.

6.4.1 Aluesähköistys ja liittymät

Nuoriso- ja asukastilat liitetään sähkölaitoksen pienjännitejakeluverkkoon ja teleoperaattorin tietoliikenneverkkoon. Kiinteistöautomaatio liitetään Vantaan kaupungin tai vuokranantajan kaukovalvontajärjestelmään. Videovalvonta liitetään Vantaan kaupungin videovalvontaverkkoon.

Piha-alueiden valaistus rakennuksen lähialueella toteutetaan seiniin ja katoksiin asennettavilla valaisimilla. Pihalle asennetaan pihavalaistukseen soveltuvat pylväsvalaisimet. Valaisimien tulee olla ilkivaltaa kestävää rakennetta.

Kaapeloinnissa tulee huomioida pylväsvalaisimien ja autolämmityspistorasioiden lisäysmahdollisuus tulevaisuudessa.

Jos nuoriso- ja asukastilat rakennetaan vuokrakiinteistöön, piha-alueiden ja rakennuksen ulkokuoren sähkötekniset työt ja laitteet sisältyvät vuokranantajalle.

6.4.2 Sähkönjakelu ja keskukset

Sähköjärjestelmät rakennetaan voimassa olevien standardien mukaisesti. Nuoriso- ja asukastilat varustetaan pääkeskuksella ja ryhmäkeskuksilla. Keskusten paikat ja määrät tulee suunnitella optimaalisesti huomioiden tilankäytön sekä kaapeloinnin minimointi.

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan sähköntoimittajan päämittauksen lisäksi kiinteistöautomaatioon liitettävillä energian kulutuksen seurantamittareilla. Mitattavia suureita ovat mm. sähkön, lämmön ja veden kulutus.

6.4.3 Johtotiet

Rakennukseen asennetaan tehdasvalmisteisia metallirakennetta olevia kaapelihyllyjä, johtokanavia ja valaisinripustuskiskoja. Johtoteiden suunnittelussa tulee kiinnittää erityistä huomiota ääni- ja paloteknisiin eristyksiin.

Asukas- ja nuorisotiloihin asennetaan lattiarasioita tilojen keskialueille.

Pelitilan johtotiet maalataan erikoisväriin (kuten mustaksi).

6.4.4 Johdot ja niiden varusteet

Rakennukseen asennetaan kaapeleita ja johtoja, jotka palvelevat mm. seuraavia käyttötarkoituksia:

- Maadoituksia/ukkossuojauksia
- Voimavirtalaitteita esim. keittiökojeita
- Valaistusta ja pistorasioita Valaisimina tulee käyttää ilkivallan kestäviä valaisimia
- Tele- ja turvajärjestelmiä
- LVIA –laitteita
- AV- ja esitystekniikkaa

Kaapeleihin tulee päästä käsiksi kohtuudella rakennuksen valmistumisen jälkeen. Esim. väliseinissä, katto- ja lattia-asennuksissa ei käytetä putketonta asennusta. Läpiviennit tulee tiivistää hyvin ja kylmien sekä lämpimien tilojen välisiä läpivientejä tulee välttää.
Sähkökalusteiden uppoasennuksia huoneiden väli- ja ulkoseinille tulee välttää. Siivouksen pistorasioiden asennuskorkeus 150–170 mm tiloihin ja käytäville.

6.4.5 Valaistusjärjestelmät

Tilojen valaistutasojen mitoituksissa tulee pääsääntöisesti noudattaa standardin SFS-EN 12464-1:2021 suosituksia.

Optimaaliseen energiatehokkuuteen tulee pyrkiä valitsemalla energiatehokkaat valaisimet sekä niihin energiatehokkaat valolähteet (kuten Led). Valaisimet tulee pyrkiä sijoittamaan siten, että valoa saadaan sinne missä sitä tarvitaan ja tarpeenmukaisella valaistusvoimakkuudella.

Energiatehokkuus tulee huomioida myös valaistusohjauksissa. Valaistusohjaukset voidaan toteuttaa mm. soveltaen kiinteistöautomaation aikaohjauksia, valoisuusantureita (ulkovalaistus?), läsnäolotunnistimia ja järkevää valaistusryhmitystä. Lisäksi joissakin huonetiloissa voidaan valaistukseen lisätä himmentimiä, jotka säätävät tilakohtaisesti valaistusvoimakkuutta ulkoa tulevan päivänvalon mukaan. Dali-ohjausjärjestelmän käyttö on suositeltavaa.

Monikäyttö- ja hengailutilojen valaistusohjaus liitetään osaksi AV- ja esitystekniikkaa.

Valaisinvalinnoissa ja sijoituksissa tulee huomioida kodinomaisuus sekä seinäpintojen valaistus. Vältetään oleskelutiloissa heijastuksia ja kirkasta kohdevaloa.

Asukas- ja nuorisotiloihin asennetaan yleisvalaistuksen lisäksi tunnelma- ja kohdevalaisimia.

Ulkovalaistus toteutetaan energiatehokkailla valaisimilla. Käytettäessä heti syttyviä ja mahdollisesti säädettäviä Led-lamppuvalaisimia, voidaan syttymistä ohjata osittain liiketunnistimilla ja/tai valoisuusantureilla huomioon ottamalla katuvalaistus sekä lähiseudun asutus. Pimeän aikaista osavalaistusta tarvitaan mm. ilkivaltariskin sekä kameravalvonnan takia.

Jos nuoriso- ja asukastilat rakennetaan vuokrakiinteistöön, piha-alueiden ja rakennuksen ulkokuoren valaisintyöt sisältyvät vuokranantajalle.

6.4.6 Yleiskaapelointijärjestelmä

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan Cat 6a mukaisella suojaamattomalla yleiskaapelointijärjestelmällä. Järjestelmä palvelee mm. tietoliikennettä, AV-tekniikkaa, Info-näyttöjä, videovalvontaa, taloteknisiä järjestelmiä.

Yleiskaapelointitelineet asennetaan omiin erillisiin lukittaviin teletiloihin. Pistorasioita asennetaan mm. toimintatiloihin, kokoustiloihin, toimistoihin, henkilökunnan tiloihin, teknisiin tiloihin, yms.

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan langattoman lähiverkon verkon (wlan) tukiasemilla.

6.4.7 Yhteisantennijärjestelmä

Nuoriso- ja asukastiloja ei varusteta yhteisantennijärjestelmällä. TV-yhteydet voidaan toteuttaa tarvittaessa tietoliikenneverkon kautta.

6.4.8 Äänentoisto-, AV- ja kuulutusjärjestelmät

Rakennus varustetaan kuulutus- ja äänentoistojärjestelmällä, joka palvelee hätä- ja paikalliskuulutuksia. Jos nuoriso- ja asukastilat rakennetaan vuokrakiinteistöön, järjestelmän toimittaa vuokranantaja.

Hengailutilaan ja saliin asennetaan kaapelointi, ansaita ja rasiointi AV/Esitystekniikalle. Lisäksi em. tilat varustetaan kuulorajoitteisten ns. induktiosilmukalla/ –vahvistimella. Laitteet käyttäjien erillishankinta.

Salit, monikäyttö- ja monitoimitilat, kokoushuoneet, erityisharrastetila, kerhotilat ja oleskelutila varustetaan tilakohtaisilla AV-järjestelmillä (näytöt). Kuntosaliin asennetaan kevyt kaapelointi ja rasiointi ulkoista esitystekniikan järjestelmää varten.

6.4.9 LE-WC-hälytysjärjestelmä

LE –WC -tilat varustetaan tilakohtaisella hälytysjärjestelmällä.

6.4.10 Soittokellot ja ovipuhelimet

Pääsisäänkäynti varustaan soittokello- ja/tai kuvallisella ovipuhelinjärjestelmällä. Varustus tarkennetaan suunnitteluvaiheessa.

6.4.11 Info-TV-järjestelmä

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan Info-TV-järjestelmällä (kuten iDid). Kaapelointi toteutetaan osana yleiskaapelointiverkkoa. Laitteet ja niiden asennus käyttäjien erillishankinta, kaapelointi sisältyy hankkeeseen.

6.4.12 Kiinteistöautomaatiojärjestelmä

Rakennus varustetaan kiinteistöautomaatiojärjestelmällä, jolla ohjataan taloteknisiä laitteita, kerätään mittauksia ja välitetään hälytystietoja. Laitteet ja niiden asennus tilaajan erillishankinta, kaapelointi sisältyy hankkeeseen.

Jos nuoriso- ja asukastilat rakennetaan vuokrakiinteistöön, laitteet ja asennustyöt sisältyvät vuokranantajalle.

6.4.13 Murtosuojausjärjestelmä

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan murtosuojausjärjestelmällä. Järjestelmä toteutetaan kuorisuojauksena pääsääntöisesti liikeilmaisimilla. Laitteet ja niiden asennus tilaajan tai käyttäjien erillishankinta, kaapelointi sisältyy hankkeeseen.

6.4.14 Videovalvontajärjestelmä

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan IP- pohjaisella videovalvontajärjestelmällä. Kaapelointi toteutetaan osana yleiskaapelointiverkkoa. Laitteet ja niiden asennus tilaajan ja/tai käyttäjien erillishankinta, kaapelointi sisältyy hankkeeseen.

6.4.15 Merkki- ja turvavalaistusjärjestelmä

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan standardien edellyttämällä merkki- ja turvavalaistusjärjestelmällä.

6.4.16 Paloilmoitinjärjestelmä

Rakennus varustetaan automaattisella paloilmoitinjärjestelmällä.

6.4.17 Lukitus- ja tilanvarausjärjestelmä

Nuoriso- ja asukastilojen pääkulkuovet ja varattavien tilojen käyntiovet varustetaan sähköisellä kulunhallintajärjestelmällä (kuten iLoq S5). Järjestelmä liitetään Timmi-tilanvarausjärjestelmään. Tilojen varaus tapahtuu internetin kautta ja kulku tiloihin varattuna ajankohtana tapahtuu kulunhallintajärjestelmän koodilukijoiden (Pin) kautta.

6.4.18 Savunpoistojärjestelmä

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan savunpoistojärjestelmällä, jos rakennusluvan ehdot sitä edellyttävät.

6.4.19 Automaattinen sammutusjärjestelmä (sprinkleri tai vastaava)

Nuoriso- ja asukastilat varustetaan automaattisella sammutusjärjestelmällä, jos rakennusluvan ehdot sitä edellyttävät.

6.4.20 Koneet, laitteet ja erityisjärjestelmät

Peseytymistilat varustetaan lattialämmityksellä (mukavuuslämpö, kuivatus). Ensisijaisesti toteutetaan vesikiertoisella lattialämmityksellä.

Kattokaivojen, räystäiden ja syöksytorvien sähkölämmityksiä tulee välttää. Toteutetaan vain, jos henkilöturvallisuus ja/tai sadevesien johtaminen sitä ehdottomasti edellyttää. Jos nuoriso- ja asukastilat rakennetaan vuokrakiinteistöön, em. sähkötekniset työt sekä laitteet sisältyvät vuokranantajalle.

Keittiölaitteille asennetaan sähköliitännät. Siivottavuus tulee huomioida pistorasioiden sijoittelulla.

7 TONTTI JA RAKENNUSPAIKKA

7.1 Rakennuspaikan/kohteen sijainti ja hallinta

Tilat tulevat sijoittumaan tulevaan vuokrakohteeseen (uudis- tai olemassa oleva rakennus) liike – ja palvelutilojen yhteyteen Aviapoliksen aseman välittömään läheisyyteen. Tilojen tulee olla helposti saavutettavissa ja käytettävissä 24/7. Jokaisella suuralueella tulee olla asukkaiden ja järjestöjen tarpeisiin vastaavat tilat, joiden on järkevää olla asukastilan/asukastilojen yhteydessä tai osa asukastilaa. Uusilla alueilla kuten Aviapoliksessa asukastila toteutetaan mieluiten yhdessä Vantaa-Infon, kulttuuri- ja kirjastopalvelujen kanssa ja vähintäänkin nuorisotilojen yhteyteen.

8. HANKKEEN LAAJUUSTAVOITE

Kaupunkikulttuurin 02/23 laatiman esityksen mukaan Aviapoliksen nuorisotilan tarvittava laajuus olisi (920 hym2) ja asukastilan (800 hym2).

Tarveselvityksen liitteenä olevassa tilaohjelmassa asukastilojen laajuus on 990 hym2 / 1335 htm2 ja nuorisotilojen laajuus on 980 hym2 /1325 htm2.

Asukas- ja nuorisotilojen yhteisessä tilaohjelmassa tilojen laajuus on 1800 hym2 /2425 htm2.

9. VÄISTÖTILATARVE

Ei väistötilatarvetta.

10. KUSTANNUKSET

10.1 Rakennuskustannukset

Tilat tulevat sijoittumaan vuokrakohteeseen.

10.2 Käyttökustannusennuste

Vuokra-arvio perustuu Kivistöön toteutetun nuorisotilan vuokraan:
Pääomavuokra n. 31 € / htm2 ja ylläpitokustannukset 9,50 €/ htm2.
Kokonaisvuokra-arvio 40,5 €/ htm2.

Toimintakustannukset:
Asukastilat: 400 000 €/v (alv 0%)
Nuorisotilat: 375 000 €/v (alv 0%)

10.3 Ensikertaisen kalustamisen ja varustamisen kustannusennuste

Nuorisotila 400 000 euroa (alv 0%).
Asukastila 300 000 euroa (alv 0%).

11 RAHOITUS, TOTEUTUS JA AIKATAULU

Rahoitus investointiohjelmassa:
Ei investointivarausta, koska on tuleva vuokrakohde.

Aikataulu:
Käyttöönotto n. 2028 – 2030 liittyen Aviapoliksen asema-alueen liike- ja palvelutilojen rakentamisen kehitykseen.

12 TYÖTURVALLISUUSASIAT

Tarveselvitysvaiheen turvallisuuskoordinaattorina toimii rakenneinsinööri Jukka Tuhkanen. Työturvallisuustehtävien tarkistuslista on käyty läpi. Hankkeesta on laadittu Havat-riskikartta.

Suunnittelu- ja rakentamisvaiheessa toteuttaja ja rakennuttaja huolehtivat kohteen työturvallisuustehtävistä. Suunnitteluvaiheessa täytetään Vantaan kaupungin turvallisuusohjeiden mukaisesti tarvittavat asiakirjat.

13 RISKIT

Hankkeen toteutumisen riskinä on se, että sopivan liike- ja palvelutilakokonaisuuden toteuttaminen Aviapoliksen aseman läheisyydessä viivästyy.

14 HANKESUUNNITTELUTYÖRYHMÄ

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala (Kaku)

Pekka Mäkelä, Nuorisotyön päällikkö
Anne Laari, Nuorisotyön esihenkilö
Hanna Kuisma, Yhteisöpäällikkö
Laura Tuomi, Asukastilojen esihenkilö

Työsuojelu
Anna Ruotsala, työsuojeluvaltuutettu

Yhteiset palvelut
Harri Raita, Koordinaattori

Kaupunkiympäristön toimiala (Kato)

Hankevalmistelu
Eija Kivineva, Hankepäällikkö
Ritva Kokkola-Lemarchand, Rakennuttaja-arkkitehti

Suunnittelu- ja hankepalvelut
Reetta Heinisuo, LVI-insinööri
Yrjö Jaakkola, Sähköinsinööri
Jukka Tuhkanen, Rakenneinsinööri/ Työturvallisuuskoordinaattori
Anne Valkeapää, Puhtauspalveluasiantuntija
Tarja Aaltola, Keittiöasiantuntija

Kiinteistöjen hoito ja ylläpito
Sirpa Eskelinen, Energia-asiantuntija

Kunnossapito
Marika Suotula, Pihavastaava

Kiinteistöt ja tilat
Perttu Pulkka, Projektinjohtaja
Jussi Juntunen, Alueisännöitsijä

Asemakaavoitus
Merja Häsänen, Aluearkkitehti

AVIAPOLIKSEN ASUKASTILA ALUSTAVA TILAOHJELMA

	Lukumäärä	hym2	Yhteensä	Mitoittava henkilö-	Huomioita	
Asukastilat	kpl	hym2	yht.			
Sisääntuloaula	1	15	15		Naulakot	
Lokerikot, kaapit	50	0,08	4			
Esteetön WC	1	5	5	2		
WC	2	3	6			
Oleskelutila	1	200	200		Pöytiä, "kirjasto": lehtiä, 9 kpl tietokonepistettä, tulostin	
Keittiö (puoliammattilaistaso)	1	20	20		Puoliammattilais keittiö tarvittaessa suljettavissa, siirettävä saareke, vesipiste, liesituuletin 1kpl, liesi1kpl,uuni1kpl, jääkaappi- pakastin 2 kpl, astian-pesukone (luukkukone) 1kpl,micro 2kpl, roskien ja jätteiden lajittelu, 2kpl korkeaa hyllykaappia	
Siivoustila	1	6	6,0			
Varasto	1	12	12		Korkeat hyllyt seinäkiinnitys	
Monitoimitila	1	85	85	50	minikeittiö, kotikeittiötaso, kaappikaluste	
Kerhotila 25 hlö	1	85	85	25		
Kokoushuone 10-15 hlö	1	50	50	15	U-malli	
Kokoushuone 7-9 hlö	1	27	27	9	U-malli	
Kokoushuone 5-6 hlö	1	15	15	6		
Vetäytymistila 2-4 hlö	1	11	11	4	lepohuonevarustuksella (sohva ja	
Yhteensä			**541**			
Salikokonaisuus						
Aula	1	30	30		naulakot 200 hlö, oma sisäänkäynti suoraan ulkoa	
Naulakot	200	0,12	24			
			0			
Iso monikäyttötila/sali	1	225	225	200	Toiminta: pallopelit vapaakorkeus 6-8m, muu liikunta, tapahtumat, juhlat, koottava näyttämö, AV varustus	huom, korkeus voi olla kriitinen elementti vuokratilaa haettaessa, jos pallopelit suljetaan pois vähempi korkeus riittää
Tuoli/liikuntavälinevarasto	1	15	15		Pitkänomainen tila joka auvautuu isoilla ovilla suoraan saliin	
Pukuhuone N	1	27	27	25		
Suihku N	1	14	14	8		
WC N	1	1,5	1,5	1		
Pukuhuone M	1	27	27	25		
Suihku M	1	14	14	8		
WC M	1	1,5	1,5	1		
LE esteetön Suihku	1	6	6	2		
Yhteensä			**385**			
Henkilökunnan tilat						
Monitilatoimisto	1	28	28	10	Henkilökunnan 4 työpistettä	
Vetäytymistila 1-2hlö	1	5	5	2	Työpisteiden läheisyyteen	
Taukotila minikeittiö	1	10	10			
Henkilökunnan pukutila M	1	7	7	6	Pukukaapit 6 kpl	
Henkilökunnan pukutila N	1	7	7	6	Pukukaapit 6 kpl	
WC	2	3	6			
Yhteensä			**63**			

Yhteensä ohjelma-ala (hym2)		**989**
	mitoitusperuste	
Huoneistoala (htm2)	**1,35**	**1335**
Bruttoala	**1,15**	**1535**

AVIAPOLIKSEN NUORISOTILA TILAOHJELMA

	Lukumäärä	hym2	Yhteensä	Mitoittava henkilömäärä	Huomioita
NUORISOTILAT	kpl	hym2			
Sisääntuloaula	1	15	15		kengätön tila, naulakot kenkätelineellä, avoin hengailutilaan,
Esteetön WC	1	5	5	2	
WC	2	3	6		
Hengailutila	1	230	230		Biljardipöytä 2kpl, Stage, taulu TV, tanssimatto, pelikalusteita, erilaisia oleskelukalusteita, kaappitilaa
Monitoimitila	1	50	50		Ruokailu 20 hlö, siirrettävät pöydät ja tuolit, hengailutilaan avattava
Keittiö/Kotikeittiötaso (sisältyy edelliseen)					Sijaitsee monitoimitilassa,(kulutusta kestävä "kotikeittiö"taso), siirettävä saareke, vesipiste, liesituuletin 1kpl, liesi1kpl,kiertoilmauuni1kpl, korkea jääkaappi 1 kpl ja jääkaappi- pakastin 1kpl, astian-pesukone 1kpl,micro 1kpl, roskien ja jätteiden lajittelu, 2kpl korkeaa hyllykaappia, kaikki laatikot lukollisia
Pelitila	1	65	65		Pelipöytiä 6+1, konsolipelialue+näyttö, striimaus, lautapelialue + pitkä oleskelusohva, kaappikaluste,
Siivoustila	1	6	6,0		
Monikäyttötila	1	35	35	1	Massalattia, vesipiste, 4 pöytää, näyttö, kaappikaluste
Keskustelutila	1	10	10	4	Näyttö
Vetäytymistila 2-4 hlö	1	11	11	4	
Toimisto	1	10	1	4	
Varasto	1	12	12		Korkeat hyllyt seinäkiinnitys, kaappeja
Yhteensä			**446**		
Salikokonaisuus	kpl	hym2	yht.		Huomioitava hybridikokous
Aula	1	30	30		naulakot 200 hlö, oma sisäänkäynti suoraan ulkoa
Naulakot	200	0,12	24		
Kuntosali	1	80	80		
Sali	1	225	225	200	Toiminta: pallopelit vapaakorkeus 6-8m, muu liikunta, tapahtumat, juhlat, koottava näyttämö, AV varustus
Tuoli/liikuntavälinevarasto	1	20	20		Pitkänomainen tila joka auvautuu isoilla ovilla suoraan saliin
Pukuhuone N	1	27	27	25	
Suihku N	1	14	14	8	
WC N	1	1,5	1,5	1	
Pukuhuone M	1	27	27	25	
Suihku M	1	14	14	8	
WC M	1	1,5	1,5	1	
LE esteetön Suihku	1	6	6	2	
Yhteensä			**470**		
Henkilökunnan tilat					
Toimisto	1	25	25	25	3 yhteiskäyttöistä työpistettä
Vetäytymistila 1-2hlö	2	5	10	2	Työpisteiden läheisyyteen
Taukotila minikeittiöllä	1	10	10		
Henkilökunnan pukutila M	1	7	7	6	Pukukaapit 4 kpl
Henkilökunnan pukutila N	1	7	7	6	Pukukaapit 4 kpl
WC	2	3	6		
Yhteensä			**65**		

huom, korkeus voi olla kriitinen elementti vuokratilaa haettaessa, jos pallopelit suljetaan pois vähempi korkeus riittää

Yhteensä ohjelma-ala (hym2)		**981**
	mitoitusperuste	
Huoneistoala (htm2)	**1,35**	**1324**
Bruttoala (brm2)	**1,15**	**1523**

AVIAPOLIKSEN ASUKAS- JA NUORISOTILA TILAOHJELMA

huom: kaikista tiloista on oltava kaksi poistumisreittiä

	Lukumäärä	hym2	Yhteensä	Mitoittava	Huomioita
NUORISOTILAT	KPL	M2			
Sisääntuloaula	1	15	15		kengätön tila, naulakot kenkätelineellä, avoin hengailutilaan, esteetön näkyvyys
Esteetön WC	1	5	5	2	Huomioidaan kynnykset
Hengailutila	1	230	230	100	Biljardipöytä 2kpl, Stage, taulu TV, tanssimatto, pelikalusteita, erilaisia oleskelukalusteita, kaappeja
Monikäyttötila/keittiö	1	50	50	25	Ruokailu 20 hlö, siirrettävät pöydät ja tuolit, hengailutilaan avattava siirtoseinä jossa iso lasi
Keittiö (kotikeittiötaso, sisältyy edelliseen)					Sijaitsee monitoimitilassa, käyttöä kestävä kodinomainen avokeittiö , siirettävä saareke, vesipiste, liesituuletin 1kpl, liesi1kpl,kiertoilma/uuni1kpl, jääkaappi + jääkaappi-pakastin 1kpl, astianpesukone 1kpl,micro 1kpl, roskien ja jätteiden lajittelukaappi, 2kpl korkeaa hyllykaappia, kakki kaapit lukittavia, Mikäli vain mahdollista, erillinen käsienpesuallas (nuorten kanssa kokkailut). Huomioidaan lieden ilmanvaihtosulku (rasvapalo).
Pelitila	1	65	65	56	Pelipöytiä 6+1, konsolipelialue+näyttö, striimaus, lautapelialue + pitkä oleskelusohva, kaappikaluste, säilytystilaa(kaappeja)
Monitoimitila	1	35	35	1	Massalattia, vesipiste, 2-3 pöytää, näyttö, korkeita kaappeja
Toimisto	1	10	10		
Keskustelutila	1	10	10	4	Näyttö, pyöreä pöytä
WC	2	3	6		eteisaula
Varasto	1	15	15		Korkeat hyllyt seinäkiinnitys, kaappeja
	Yhteensä		**441**		
YHTEISKÄYTTÖISET TILAT	kpl	hym2	yht.		Huomioitava hybridikokous
Aula	1	30	30		naulakot 200 hlö, oma sisäänkäynti suoraan ulkoa, sisäänkäynti myös nuoriso- ja asukastilojen puolelta
Naulakot	200	0,12	24		ei erillinen tila vaan osa aulaa
Kuntosali	1	80	80	20	
Sali	1	225	225	200	Toiminta: pallopelit vapaakorkeus 6-8m, muu liikunta, tapahtumat, juhlat, koottava näyttämö, AV varustus, Huomioidaan riittävä Ilmanvaihto ja jäähdytys (mielellään myös käsisäätö)
Tuoli/liikuntavälinevarasto	1	20	20		Pitkänomainen tila joka auvautuu isoilla ovilla suoraan saliin
Pukuhuone N	1	27	27	25	
Suihku N	1	14	14	8	
WC N	1	1,5	1,5	1	
Pukuhuone M	1	27	27	25	
Suihku M	1	14	14	8	
WC M	1	1,5	1,5		
LE esteetön Suihku	1	6	6	2	
Monitoimitila	1	170	170	50	minikeittiö, kotikeittiötaso, lukittava kaappikaluste
Erityisharrastetila	1	60	60	25	Paljon kaappitilaa, työpöytiä,
Kerhotila 25 hlö	1	85	85	25	
Kokoushuone 10-15 hlö	1	50	50	15	U-malli
Kokoushuone 7-9 hlö	1	27	27	9	U-malli
Kokoushuone 5-6 hlö	1	15	15	6	
Vetäytymistila 2-4 hlö	1	11	11	4	lepohuonevarustuksella (sohva ja
Monitilatoimisto jaettava kahteen tilaan, joista toisessa lasiseinät ja toisessa ei	1	85	85	12	Henkilökunnan 12 työpistettä, näkyvyys nuorisotilaan ja asukastilaan
Vetäytymistila 1-2hlö	2	5	10	2	Työpisteiden läheisyyteen
Henkilökunnan pukutila M	1	11	11	6	Pukukaapit 6 kpl
Henkilökunnan pukutila N	1	11	11	6	Pukukaapit 6 kpl
Henkilökunnan taukotila	1	30	30		minikeittiö, kotikeittiötaso,
WC	2	3	6		
Siivoustila	1	12	12		
	Yhteensä		**1053**		
ASUKASTILAT	kpl	hym2	yht.		
Sisääntuloaula	1	20	20		Naulakot 50 kpl
Lokerikot, kaapit	50	0,08	4		
Esteetön WC	1	5	5	2	
WC	2	3	6		
Oleskelutila	1	210	210	150 hlö	Pöytiä, tuoleja, sohvia, "kirjasto": lehtiä, tulostin
Keittiö (puoliammattilaistaso)	1	26	26		Puoliammattilais keittiö tarvittaessa suljettavissa, siirettävä saareke, vesipiste, liesituuletin 1kpl, liesi1kpl,uuni1kpl, jääkaappi- pakastin 2 kpl, astian-pesukone (luukkukone) 1kpl,micro 2kpl, roskien ja jätteiden lajittelu, 2kpl korkeaa hyllykaappia, kaikki lukittavia, Keittiön suunnitteluun tarvitaan oikea keittiösuunnittelija
Keskustelutila	2	10	20	4	Näyttö
Varasto	1	12	12		Korkeat hyllyt seinäkiinnitys
	Yhteensä		**303**		
Yhteensä ohjelma-ala (hym2)			**1797**		
Huoneistoala (htm2)	1,35		**2426**		
Bruttoala	1,15		**2790**		

Rakennushankkeen turvallisuusriskit, HAVAT Riskikartta

KOHDE: Aviapoliksen asukas- ja nuorisotilat

PÄIVÄYS: 23.8.2024

LAATIJAT: Ritva Lemarchand-Kokkola

Rakennushankkeen ominaisuudet

- ☐ Koko
- ☐ Muoto
- ☐ Suuruus
- ☐ Mitat
- ☐ Poikkeuksellisuus
- ☐ Ainutkertaisuus
- ☐ Materiaalivalinnat
- ☐ Tekniset ratkaisut
- ☐ Runkoratkaisu
- ☐ Ajankohta
- ☒ Suunnitteluratkaisut, etenkin olemassa olevassa rakennuksessa
- ☐ Vaativuus
- ☒ Rakennuksen kunto, olemassa oleva rakennus
- ☐ Talotekniikka
- ☒ Muu, useita toimijoita, sijainti ei selvillä

Työturvallisuutta ja terveyttä koskevat tiedot

- ☒ Mikrobit (Home), jos olemassa oleva rakennus
- ☒ Pöly, tilamuutostöiden aikana, olemassa oleva rakennus
- ☐ Kaasut
- ☐ Muut ilman epäpuhtaudet
- ☐ Melu, tärinä, tilojen sijainnista riippuen
- ☐ Kuumuus/kylmyys
- ☐ Säteily
- ☐ Häikäisy
- ☐ Happipitoisuus, hapen puute
- ☐ Myrkyt
- ☐ Vaaralliset aineet
- ☐ Altistuminen
- ☐ Ergonomia, hankalat työasennot
- ☐ Vaaralliset työt
- ☐ Räjähdys
- ☐ Syttyminen
- ☐ Muu

Rakennushankkeen luonne

- ☐ Työmaan johtamisen erityispiirteet
- ☐ Yhteensovittamisen erityispiirteet
- ☐ Aikataulu
- ☐ Urakoitsijoiden määrä
- ☐ Urakkarajat
- ☐ Erillistoimitukset
- ☐ Töiden läheisyys/peräkkäisyys
- ☐ Töiden päällekkäisyys
- ☐ Tiedonkulun erityispiirteet
- ☐ Työmenetelmien reunaehdot
- ☒ Muu, aikataulu, kustannukset

Rakennushankkeen olosuhteet

- ☐ Varottavat rakenteet
- ☐ Vaaralliset johdot
- ☐ Varottavat toiminnot
- ☐ Asukkaat, asiakkaat, tilaajan henkilöstö, vuokralaiset, käyttäjät
- ☐ Liikenne, liikennemuodot
- ☐ Työkoneiden käyttö
- ☐ Työvälineiden käyttö
- ☐ Materiaalit ja aineet
- ☐ Vaaralliset jätteet
- ☐ Teollinen toiminta lähellä, prosessit
- ☐ Tilojen rakennusaikainen käyttö
- ☐ Muu toiminta
- ☐ Herkät laitteet ja laitteistot
- ☐ Muut ympäristötekijät
- ☐ Purettavat rakenteet
- ☐ Sähkökaapelit/kaasuputket
- ☐ Muu

Työhön liittyviä vaaroja

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

11 § Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantaraportti 2025

VD/3132/10.04.00.00/2018

AK/ER/AVP/WT/MT

Vantaan ensimmäiset maa- ja asuntopoliittiset linjaukset hyväksyttiin vuonna 2018 ja niitä päivitettiin vuonna 2022. Kuluvan valtuustokauden päätteeksi raportoidaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten toimenpiteiden toteutuminen vuosilta 2020–2024. Esitetään merkittäväksi tiedoksi Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantaraportti 2025.

Vantaan ensimmäiset maa- ja asuntopoliittiset linjaukset hyväksyttiin **kaupunginvaltuustossa 18.6.2018 § 9.** Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset antavat kaupungille välineet maankäytön, rakentamisen ja tonttimarkkinoiden hallintaan sekä kaupungin talouden tasapainottamiseen.

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päivitystä valmisteltiin vuoden 2022 aikana valtuustokauden Innovaatioiden Vantaa -kaupunkistrategian 2022–2025 sekä talousarvion sitovien tavoitteiden mukaisesti. Uusia toimenpiteitä lisättiin seitsemän kappaletta, yhdeksää toimenpidettä muutettiin tai täsmennettiin ja kaksi toimenpidettä poistettiin kokonaan. **Kaupunginvaltuusto** hyväksyi **10.10.2022 § 5** päivitetyt maa- ja asuntopoliittiset linjaukset ja ne ovat voimassa toistaiseksi.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset jakaantuvat kolmeen päämäärään, joiden alle on koottu kaupungin tahtoa kuvastavia tavoitetiloja. Näiden toteutumiseksi on kirjattu yhteensä 74 toimenpidettä, joiden kautta kaupunki varmistaa tavoitteidensa toteutumisen käytännön tasolla. Toimenpiteisiin on kirjattu muun muassa Vantaan sitoutuminen seudullisiin kaavoitus- ja asuntotuotantotavoitteisiin, maanhankinnan, maankäyttösopimusten ja tontinluovutuksen periaatteet, rakentamisen painottuminen keskuksiin sekä tavoitteet asuinalueiden ja asuntojen monipuolisuudesta.

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten laaja seurantakatsaus on tarkoituksenmukaista tehdä aina valtuustokauden päätteeksi. Ensimmäisessä seurantaraportissa tarkasteltiin vuosia 2018–2019 ja nyt käsillä oleva seurantaraportti luo katsauksen vuosiin 2020–2024.

Seurantakaudella 2020–2024 toimintaympäristö oli poikkeuksellisen epävakaa. Huolimatta äkillisistä ja ennakoimattomissa yhteiskunnallisista ja taloudellisista muutoksista, on maa- ja asuntopolitiikan tavoitteista ja toimintatavoista pidetty järjestelmällisesti kiinni. Näin on varmistettu kaupungin toiminnan johdonmukaisuus ja avoimuus, sekä toimijoiden tasapuolinen kohtelu.

Kokonaisuudessaan seurantakaudella 2020–2024 maa- ja asuntopoliittisten linjausten 74 toimenpiteestä yhteensä 76 % toteutui, 19 % toteutui osittain ja 5 % ei toteutunut. Pääsääntöisesti on pystytty toteuttamaan maa- ja asuntopolitiikkaa, kaavoitusta ja kaupunkiympäristön suunnittelua sekä tontinluovutusta linjausten tavoitteiden ja toimenpiteiden mukaisesti. Toteutumatta jäi lähinnä asuntorakentamiseen liittyviä toimenpiteitä, joissa kaupungin toimista riippumaton rakennusalan matalasuhdanne ja asuntomarkkinoiden hiljentyminen eivät mahdollistaneet toimenpiteissä onnistumista.

Kaupunkitilalautakunta 12.2.2025 § 10

Kiinteistöjohtajan esitys:

Päätetään esittää kaupunginhallitukselle ja edelleen kaupunginvaltuustolle, että merkitään tiedoksi maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantaraportti 2025.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana **kiinteistöjohtaja** muutti esitystään seuraavalla tavalla:

Tavoitetilan 2.3. alainen toimenpide ”Lisäämme korkeaa rakentamista asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut” raportoidaan ei toteutuneen sijasta toteutuneeksi ja toimenpiteen toteutumisen kuvaus muutetaan seurantaraportin sivuilla 26 ja 56 kuulumaan seuraavasti (lisäykset *kursiivilla*, poistetut osat hakasulkeissa):

”Korkea rakentaminen Vantaalla -selvitys valmistui vuonna 2020. Korkean rakentamisen rajaksi Vantaalla määriteltiin 56 metriä, mikä tarkoittaa noin 16–17 kerrosta rakennuksen kerroskorkeudesta riippuen. Potentiaalisiksi korkean rakentamisen alueiksi tunnistettiin Aviapolis, Tikkurila sekä Myyrmäki-Louhela. Selvityksen johtopäätöksiä on hyödynnetty alueellisissa kaavarungoissa (esim. Tikkurilan kaavarunko 2020, joka hyväksyttiin 2023). [Rakentamisen suhdanne ei seurantakaudella suosinut korkeiden
rakennusten kaltaisten isojen hankkeiden rakentamista.] *Seurantakaudella Myyrmäkeen on valmistunut yksi 16-kerroksinen asuntohanke vuonna 2023 ja toinen kohde on rakenteilla. Vuonna 2024 hyväksyttiin Tikkurilan Osaamiskampuksen asemakaava, joka edellyttää tietyissä kortteleissa korkeaa rakentamista.*”

Asian käsittelyn aikana **kaupunkitilalautakunnan jäsen Mikko Viilo** esitti kaupunkitilalautakunnan varajäsen Sirpa Kauppisen kannattamana, että tavoitetilan 2.1. alaisen toimenpiteen ”Varaamme riittävästi tontteja palveluille ja mitoitamme sekä ajoitamme kaupungin tarjoamat palvelut suhteessa asuinalueiden väestökehitykseen” toteutumisen kuvauksen kolmannen kappaleen loppuun tehdään seurantaraportin sivuille 22 ja 52 seuraava tekstilisäys (lisäykset *kursiivilla*):

”Osaltaan palvelurakentamisen hankkeiden viivästymisiin ovat vaikuttaneet haasteet tonteilla. Kaupungin palvelurakentamiselle sopivia tontteja tiiviissä kaupunkirakenteessa on ollut liian vähän, tontit ovat olleet joko tarpeeseen sopimattomia tai tarpeeseen nähden liian pieniä, jolloin osa toiminnoista on jouduttu sijoittamaan toisaalle tai asemakaavoitus on pysähtynyt valitusprosessiin. *Asuntojen ja muiden palvelujen kaavoittamisessa on toisinaan ristiriitaisia tarpeita*.”

Kaupunkitilalautakunnan jäsen Mikko Viilon muutosesitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Hyväksyttiin muutettu esitys.

Merkittiin, että kaupunkitilalautakunta jätti asiaan seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:
”Vantaan maa- ja asuntopolitiikan vastuullisuuden, pitkäjänteisyyden ja taloudellisen kestävyyden arviointi päämäärä 1:n mukaisesti vaatii laajempaa tarkastelua kuin raportissa on. Ainakin niiden alueiden osalta, joihin on rakennettu eniten uutta, tulisi arvioida esimerkiksi asukkaiden työllisyyden, koulutus- ja ansiotason kehittymistä. Maanmyynnin ohella pitäisi tarkastella myös maanvuokrauksen tuloja indikaattorina politiikan pitkäjänteisemmästä onnistumisesta.”

_____

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 11

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantaraportti 2025.
Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Vantaan kaupunki pidättäytyy kaavoittamasta lähimetsiin tai jokivarsiin, esim. Päiväkummun kupeeseen Keravanjoen varrella tai Vantaanlaaksossa päiväkoti Vantaanjoen puistoalueelle. Vantaalla riittää peltoja rakentamiseen. Asuntoalueiden luonnontilaiset alueet ovat erittäin tärkeitä asukkailleen, viihtyisyydelle ja luontokokemukselle sekä alueen alueidentiteetillä. Kyselyjen mukaan lähiluonto on kaupungin ykkösvetovoimatekijä. Maa- ja asuntopoliittisessa ohjelmassa on luvattu suojella asukkaille rakkaita alueita. Kerrostaloja ei saa rakentaa pientaloalueille tai niiden välittömään tuntumaan. Vireillä olevat hankkeet on keskeytettävä.”

Liite
- Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantaraportti 2025 (II)

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kiinteistöjohtaja Antti Kari, puh. 040 568 6540
asumisasioiden päällikkö Elisa Ranta, puh. 043 826 9419
tonttipäällikkö Armi Vähä-Piikkiö, puh. 040 733 7447
asumisen erityisasiantuntija Wilma Toljander, puh. 050 302 7542
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantaraportti 2025

LIITE: Kaupunginhallitus 24.02.2025 / 11 §

Sisältö

1. Esipuhe 3
2. Johdanto 5
3. Maa- ja asuntopoliittisten linjausten seuranta 2020–2024..... 8
    Maa- ja asuntopolitiikan tavoitteiden toteutuminen 10
    Kaavoituksen ja kaupunkiympäristön suunnittelun tavoitteiden toteutuminen 19
    Tontinluovutuksen tavoitteiden toteutuminen 33
4. Seurannan yhteenveto 39
5. Näkymät tulevaan 42

Lähteet 45

Tekijät 46

Liite 1: Maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantataulukko 2020–2024 47

Julkaisija: Vantaan kaupunki

Kaupunkiympäristön toimiala

02/2025

LIITE: Kaupunginhallitus 24.02.2025 / 11 §

1. Esipuhe

Esipuhe

Tero Anttila, apulaiskaupunginjohtaja
Kaupunkiympäristön toimiala

Vuosien 2020–2024 välinen ajanjakso jää historiaan aikakautena täynnä haasteita ja mahdollisuuksia, jotka testasivat yhteiskuntien kykyä sopeutua nopeasti muuttuvissa globaaleissa taloudellisissa ja sosiaalisissa olosuhteissa. Kaupungit ympäri maailman kohtasivat väestönkasvun, kaupungistumisen ja ilmastonmuutoksen tuomia haasteita. Valtiot, Suomi muiden mukana, pyrkivät yhdistämään kestävän kehityksen periaatteet ja taloudelliset realiteetit luodakseen yhdenvertaisempia ja ekologisesti kestävämpiä asuinympäristöjä.

Toimintaympäristö vuosina 2020–2024 oli poikkeuksellisen epävakaa. Koronapandemia, Ukrainan sota sekä yleisen kustannustason ja korkojen nousu vaikuttivat merkittävästi niin yritysten kuin yksityishenkilöiden päätöksentekoon. Yritykset joutuivat sopeutumaan korkeampiin rahoituskustannuksiin, mikä vaikutti investointipäätöksiin ja liiketoimintojen kehittämiseen. Asumisen kustannukset kohosivat, mikä heijastui voimakkaasti asuntomarkkinoihin ja erityisesti heikommat taloudelliset resurssit omaavien kotitalouksien tilanteeseen. Samalla etätyön yleistyminen sai aikaan muutoksia asuinpaikkojen valinnassa sekä asuntojen kysynnässä.

Rakennusalalla vallinnut matalasuhdanne haastoi alan yritykset, sekä rakentamisesta voimakkaasti riippuvaiset alat, kuten rakennusmateriaalien tuotannon. Rakennusprojektien viivästymiset ja kustannusylitykset vaikuttivat laajasti niin hankkeiden omistajiin ja kehittäjiin kuin loppukäyttäjiinkin. Kestävien ratkaisujen ja tehokkaampien toimintamallien kehittäminen nousi tärkeäksi selviytymiskeinoksi näissä vaikeuksissa.

Huolimatta viime vuosien haasteista, Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset ovat osoittautuneet johdonmukaisiksi ja joustaviksi myös ennakoimattomissa yhteiskunnallisissa ja taloudellisissa muutostilanteissa. Vantaan katse on nyt suunnattu kohti tulevaisuuden vetovoimaista ja hallitusti kasvavaa kaupunkia, joka on turvallinen ja viihtyisä paikka asukkailleen.

2. Johdanto

Johdanto

Vantaan ensimmäiset maa- ja asuntopoliittiset linjaukset hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 18.6.2018. Maa- ja asuntopoliittiset linjaukset antavat kaupungille välineet maankäytön, rakentamisen ja tonttimarkkinoiden hallintaan sekä kaupungin talouden tasapainottamiseen.

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten päivitystä valmisteltiin vuoden 2022 aikana valtuustokauden Innovaatioiden Vantaa -kaupunkistrategian 2022–2025 sekä talousarvion sitovien tavoitteiden mukaisesti. Uusia toimenpiteitä lisättiin seitsemän kappaletta, yhdeksää toimenpidettä muutettiin tai täsmennettiin ja kaksi toimenpidettä poistettiin kokonaan. Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi päivitetyt maa- ja asuntopoliittiset linjaukset 10.10.2022 ja ne ovat voimassa toistaiseksi.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset jakaantuvat kolmeen päämäärään, joiden alle on koottu kaupungin tahtoa kuvastavia tavoitetiloja. Näiden toteutumiseksi on kirjattu yhteensä 74 toimenpidettä, joiden kautta kaupunki varmistaa tavoitteidensa toteutumisen käytännön tasolla. Toimenpiteisiin on kirjattu muun muassa Vantaan sitoutuminen seudullisiin kaavoitus- ja asuntotuotantotavoitteisiin, maanhankinnan, maankäyttösopimusten ja tontinluovutuksen periaatteet, rakentamisen painottuminen keskuksiin sekä tavoitteet asuinalueiden ja asuntojen monipuolisuudesta.

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten laaja seurantakatsaus on tarkoituksenmukaista tehdä aina valtuustokauden päätteeksi. Ensimmäisessä seurantaraportissa tarkasteltiin vuosia 2018–2019 ja nyt käsillä oleva seurantaraportti luo katsauksen vuosiin 2020–2024.

VANTAAN MAA- JA ASUNTOPOLIITTISET LINJAUKSET

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset jakaantuvat kolmeen päämäärään, joiden alle on koottu kaupungin tahtoa kuvastavia tavoitetiloja. Päämäärien ja tavoitetilojen alle on kirjattu yhteensä 74 toimenpidettä, joiden kautta kaupunki varmistaa tavoitteidensa toteutumisen käytännön tasolla.

1 **Vantaan maa- ja asuntopolitiikka on vastuullista, pitkäjänteistä ja taloudellisesti kestävää**

2 **Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen**

3 **Vantaan tontinluovutus on avointa, tasapuolista ja kilpailua edistävää**

3. Maa- ja asuntopoliittisten linjausten seuranta 2020–2024

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten seuranta 2020–2024

- Tässä seurantaraportissa raportoidaan Vantaan maa- ja asuntopoliittisten linjausten toimenpiteiden toteutuminen vuosilta 2020–2024.
- Lisäksi raportoidaan Maa- ja asuntopoliittisissa linjauksissa päätetyt seurattavat aihealueet:
  - kootut tiedot maanhankinnasta, myytyjen yritys- ja asuntotonttien määrä
  - vuodessa asemakaavoitetun asumisen kaavojen kerrosneliömetrimäärä
  - asuntotuotannon määrä ja kaupungin omien sekä seudullisten asuntotuotantotavoitteiden toteutuminen
  - asuntojen huoneistotyyppi- ja hallintamuotojakauma uudistuotannossa
  - asukasbarometrilla mitattu asukastyytyväisyys
  - asuntorakentamisennuste, jossa arvioidaan asuntotuotannon volyymi kymmenen vuoden aikajänteellä
- Seurannan tiedot on koottu useista eri lähteistä kuten kaupungin Maankäytön toimintamalli ja tietojärjestelmästä (MATTI), tilinpäätöksistä, raporteista ja muista asiakirjoista sekä ulkopuolisista lähteistä.
- Linjaukset sisältävät niin määrällisiä kuin laadullisia tavoitteita, mikä pitää huomioida toimenpiteiden toteutumisen arvioinnissa ja vertailussa. Määrällisten tavoitteiden toteutuminen on selkeästi mitattavissa ja todettavissa toteutuneen toisin kuin laadullisten tavoitteiden. Kunkin aihealueen asiantuntijoiden arviot ovat merkittävässä roolissa kaikkien toimenpiteiden toteutumisen arvioinnissa.

Maa- ja asuntopolitiikan tavoitteiden toteutuminen

1. Päämäärä. Vantaan maa- ja asuntopolitiikka on vastuullista, pitkäjänteistä ja taloudellisesti kestävää

Tavoitetilat

1.1. Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista

1.2. Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista

1.3. Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti

Maa- ja asuntopolitiikan tavoitteiden toteutuminen vuosina 2020–2024

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten 1. päämäärä sisältää maa- ja asuntopolitiikan kolme tavoitetilaa ja yhteensä 18 toimenpidettä.

56%

Kymmenen toimenpidettä toteutui. Tavoitteiden mukaisesti on onnistuttu maanhankinnassa, asuntotuotannon ja asuinalueiden laadun ja monipuolisuuden varmistamisessa. Maa- ja asuntopolitiikkaa on toteutettu linjausten mukaisesti maakäyttösopimuksissa, kilpailuissa ja tontinluovutuksessa. MAL-sopimuskauden 2020–2023 asuntotuotantotavoite ylitettiin.

28%

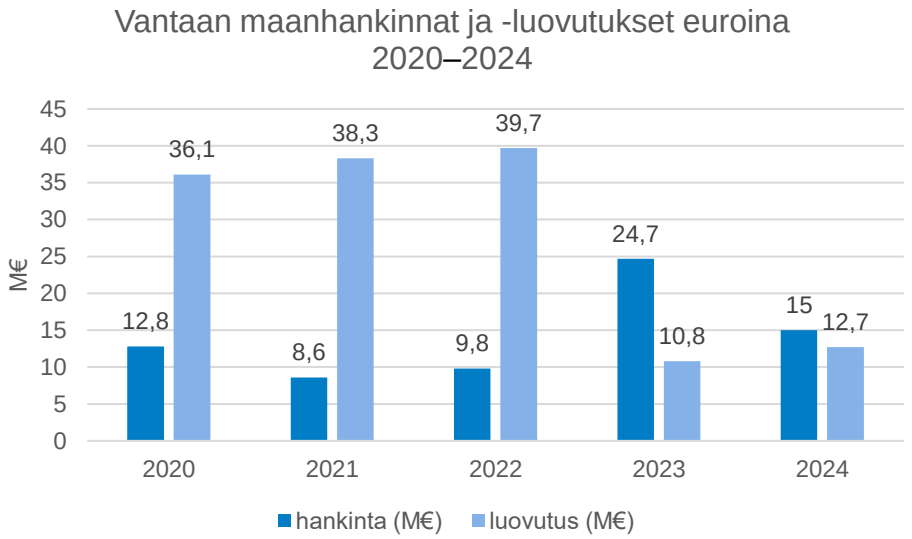
Toimenpiteistä viisi toteutui osittain. MAL-sopimuskauden 2020–2023 asumisen kerrosalatavoitteisiin ei päästy pidentyneiden ja monimutkaistuneiden kaavaprosessien sekä ennakoimattomien selvitystarpeiden vuoksi. Tonttitarjonta ei pystynyt vastaamaan kaikkien hankkeiden vaatimuksiin. Asunnottomuus on tehdyistä toimenpiteistä huolimatta seurantakaudella lisääntynyt. Erityisasumisen hankkeita edistettiin harkiten hyvinvointialueen toiminnan käynnistymisen vuoksi.

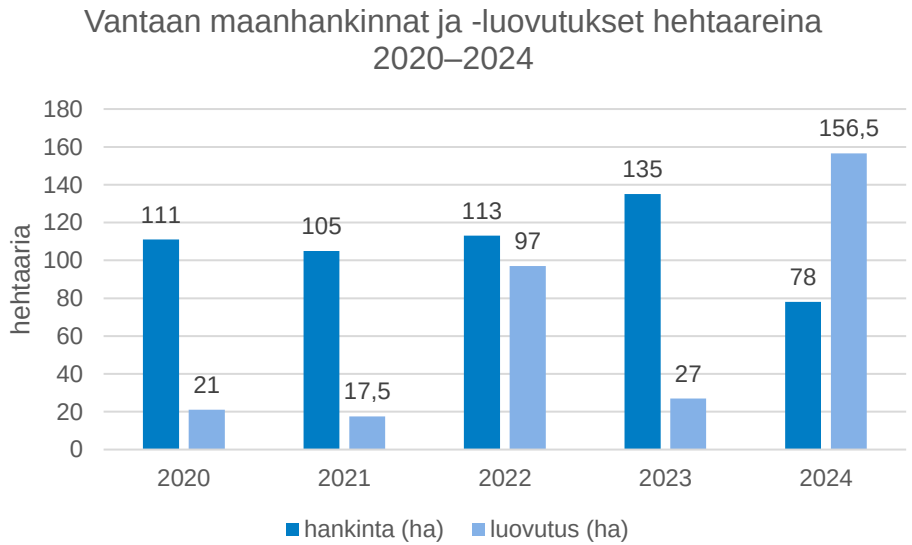
17%

Toimenpiteistä kolme jäi toteutumatta. Asuntotuotannon hallintamuotojakaumassa ei ylletty vuosittain kaikkiin tavoitemääriin johtuen rakennusalan matalasuhdanteesta, asuntomarkkinoiden alavireisyydestä sekä valtion tukemaan tuotantoon sopivien tonttien tarjonnan niukkuudesta.

Tavoitetila 1.1. Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista

- Pitkän aikavälin strategioiden toteuttamiseksi on hankittu aktiivisesti odotusarvomaata, laajoja viheralueita, yleiskaavan mukaista tulevaa rakennusmaata sekä alueita Vantaan ratikan tarpeisiin.
- Seurantakaudella 2020–2024 kiinteää omaisuutta hankittiin 70,9 miljoonalla eurolla noin 542 hehtaaria. Kiinteää omaisuutta myytiin yhteensä 138 miljoonalla eurolla noin 319 hehtaaria.
- Maanhankinta on toteutunut ensisijaisesti vapaaehtoisin kaupoin sekä osana maankäyttösopimuskorvauksia. Vuosina 2020–2024 kauppoja tehtiin 189 kpl, lunastuksia 18 kpl ja kaupungin etuosto-oikeutta käytettiin kahdeksan kertaa.

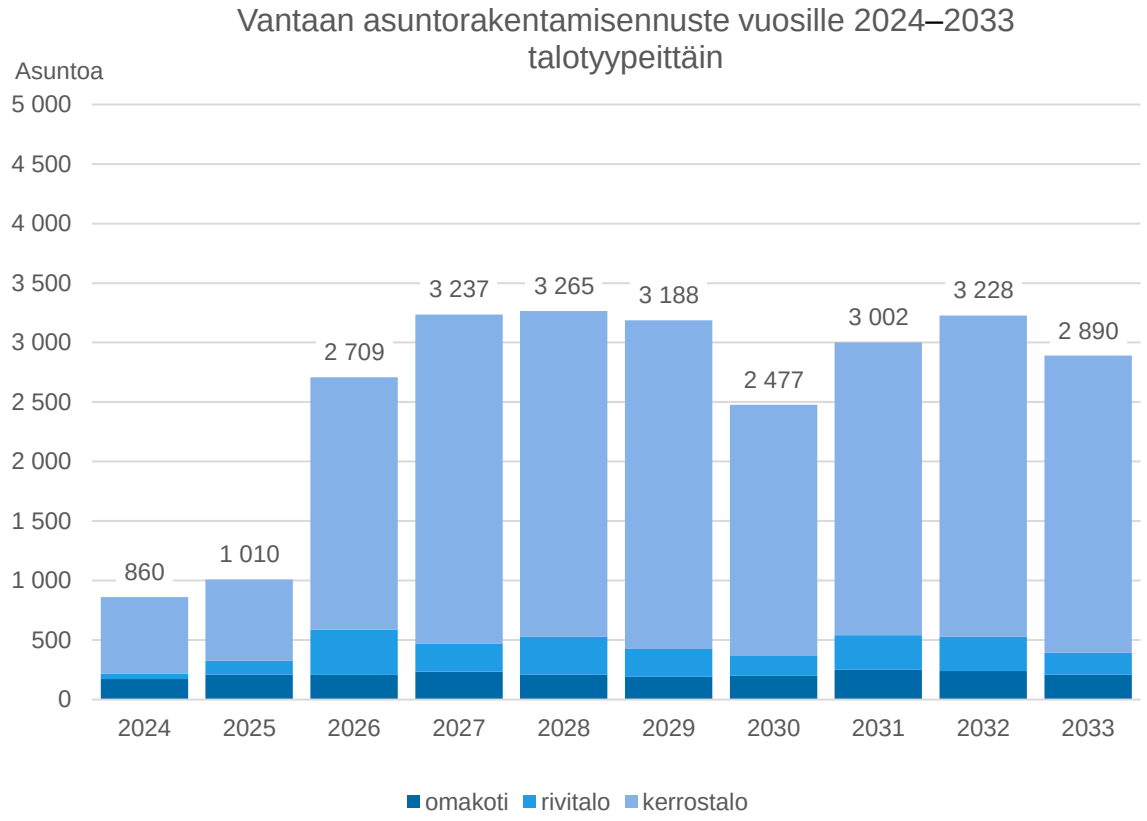




Lähde: Vantaan kaupunki

Tavoitetila 1.2. Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista

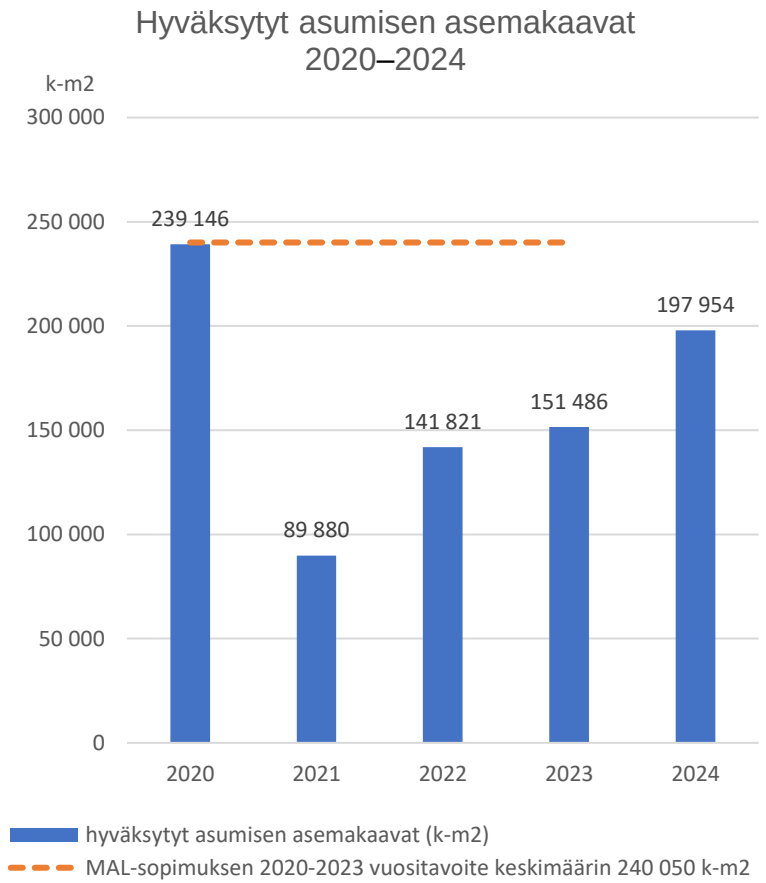
- Määrätietoisella maa- ja asuntopolitiikalla on varmistettu alueiden tasapainoinen rakentuminen ja kehittyminen.
- Maankäyttösopimuksilla on ohjattu tulevan asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoja, energiatehokkuutta sekä kerrostaloasuntojen huoneistotyyppijakaumaa ja pinta-aloja. Kaikki saadut maanmyyntitulot ovat tukeneet kaupungin taloutta.
- Vuosittain on laadittu asuntorakentamisennuste seuraavaksi kymmeneksi vuodeksi.



Lähde: MATTI / Vantaan kaupunki

Tavoitetila 1.2. Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista

- MAL-sopimuskauden 2020–2023 asuntotuotantotavoite Vantaalle oli yhteensä 10 560 asuntoa. Sopimuskaudella valmistui yhteensä noin 12 450 asuntoa, eli asetettu tavoite toteutui 118-prosenttisesti.
- MAL-sopimuskauden 2020–2023 voimaantulleiden asumisen kaavojen tavoitteesta 960 200 k-m2 toteutui 53 % ja hyväksyttyjen asumisen kaavojen tavoitteesta 960 200 k-m2 toteutui 67 %
- Asumisen kerrosalatavoitteisiin ei päästy pidentyneiden ja monimutkaistuneiden kaavaprosessien sekä ennakoimattomien selvitystarpeiden vuoksi. Lisäksi rakentamisen suhdanne on viime vuosina voimakkaasti vaikuttanut yksityisten hankkeiden edistämiseen, kun toimijat ovat vaihtuneet tai kaavaa ei ole haluttu viedä hyväksyntään saakka. Asemakaavoituksen työohjelmassa on viime vuosina pyritty vastaamaan voimakkaasti kasvaneeseen palvelutarpeiden kaavatarpeisiin sekä riittävän työpaikkakaavavarannon turvaamiseen.
- Vuoden 2024 lopussa Vantaan kaupunki sitoutui Helsingin seudun ja valtion uuteen MAL-sopimukseen, joka kattaa vuodet 2024–2035.



Lähde: Vantaan kaupunki

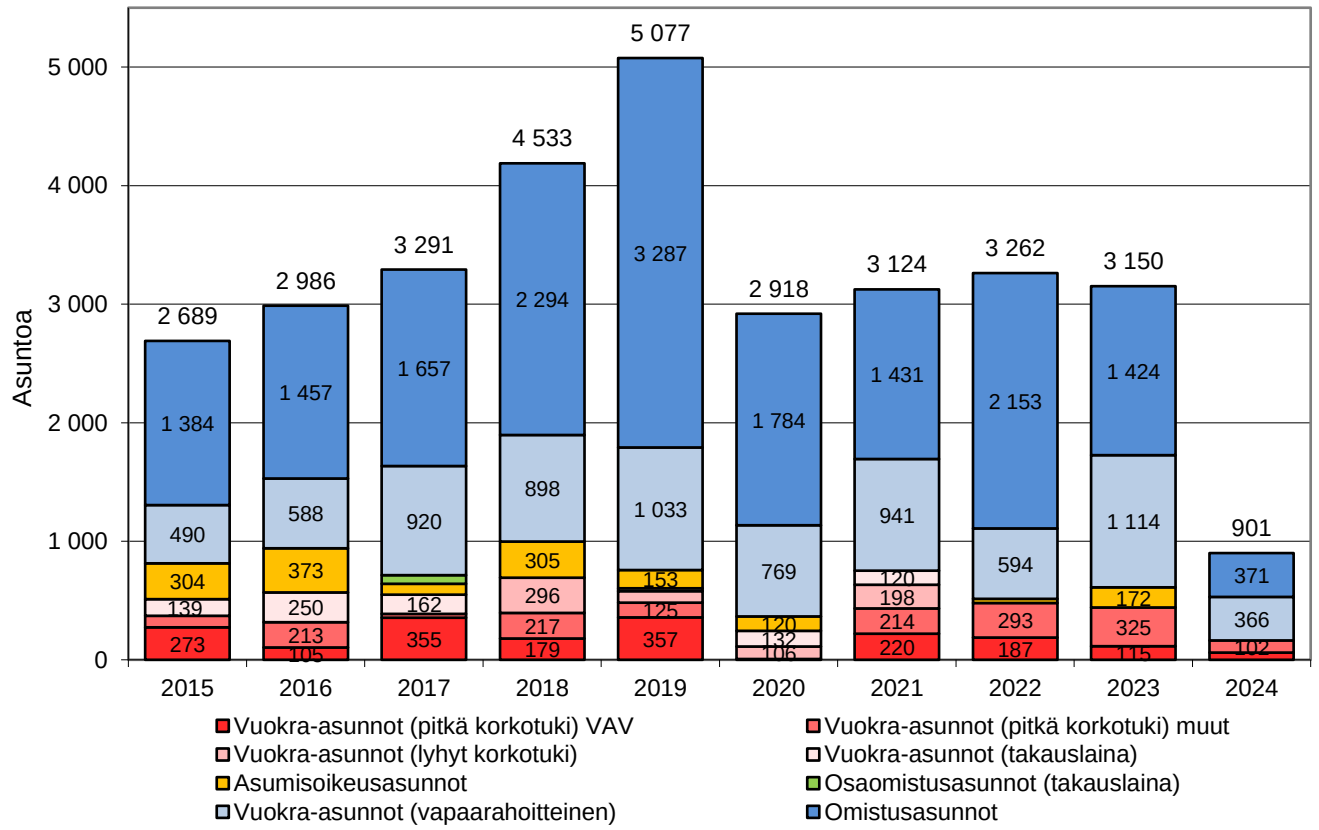
Tavoitetila 1.3. Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.

- Yleiskaavoitus-yksikkö on ohjannut Pientalo-ohjelmaa, jossa on selvitetty pientalorakentamisen mahdollisuuksia Vantaalla. Vuonna 2024 valmistui Yleiskaava 2020:n mahdollistamat pientaloalueet -kartoitus.
- Pientalokaavojen sisältöä on ohjattu tonttien toteuttamiskelpoisuutta silmällä pitäen. Kaikkialta Vantaalta on etsitty jo kaavoitettuja, mutta toteutumattomia pientalotontteja, ja kartoitettu niiden kaavamuutostarpeita.
- Pientalojen asemakaavoitusta on edistetty useilla suuralueilla. Erillisten pientalokaavojen lisäksi tehokkaampaa pientalorakentamista on kaavoitettu esimerkiksi Kivistöön osaksi laajentuvan keskustan rakennetta.
- Kunnallistekniikan rakentamisaikataulun ohjelmoinnissa on huomioitu asemakaavoitetut uudet pientalotontit.

Tavoitetila 1.3. Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.

- Vantaan asuntotuotantotavoite oli vuosina 2020–2023 yhteensä 2640 asuntoa vuosittain. Haastavasta suhdannetilanteesta johtuen asuntotuotantotavoite laskettiin vuosille 2024–2027 noin 1650 asuntoon vuosittain.
- Vuosina 2020-2023 vuosittainen asuntotuotantotavoite saavutettiin, mutta vuonna 2024 tavoitetta ei saavutettu.
- Seurantakaudella haasteita asuntohankkeiden onnistumiseen aiheuttivat muun muassa koronapandemian ja sotien globaalit vaikutukset, rakennuskustannusten nousu, asuntorahoituksen korkojen nousu, asuntomarkkinoiden alavireisyys sekä osiltaan myös kaupungin niukka tonttivaranto.

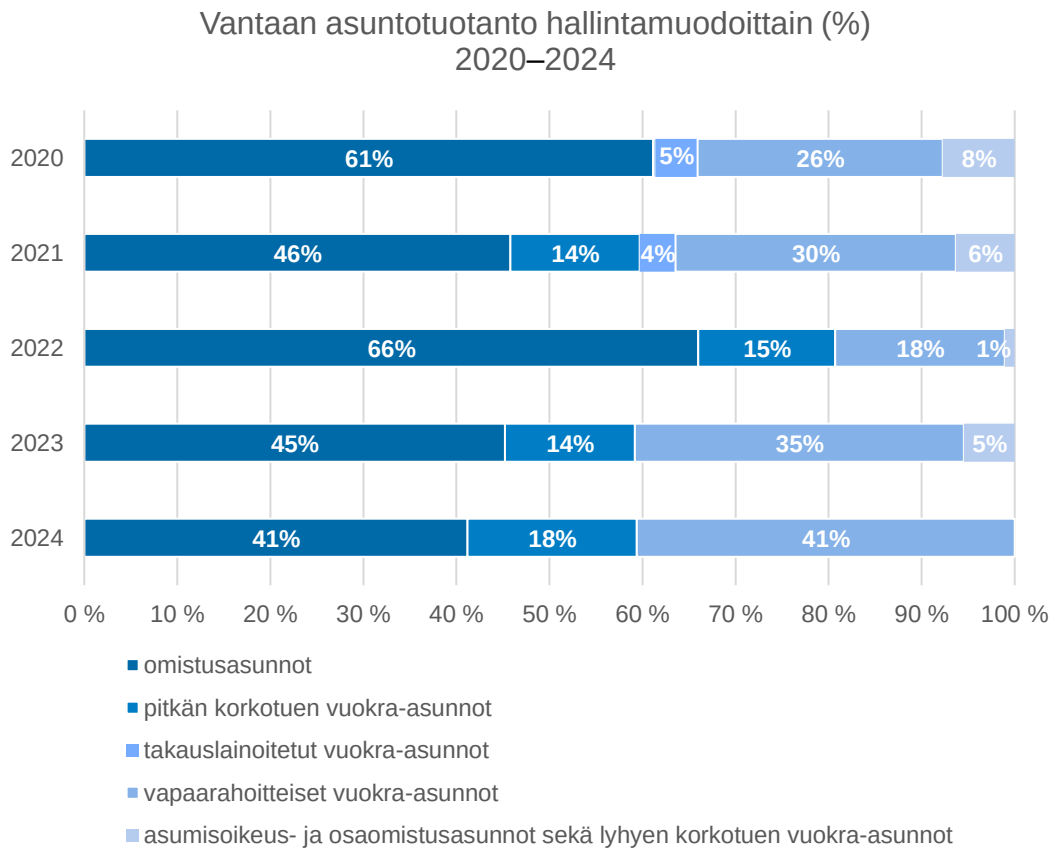
Vantaalle vuosittain valmistuneet asunnot hallintamuodon mukaan 2015–2024



Lähde: MATTI / Vantaan kaupunki

Tavoitetila 1.3. Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.

- Maa- ja asuntopoliittisten linjausten tavoitteena on, että valmistuneesta vuosittaisesta asuntotuotannosta on omistusasuntoja vähintään 50 %, pitkäaikaisia kohtuuhintaisia vuokra-asuntoja vähintään 20 %, ja asumisoikeus- ja osaomistusasuntoja sekä lyhyen korkotuen vuokra-asuntoja noin 10 %.
- Seurantakaudella 2020–2024 asuntotuotannon hallintamuotojakauman tavoitteet saavutettiin ainoastaan omistusasuntotuotannossa vuosina 2020 ja 2022.
- Seurantakaudella kaupunki oli asettanut VAV-konsernin tavoitteeksi 352 asuntoa vuosittain. Seurantakaudella tuotantotavoitetta ei saavutettu, sillä konsernin tuotanto oli vuonna 2020 0 asuntoa, v. 2021 140 as., v. 2022 187 as., v. 2023 115 as. ja v. 2024 62 as.



Lähde: MATTI / Vantaan kaupunki

Tavoitetila 1.3. Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.

- Vantaan ja Keravan hyvinvointialue (VAKE) aloitti toimintansa vuoden 2023 alussa. Seurantakauden 2020–2024 aikana odotettiin VAKEn toiminnan käynnistymistä ja erityisryhmien tuetun asumisen hankkeita edistettiin harkiten. Keväällä 2024 valmistui VAKEn palveluverkkosuunnitelma, josta käy ilmi vantaalaisten tulevat palvelutarpeet seuraavalle kymmenelle vuodelle.
- Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa on vuonna 2024 käynnistetty kiinteistöjen ja maankäytön hankeyhteistyö, jolla varmistetaan erityisryhmien asuntojen rakentuminen palvelutarpeen mukaisesti ja palveluverkkosuunnitteluun pohjautuen.
- Kaupunki oli mukana yhteistyöohjelmassa asunnottomuuden puolittamiseksi vuosina 2019–2023. Vantaan kaupunki ja VAKE osallistuvat yhdessä ympäristöministeriön pitkäaikaisasunnottomuuden poistamisohjelmaan vuosina 2024–2026. Asunnottomuuden vähentämisen tavoite ei ole toteutunut Vantaalla, sillä vuonna 2020 asunnottomia oli Vantaalla yhteensä 227 ja vuonna 2023 luku oli noussut 294 asunnottomaan.

Kaavoituksen ja kaupunkiympäristön suunnittelun tavoitteiden toteutuminen

2. Päämäärä. Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen

Tavoitetilat

2.1. Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti

2.2. Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolle ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle

2.3. Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin

2.4. Maankäyttösopimuksia käytetään aktiivisesti maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa

2.5. Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.

Kaavoituksen ja kaupunkiympäristön suunnittelun tavoitteiden toteutuminen vuosina 2020–2024

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten 2. päämäärä sisältää kaavoituksen ja kaupunkiympäristön suunnittelun viisi tavoitetilaa ja yhteensä 42 toimenpidettä.

81%

Toimenpiteistä 34 toteutui. Yleiskaavoituksen ja asemakaavoituksen toimenpiteet ovat pääsääntöisesti toteutuneet. Onnistuneesti on saavutettu luonnon monimuotoisuuden, viheralueverkoston ja ekologisen verkoston turvaamisen tavoitteita. Maakäyttösopimuksilla on varmistettu asumisen laatu ohjaamalla asuntojen hallintamuoto- ja huoneistotyyppijakaumaa sekä pinta-aloja. Uusien ja vanhojen keskustojen elinvoimaisuus on lisääntynyt. Pysäköintiä on kehitetty laaja-alaisesti ja kaupungin pysäköintikonserni aloittanut toimintansa.

17%

Toimenpiteistä seitsemän toteutui osittain. Tontteihin liittyvien haasteiden ja alueellisen väestökehityksen muutosten vuoksi kaupungin tarjoamien palvelujen oikea-aikainen toteutus on ollut haastavaa. Elinympäristön ja infrastruktuurin kunnossapidolle osoitettuja vuotuisia määrärahoja ei ole ollut tarpeeksi kaikkiin suunniteltuihin toimintoihin. Rakennuslupien, kaavoitusprosessien ja työpaikkatonttien tiedustelun palvelulupausten valmistelut ovat kesken.

2%

Toimenpiteistä yksi jäi toteutumatta. Asuntomarkkinatilanteen takia uusia asuntokohteita on rakentunut vähän ja näin ollen uusia täydennysrakentamisen malleja ei ole päästy pilotoimaan seurantakauden aikana.

Tavoitetila 2.1. Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti

- Maankäytön toimintamalli ja tietojärjestelmä (MATTI) on otettu käyttöön seurantakaudella 2020–2024. MATTI on mahdollistanut maankäytön, rakentamisen ja ympäristön tiedonhallinnan ja prosessien keskittämisen yhteen kokonaisratkaisuun.
- Maankäytön suunnittelun ja toteutuksen ohjelmoinnin ryhmä (MTO) on kokoontunut kaksi kertaa vuodessa.
- Vuonna 2022 laadittiin poikkihallinnollisena työnä kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma vuosille 2022–2031.
- Vantaan kaupungin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välinen yhteistyö on käynnistetty seurantakaudella.

Tavoitetila 2.1. Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti

- Ennakoitavissa olevan väestökehityksen perusteella 10-vuoden toimitilainvestointiohjelman hankkeiden ajoitusta on tarkistettu vuosittain. Hankkeiden valmistelu on edennyt pääosin tavoiteaikataulussa. Alueellinen väestökehitys on poikennut yhä enemmän aiemmista ennusteista, jolloin myös palvelujen oikea-aikainen toteutus on osoittautunut entistä haastavammaksi.
- Pääsääntöisesti 10-vuoden toimitilainvestointiohjelmassa oleville hankkeille on pystytty löytämään sijainnit. Kuitenkin joillakin suuralueilla kaupungin palvelurakentaminen on jäänyt jälkeen suhteessa asuinalueen väestönkehitykseen.
- Osaltaan palvelurakentamisen hankkeiden viivästymisiin ovat vaikuttaneet haasteet tonteilla. Kaupungin palvelurakentamiselle sopivia tontteja tiiviissä kaupunkirakenteessa on ollut liian vähän, tontit ovat olleet joko tarpeeseen sopimattomia tai tarpeeseen nähden liian pieniä, jolloin osa toiminnoista on jouduttu sijoittamaan toisaalle tai asemakaavoitus on pysähtynyt valitusprosessiin. Asuntojen ja muiden palvelujen kaavoittamisessa on toisinaan ristiriitaisia tarpeita.
- Vuoden 2024 lopussa käynnistyi Vantaan uuden palveluiden investointimallin valmistelu.

Tavoitetila 2.2 Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolle ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle

- Koko kaupungin uusi yleiskaava tuli voimaan 11.1.2023. Yleiskaavan kautta varmistetaan lähtökohdat kaavoituksen laadulle ja kaupunkirakenteen eheydelle. Yleiskaavan kaavatalousselvitys on laadittu vuonna 2024.
- Yleiskaavassa on kestävän kasvun vyöhykkeeksi osoitettu asemanseutuja sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Kaavoituksen kokonaismäärästä kaavoitettiin kestävän kasvun vyöhykkeelle vuonna 2020 82 %, v. 2021 50 %, v. 2022 95 %, v. 2023 96 % ja v. 2024 67 %.
- Seurantakaudella 2020–2024 kerrostalovarannon riittävyyden vaihteluväli oli 4,5–5,5 vuotta ja pientalovarannon 28,6–32,6 vuotta.
- Yritysalueiden kehittymisen mahdollistavia asemakaavoja on edistetty useilla suuralueilla. Seurantakaudella on tullut Vehkalan yritysalueella voimaan uusi tärkeä asemakaava-alue. Yritysalueiden profilointityö on käynnistynyt kaupungin elinvoimapalveluiden ja kiinteistöt ja tilat -palvelualueen yhteistyönä.

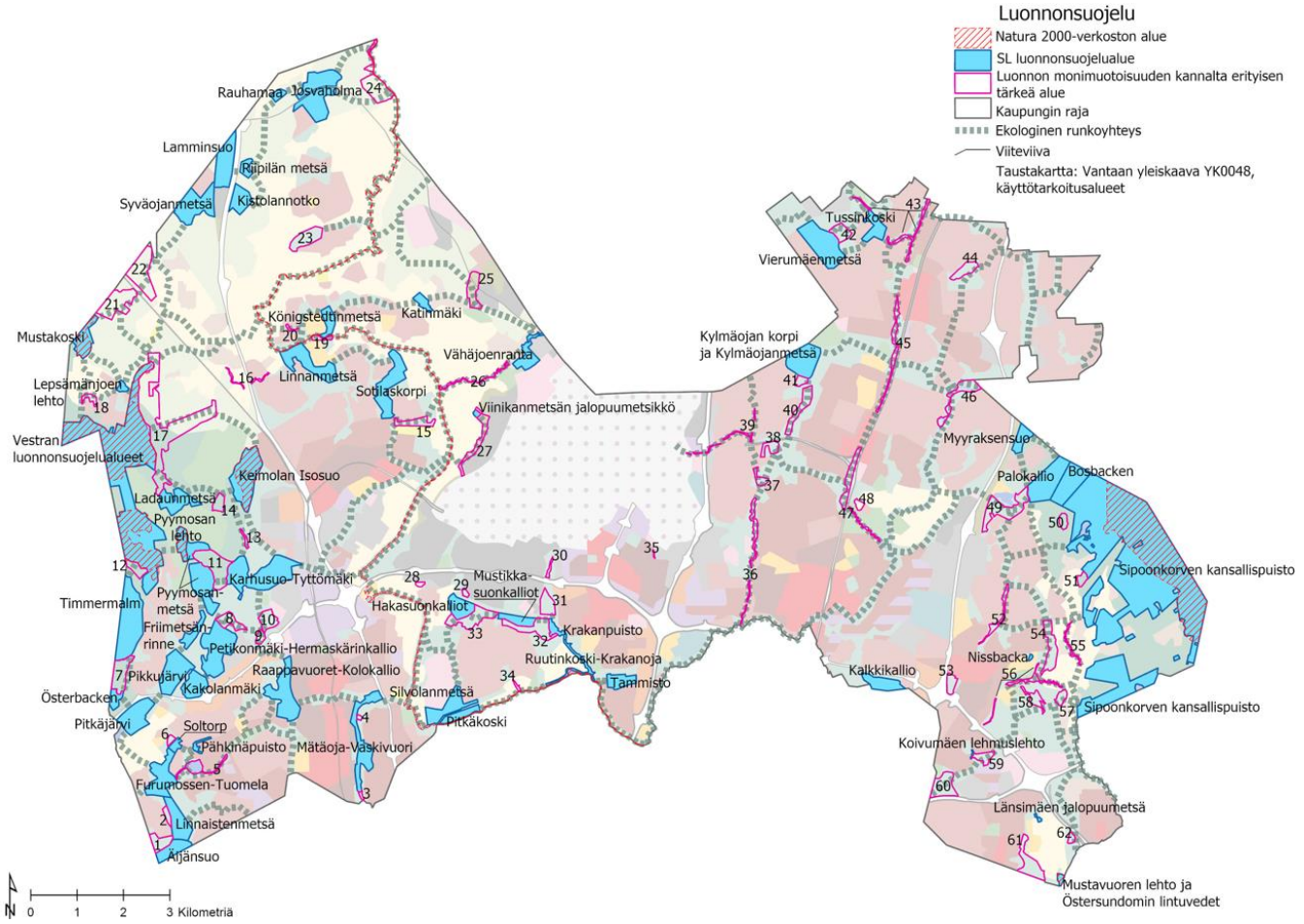
Lähde: Vantaan Yleiskaavan 2020 selostus, Vantaan kaupunki

Tavoitetila 2.2 Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolle ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle

- Seurantakaudella 2020–2024 luonnon monimuotoisuutta tukevia maanhankintoja on toteutunut useita vuosittain. Vuonna 2024 luonnon monimuotoisuutta edistäviä maa-alueita saatiin kaupungin omistukseen noin 39 hehtaaria.
- Asemakaavojen taustalle on laadittu luontoselvityksiä, joiden pohjalta asemakaavoissa on voitu jättää rakentamatta ja varata viheralueeksi luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä alueita.
- Asemakaavoissa on edellytetty kaavamääräyksen mukaisen vihertehokkuuden tavoittamista korttelimaalla. Kaavatyön kanssa samanaikaisella yleissuunnittelulla on varmistettu riittävät tilavaraukset kaupunkivihreän ratkaisuille yleisillä alueilla.
- Arvopuurekisteriä on täydennetty jatkuvasti. Asemakaavoihin on merkitty säilytettävät arvopuut ja puurivit sekä maisema- tai kaupunkikuvan kannalta tärkeät puuryhmät.
- Tontit on luovutettu puineen ja on lopetettu puiden kaataminen ennen tontinluovutusta. Tontinluovutusehdoilla on ohjattu puiden säilyttämiseen tonteilla.

Tavoitetila 2.2. Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolle ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle

- Yleiskaava 2020 sisältää ekologisen verkoston, joka muodostuu luonnonsuojelualueista, luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeistä alueista ja ekologisista runkoyhteyksistä.
- Luonnonsuojelulain mukaisen ekologisen kompensaation mahdollisuuksien tutkiminen aloitettiin jo ennen uuden lain voimaan tuloa vuonna 2022 yhteistyössä Suomen ympäristökeskuksen kanssa. Luontopositiivinen Vantaa -työ käynnistettiin vuonna 2023 ja vuonna 2024 valmisteltiin Luonnon heikentymättömyyden malli.
- Seurantakauden aikana on perustettu useita uusia luonnonsuojelualueita, kuten Åstugan, Vestran, Krakanpuiston ja Vaskivuoren luonnonsuojelualueet.



Lähde: Vantaan kaupunki

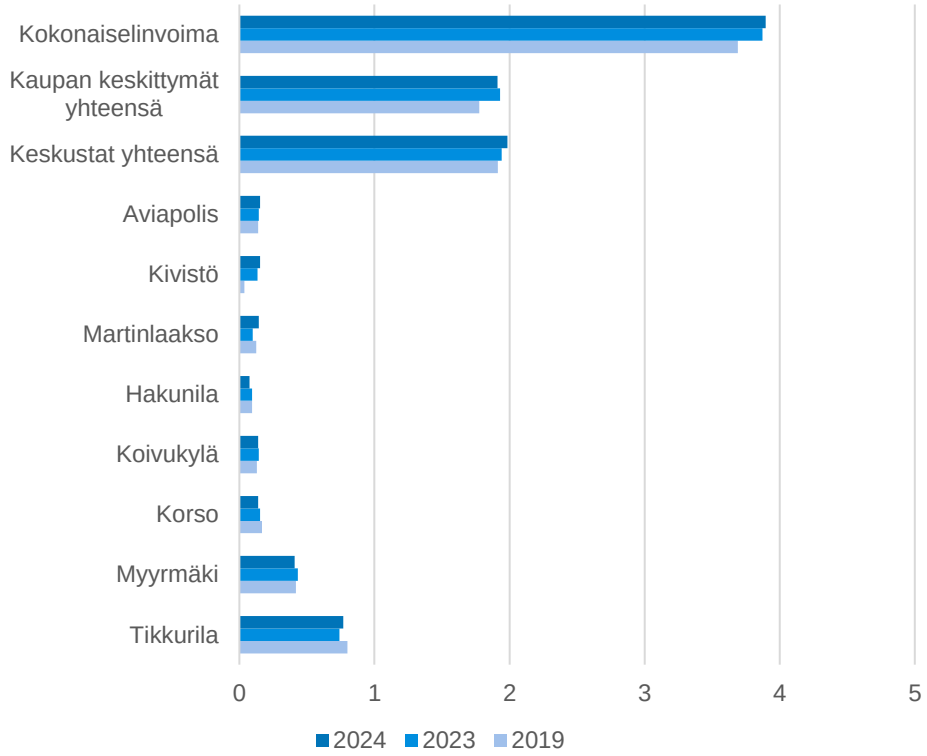
Tavoitetila 2.3. Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin

- Voimassa oleva yleiskaava ja MAL2023-suunnitelma ohjaa kaupungin kasvusta suurimman osan nykyiseen rakenteeseen ja infraan.
- Korkea rakentaminen Vantaalla -selvitys valmistui vuonna 2020. Korkean rakentamisen rajaksi Vantaalla määriteltiin 56 metriä, mikä tarkoittaa noin 16-17 kerrosta rakennuksen kerroskorkeudesta riippuen. Potentiaalisiksi korkean rakentamisen alueiksi tunnistettiin Aviapolis, Tikkurila sekä Myyrmäki-Louhela. Seurantakaudella Myyrmäkeen on valmistunut yksi 16-kerroksinen asuntohanke vuonna 2023 ja toinen kohde on rakenteilla. Vuonna 2024 hyväksyttiin Tikkurilan Osaamiskampuksen asemakaava, joka edellyttää tietyissä kortteleissa korkeaa rakentamista.
- Täydennysrakentamisen ja purkavan uudistamisen hankkeita on seurantakaudella 2020–2024 edistetty sijainneissa, joissa kaupunki- ja kiinteistökehittäminen on ollut perusteltua. Merkittäviä kehitysalueita ovat olleet esimerkiksi Myyrmäen, Martinlaakson ja Hakunilan keskukset sekä Tikkurila ympäröivine kaupunginosineen.
- Uusien aluekohteiden suunnittelussa on voimakkaasti edistetty vahvan alueidentiteetin syntymistä, monipuolisen kaupunkirakenteen muodostamista ja paikan ominaispiirteiden hyödyntämistä, jotta Vantaalle rakentuisi jatkossakin omaleimaisia alueita, jotka tarjoavat monipuolisesti erilaisia asumisen mahdollisuuksia. Esimerkkejä tällaisista seurantakaudella vireille tulleista omaleimaisista suunnittelualueista ovat mm. Väritehtaan alue Tikkurilassa ja Katrinebergin alue Kivistössä, jotka kuitenkaan eivät vielä ole edenneet rakentamisvaiheeseen.

Tavoitetila 2.3. Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin

- Vantaalla kaupunkikeskustojen viihtyisyyttä ja elinvoimaa on tuettu kaupunkistrategian 2022–2025 mukaisilla kehittämissuunnitelmilla. Vuonna 2023 julkaistiin kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmat Myyrmäestä, Aviapoliksesta, Hakunilasta, Kivistöstä, Koivukylästä, Korsosta ja Tikkurilasta. Kehittämissuunnitelmien toteutumista on seurattu kaupunginhallituksen nimeämissä keskustakohtaisissa seurantaryhmissä.
- Vantaan suurimpien keskustojen ja kaupan keskittymien elinvoimaa on seurattu vuodesta 2017 alkaen. Vantaan keskustojen kokonaiselinvoima, joka muodostuu keskustojen ja kaupallisten keskittymien yhteissummasta, on seurantakaudella kasvanut. Vuonna 2024 kokonaiselinvoima oli 3,895, eli kokonaiselinvoima ylitti tulevan vuoden 2025 kaupunkistrategian tavoitteen 3,5.
- Keskustojen välillä on kuitenkin ollut vaihtelua, ja osassa keskustoja elinvoimaisuus on kasvanut, osassa puolestaan laskenut.

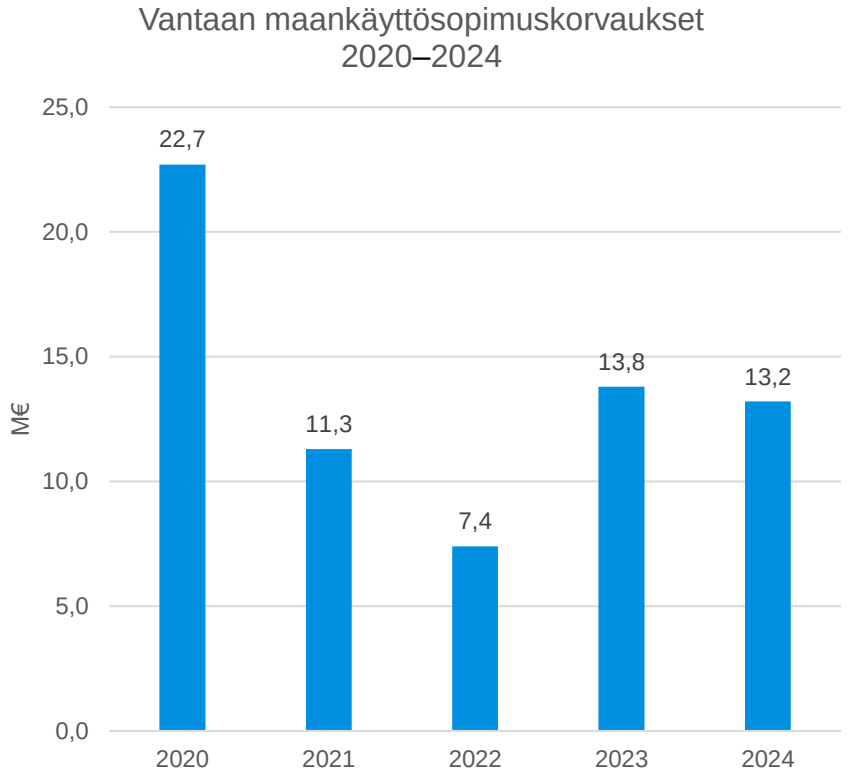
Vantaan keskustojen ja kaupan keskittymien elinvoima vuosina 2019, 2023 ja 2024



Lähde: Elävät kaupunkikeskustat (EKK) ry

Tavoitetila 2.4. Maankäyttösopimuksia käytetään aktiivisesti maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa

- Kaavoihin ja kaavamuutoksiin, joissa maanomistaja saa merkittävää hyötyä, on liittynyt poikkeuksetta maankäyttösopimus, jonka perusteella on peritty maanomistajalta yhdyskuntarakentamisen korvausta.
- Sopimuskorvauksia on saatu vuosien 2020–2024 välillä yhteensä 68,4 miljoonaa euroa. Sopimuskorvauksia ei ole kohdistettu suoraan kunnallistekniikan investointeihin, vaan korvaukset on tilitetty käyttötalouteen.
- Maankäyttösopimuskorvaukset on otettu maana etenkin valtion tukeman asuntorakentamisen toteutumisen varmistamiseksi.
- Kaavan laatimisen yhteydessä on huomioitu kunnallistekniikan rakentamistarve ja siitä aiheutuneet kustannukset. Kustannukset on saatu katettua pääsääntöisesti maankäyttösopimuskorvauksilla.

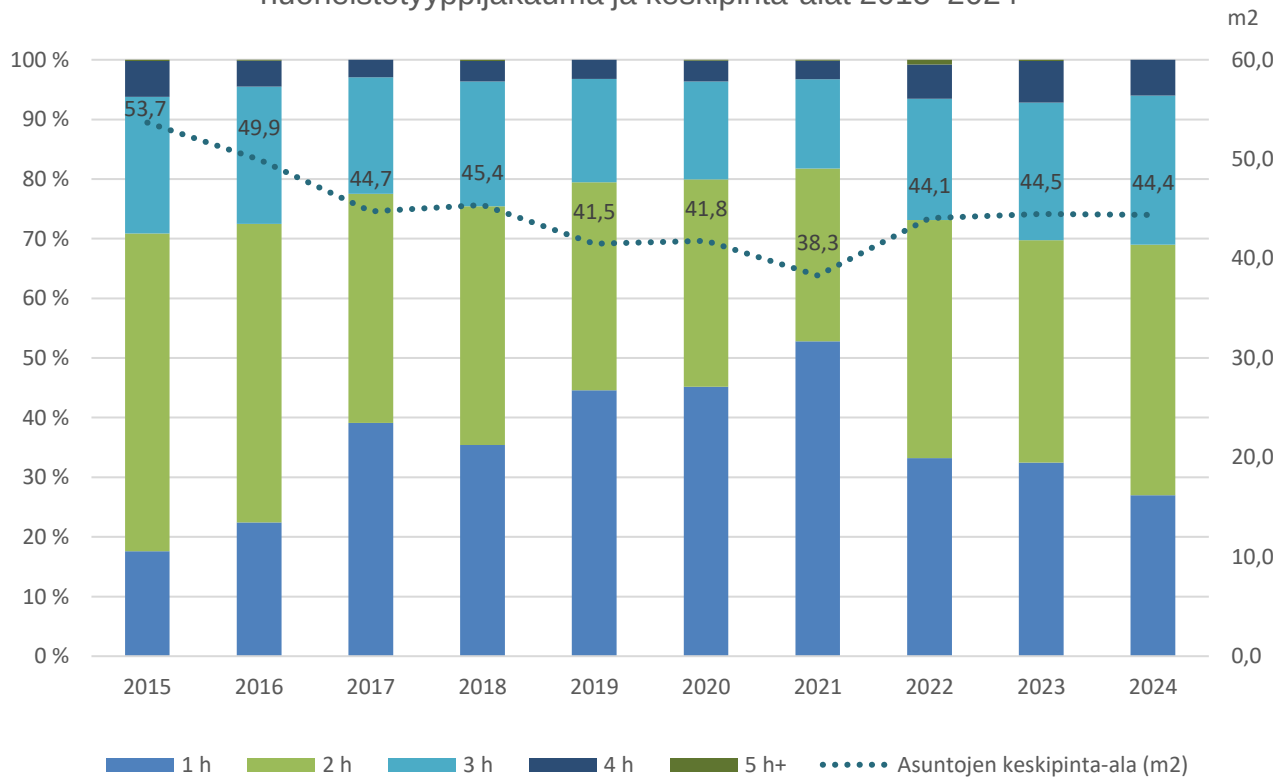


Lähde: Vantaan kaupunki

Tavoitetila 2.4. Maankäyttösopimuksia käytetään aktiivisesti maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa

- Seurantakaudella 2020–2024 maankäyttösopimuksissa rahoitus- ja hallintamuodon sääntelyä on tehty kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti.
- Asuntojen huoneistotyyppien määrittelyä on tehty maankäyttösopimuksissa vuodesta 2018 lähtien yksiöiden määrää rajoittamalla ja vuoden 2019 alusta lähtien edellyttämällä myös perheasuntojen osuutta.
- Huoneistotyyppien sääntelyn korvasi kerrostaloasuntojen pinta-alojen sääntely vuoden 2024 alusta alkaen.
- Kaupunginhallituksen 18.9.2023 §18 tekemän päätöksen mukaisesti uusissa kaavahankkeisiin liittyvissä sopimuksissa säädellään kerrostaloasuntojen pinta-alaa. Sääntely ei koske erityisryhmien asuntokohteita ja erikseen nimettyjä kohteita.

Vantaalle valmistuneiden kerrostaloasuntojen huoneistotyyppijakauma ja keskipinta-alat 2015–2024



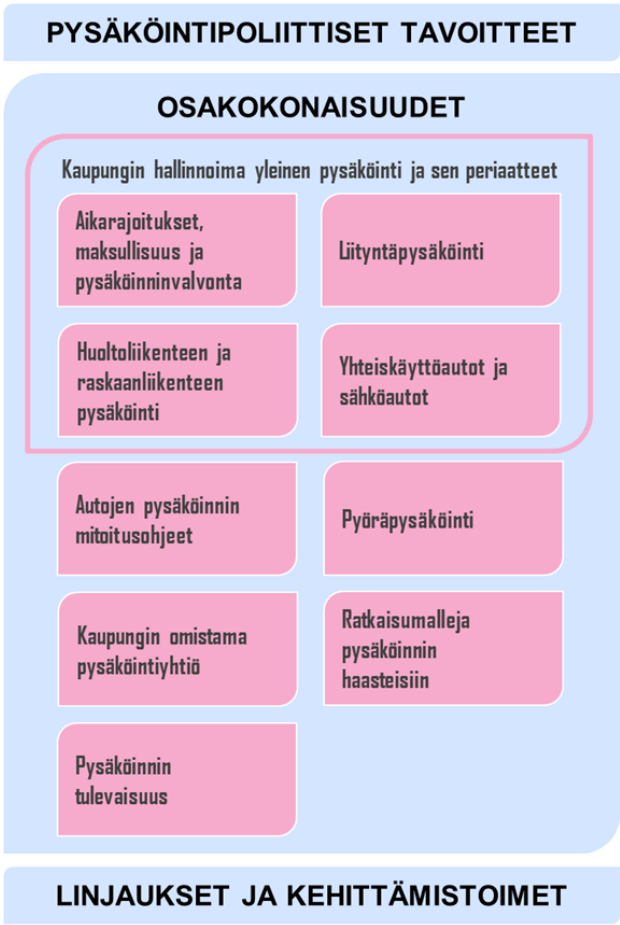
Lähde: Aluesarjat ja MATTI / Vantaan kaupunki

Tavoitetila 2.5. Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.

- Seurantakaudella 2020–2024 laadittiin ja päivitettiin luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmia luonnon monimuotoisuuden ja virkistyskäytön yhteensovittamiseksi muun muassa Silvolanmetsän, Vaskivuoren, Äijänsuon, Tammiston, Pitkäkosken, Krakanpuiston sekä Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsän luonnonsuojelualueille.
- Keimolan Isosuo ja Vestran korpi ennallistettiin ja luonnonhoitotoimenpiteitä tehtiin myös muun muassa Vehkalanmäellä, Lammaslammella ja Kuusijärvellä.
- Purotalkkaritoiminnassa kunnostettiin virtavesikohteita.
- Vuosittain tarjottiin asukkaille avoimia luontoretkiä ja lähiluonto-opastoiminnassa vietiin lapsiryhmiä luontoon oppimaan.
- Ulkoilureittien tavoitesuunnitelma valmistui vuonna 2021 ja viheralueiden palveluverkkosuunnitelma vuonna 2023.

Tavoitetila 2.5. Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.

- Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla -selvitys hyväksyttiin 2023 osana Vantaan liikennepoliittista ohjelmaa. Yhdessä nämä linjaavat periaatteita, joilla liikennejärjestelyjä/-muotoja suunnitellaan ja priorisoidaan eri osissa Vantaata. Näiden pohjana ovat yleiskaavan linjaukset.
- On laadittu uusi pysäköinnin mitoitusohje, jossa tarkennettiin pysäköintinormeja ja lisättiin ratikkakaupunki mukaan toteutuspäätöksen vahvistuttua syksyllä 2024.
- Kivistössä, Keimolassa ja Kaskelanrinteessä on otettu käyttöön aluepysäköintijärjestely, jolla pyritään helpottamaan alueellista puutetta asumisen pysäköinnissä. Järjestelyä on mahdollista harkita sovellettavaksi muillakin alueilla vastaavissa tilanteissa.
- Keskustojen asiointipysäköintiä on tarkistettu monin paikoin ja olemassa olevia paikkoja on pyritty maksullisuuden ja aikarajoitusten keinoin saamaan riittämään aiempaa paremmin. Myös joitain yksittäisiä asiointipaikkoja lisätään jatkuvana työnä tarpeen vaatiessa.
- Kaupungin pysäköintikonserni aloitti toimintansa vuoden 2024 aikana ja tulee jatkossa tarjoamaan aiempaa resurssiviisaampia ja joustavampia ratkaisuja korttelitason pysäköintihaasteisiin.



Lähde: Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla -selvitys, Vantaan kaupunki

Tavoitetila 2.5. Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.

- Kaupunkistrategiassa 2022–2025 on asetettu tavoitteeksi, että vuonna 2025 asukasbarometrin vastaajista 83 % on melko tyytyväisiä tai tyytyväisiä asuinalueeseensa.
- Asukasbarometrin 2024 tulosten mukaan 78 % on melko tyytyväisiä tai tyytyväisiä, ja tyytyväisyys laski hieman edellisestä, vuoden 2020 asukasbarometrin tuloksesta (81 %).
- Vantaalaiset ovat keskimäärin tyytyväisiä asuinalueeseensa, asuntoonsa ja elämänlaatuunsa. Erot tyytyväisyydessä eri väestöryhmien, asuinalueiden tai talotyyppien välillä ovat melko pieniä eikä tyytymättömyys ole kasaantunut tietyille alueille tai tietyille väestöryhmille.
- Vantaalaisilla asuinalueilla viihtyvyyttä luovat hyvä sijainti ja liikenneyhteydet, rauhallisuus, turvallisuus, luonnonympäristö sekä palveluiden saatavuus. Koettujen epäviihtyvyystekijöiden osalta sosiaaliset häiriöt, rauhattomuus ja turvattomuus ovat hieman yleistyneet.

Lähde: Asukasbarometri 2024, Vantaan kaupunki

Tontinluovutuksen tavoitteiden toteutuminen

3. Päämäärä Vantaan tontinluovutus on avointa, tasapuolista ja kilpailua edistävää

Tavoitetilat

3.1. Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin

3.2. Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti

Tontinluovutuksen tavoitteiden toteutuminen 2020–2024

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten 3. päämäärä sisältää tontinluovutuksen kaksi tavoitetilaa ja yhteensä 14 toimenpidettä.

86%

Toimenpiteistä 12 toteutui. Kilpailuissa ja tontinluovutuksessa on linjausten mukaisesti toimittu tasapuolisesti ja avoimesti. Asuntotontit ja erityispalvelutontit on pääsääntöisesti luovutettu kilpailuttamalla ja yritystontteja luovutettaessa on oltu poikkeuksetta tietoisia loppukäyttäjästä. Kilpailuissa ja tontinluovutuksissa on määritelty hallintamuoto ja huoneistotyyppijakauma. Vantaan alueelta ei ole myyty asemakaavoittamatonta maata. Ulkokunnissa sijaitsevia kaupungin omistamia kiinteistöjä on tarpeen mukaan realisoitu.

14%

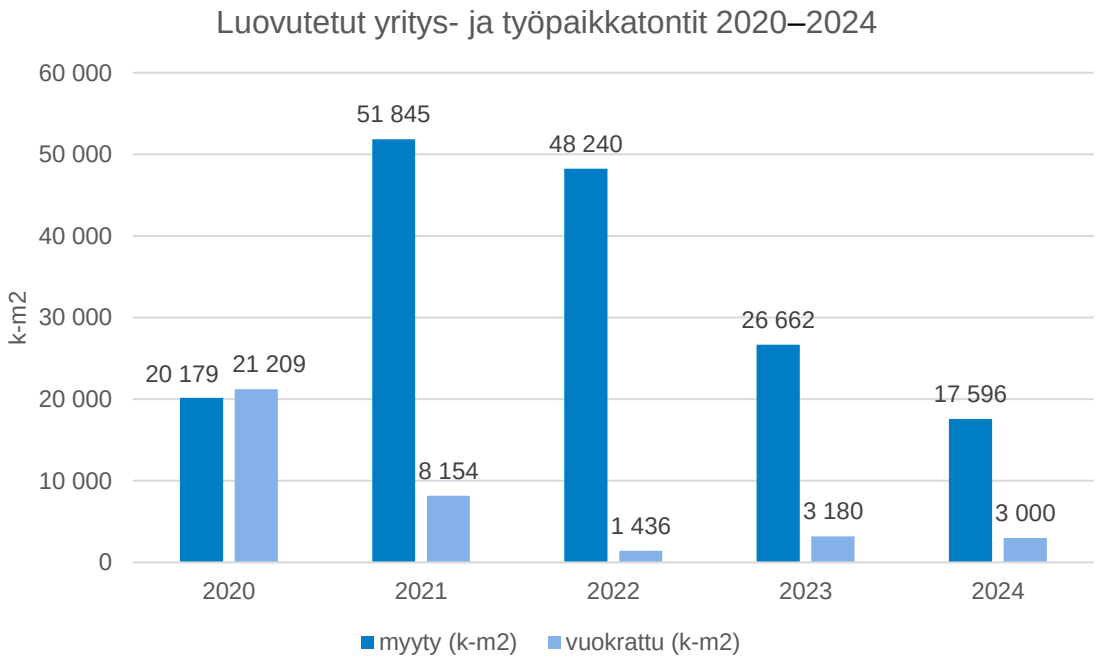
Toimenpiteistä kaksi toteutui osittain. Yritystonttien kysyntä on kohdistunut yksittäisiin tontteihin pandemian ja suhdannetilanteen vuoksi, joten ei ole ollut tarvetta kilpailutukselle. Resurssiviisautta, energiatehokkuutta ja puurakentamista on edistetty asuntotonttien kilpailuissa ja tontinluovutuksessa, mutta erityispalvelu- ja yritystonttien osalta toimintaa pitää vielä kehittää.

0%

Toimenpiteistä yksikään ei jäänyt toteutumatta.

Tavoitetila 3.1. Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin

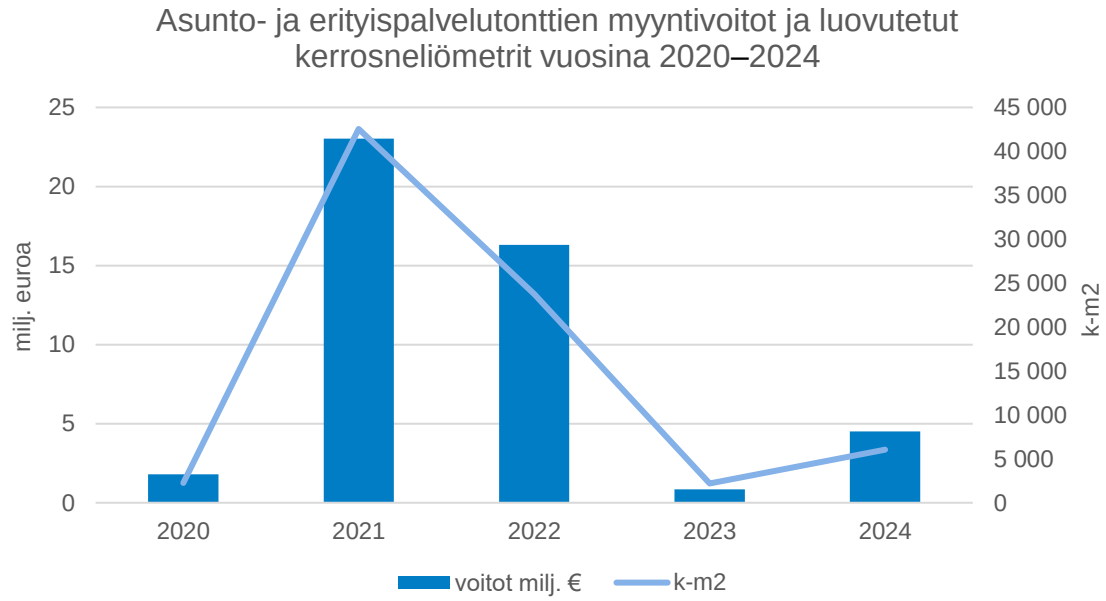
- Maanmyyntivoittojen tavoite oli seurantakaudella 2020–2024 keskimäärin 31,5 miljoonaa euroa vuodessa ja toteutuneet maanmyyntivoitot keskimäärin 23,8 miljoonaa euroa vuodessa.
- Seurantakaudella yritys- ja työpaikkatontteja on myyty yhteensä 32 kpl ja vuokrattu 14 kpl.
- Yritystonttien kysyntä on kohdistunut yksittäisiin tontteihin koronapandemian ja suhdannetilanteen vuoksi, joten edellytyksiä kilpailutukselle ei ole ollut. Rajallinen tonttitarjonta on osaltaan rajoittanut mm. polttonesteen jakeluasemien ja latausalueiden kilpailutusta.
- Yritystontteja luovutettaessa on oltu poikkeuksetta tietoisia loppukäyttäjästä. Tontinluovutukset on kuitenkin pääsääntöisesti toteutettu hankkeen investorille.



Lähde: MATTI / Vantaan kaupunki

Tavoitetila 3.1. Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin

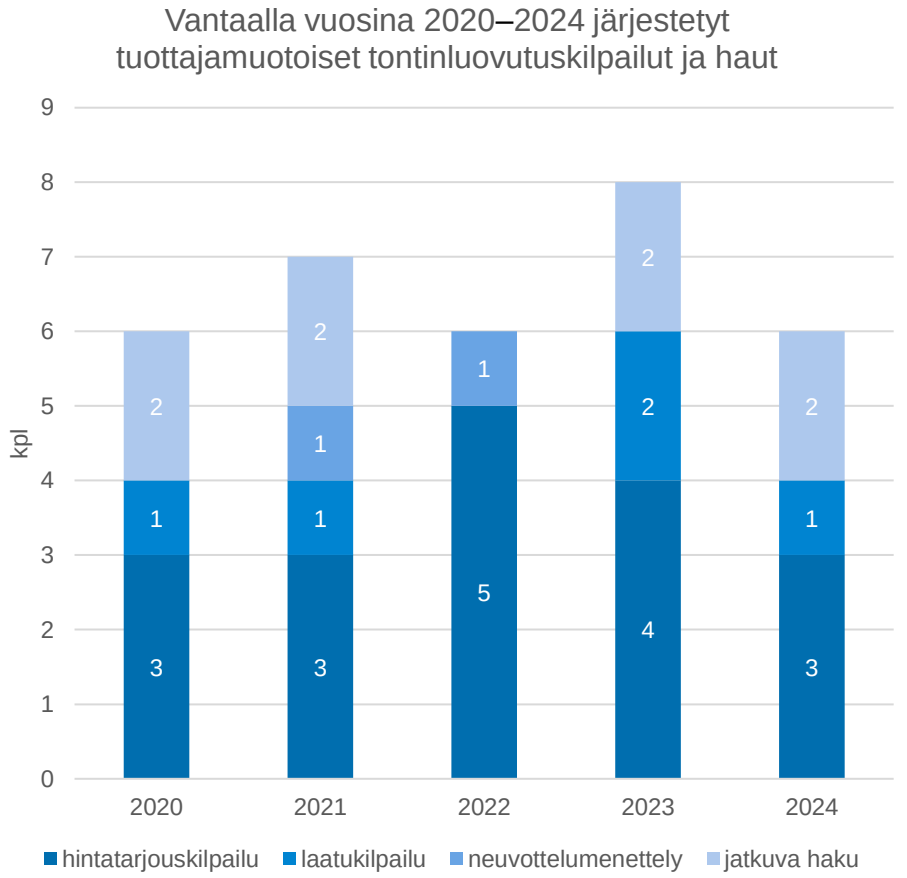
- Seurantakaudella 2020–2024 asuntotonttien kauppoja tehtiin yhteensä 88 kpl. Lisäksi asuntotontteja on vuokrattu valtion tukemille kohteille 5 kpl ja vapaarahoitteisille asuntohankkeille 1 kpl.
- Erityispalvelutontteja on luovutettu vuokraamalla VAV-konsernille yhteensä viisi tonttia palveluasumisen hankkeille, yksityisille toimijoille vammaisten asumisyksiköille Hakunilassa ja Vallinojalla sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle Tikkurilan valmiusaseman toteuttamiseksi. Kilpailuohjelmien mukaisesti on myyty tontit VAV:n Koisoniityn palvelukeskukselle ja yksityisen toimijan Hämeenkylän vanhustenkeskukselle.
- Suoravarausmenettelyllä varatuille tonteille on valmistunut omistuspuukerrostalot Tikkurilaan ja Koivuhakaan. Uusia innovatiivisten asumisen kehittämishankkeiden ideoita on käyty läpi rakennuttajien kanssa, mutta tonttivarauksia ei ole tehty.



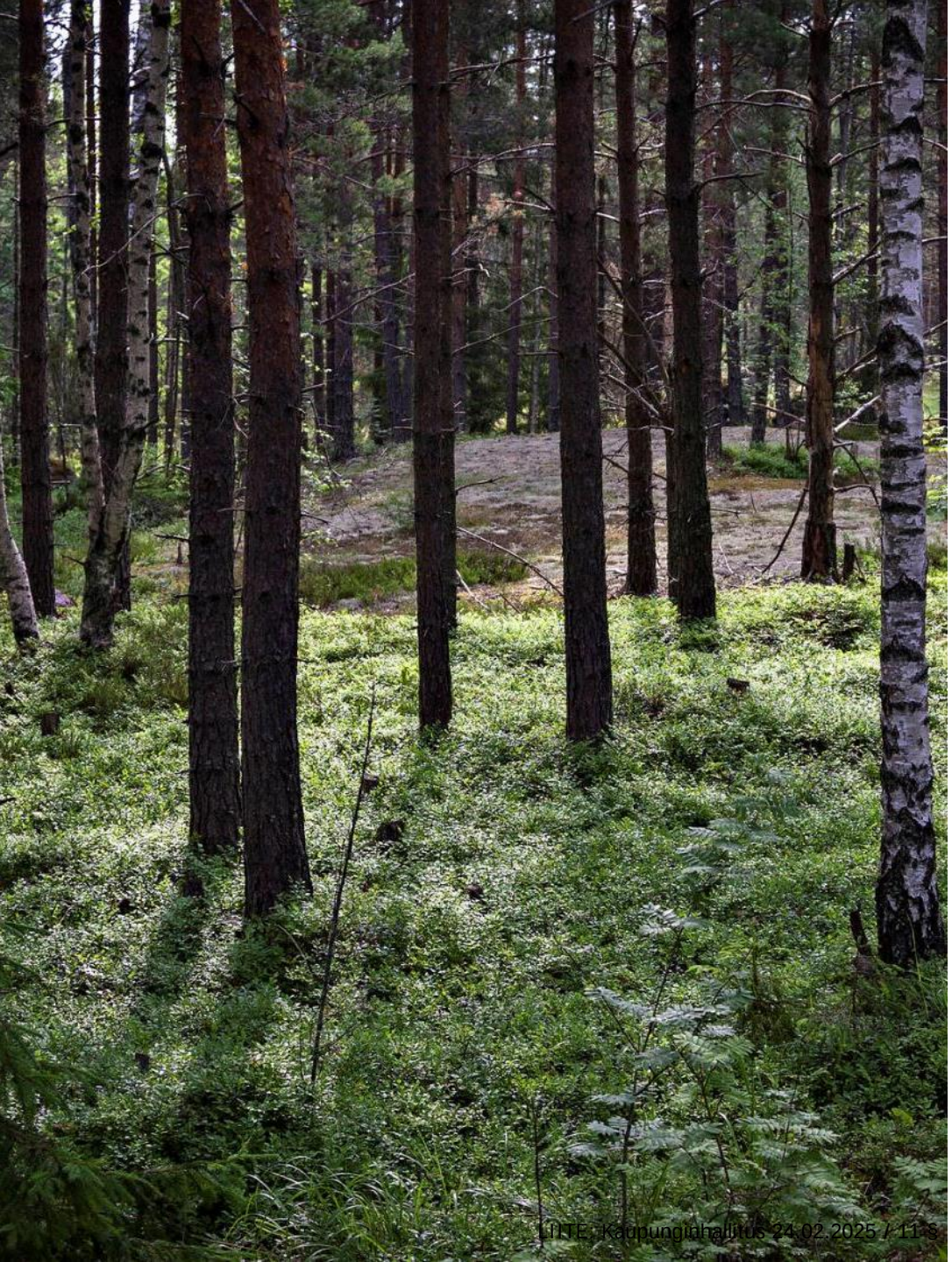
Lähde: MATTI / Vantaan kaupunki

Tavoitetila 3.1. Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin

- Vuosina 2020–2024 järjestettiin 25 erilaista tuottajamuotoisten asuintalo- tai erityispalvelutonttien tontinluovutuskilpailua (pois lukien jatkuvat haut). Kilpailut olivat pääsääntöisesti tarjouskilpailuja, joiden lisäksi osa oli laatukilpailuja. Kaikissa kilpailuissa ei saatu hyväksyttyjä tarjouksia, ja kyseisistä kohteista on järjestetty tai järjestetään myöhemmin uusi kilpailu, tai tontti on laitettu jatkuvaan myyntiin
- Yhtiömuotoisten asuntotonttien tontinluovutuksessa on edellytetty vähintään A-energialuokkaa ja yksittäisissä kilpailuissa on edellytetty tiettyä hiilijalanjäljen raja-arvoa tai hiilijalanjälkeä on käytetty kilpailun pisteytyksen perusteena. Vallinojan erityispalvelutontin kilpailutuksessa vaadittiin ensimmäistä kertaa A-energialuokkaa palveluasumisen hankkeessa vuonna 2022.
- Vuosina 2020–2024 järjestettiin omatoimirakentajille suunnatuista erillispientalotonteista kaksi tarjouskilpailua. Lisäksi erillispientalotontteja on ollut tarjolla jatkuvalla haulla.
- Seurantakaudella ei kilpailutettu yritystontteja.



Lähde: MATTI / Vantaan kaupunki



Tavoitetila 3.2. Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti

- Seurantakaudella 2020–2024 Vantaan alueelta ei ole myyty asemakaavoittamatonta maata. Ulkokuntien alueelta asemakaavoittamatonta maata on myyty muun muassa suojelutarkoituksiin.
- Ulkokunnissa sijaitsevia kaupungin omistamia kiinteistöjä, joilla ei ole ollut vantaalaisille asukkaille käyttöä, on realisoitu vuosittain. Esimerkiksi myytiin Vihdistä Suomen valtiolle määräala METSO-ohjelmaan, Salmenkalliosta Helsingin kaupungille 28 hehtaaria ja Lopelta Luonnonperintösäätiölle kolme tilaa luonnonsuojelualueen perustamiseksi sekä Kiinteistö Oy Kaunialan sairaalalle Kaunialan kuntoutussairaalan tontti rakennuksineen. Lisäksi yksityishenkilöille myytiin Sipoosta kaksi rakennettua rantakiinteistöä vapaa-ajan käyttöön ja Lopen kunnasta kolme lomarakennuspaikkaa.
- Kaupunki on aktiivisesti kehittänyt omistamiaan maita vastatakseen tulevaisuuden tarpeisiin. Seurantakaudella kaupungin maille haettiin yhteensä 57 asemakaavamuutosta.

4. Seurannan yhteenveto

Yhteenveto toimenpiteiden toteutumisesta 2020–2024

Kokonaisuudessaan seurantakaudella 2020–2024 maa- ja asuntopoliittisten linjausten 74 toimenpiteestä yhteensä 76 % toteutui, 19 % toteutui osittain ja 5 % ei toteutunut.

Maa- ja asuntopolitiikka

- **Yhteensä 18 toimenpidettä, joista kymmenen toteutui, viisi toteutui osittain ja kolme ei toteutunut.**
- Tavoitteiden mukaisesti on onnistuttu maanhankinnassa, asuntotuotannon ja asuinalueiden laadun ja monipuolisuuden varmistamisessa. MAL-sopimuskauden 2020–2023 asuntotuotantotavoite ylitettiin.
- Asumisen kerrosalatavoitteisiin ei päästy. Tonttitarjonta ei pystynyt vastaamaan kaikkien hankkeiden vaatimuksiin. Asuntotuotannon hallintamuotojakaumassa ei ylletty vuosittaisiin tavoitemääriin johtuen rakennusalan matalasuhdanteesta ja asuntomarkkinoiden alavireisyydestä.

Kaavoitus ja kaupunkiympäristön suunnittelu

- **Yhteensä 42 toimenpidettä, joista 34 toteutui ja seitsemän toteutui osittain. Yksi toimenpide ei toteutunut.**
- Tavoitteiden mukaisesti kaupungin kasvu on ohjattu nykyiseen rakenteeseen, keskustojen elinvoima on lisääntynyt ja luontoarvoja on saatu turvattua erilaisilla toimenpiteillä. Maankäyttösopimuksilla on varmistettu maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteutuminen.
- Asuntomarkkinatilanteen takia uusia täydennysrakentamisen hankkeita ei ole pystytty edistämään.

Tontinluovutus

- **Yhteensä 14 toimenpidettä, joista 12 toteutui ja kaksi toteutui osittain. Toimenpiteistä yksikään ei jäänyt toteutumatta.**
- Tavoitteiden mukaisesti kilpailuissa ja tontinluovutuksessa on toimittu linjausten mukaisesti tasapuolisesti ja avoimesti. Tontit on pääsääntöisesti kilpailutettu.
- Yritystonttien kysyntä on kohdistunut yksittäisiin tontteihin koronapandemian ja suhdannetilanteen vuoksi, joten ei ole ollut tarvetta kilpailutukselle. Resurssiviisautta, energiatehokkuutta ja puurakentamista erityispalvelu- ja yritystonttien luovutuksen osalta ei edistetty riittävästi.

Seurannan yhteenveto

Seurantakaudella 2020–2024 toimintaympäristö oli poikkeuksellisen epävakaa. Koronapandemia sekä Ukrainan sota aiheuttivat laajakantoisia välittömiä ja välillisiä seurauksia yhteiskunnan eri sektoreilla niin Euroopassa kuin globaalistikin. Huolimatta äkillisistä ja ennakoimattomissa yhteiskunnallisista ja taloudellisista muutoksista, on maa- ja asuntopolitiikan tavoitteista ja toimintatavoista pidetty järjestelmällisesti kiinni. Näin ollaan varmistettu kaupungin toiminnan johdonmukaisuus ja avoimuus, sekä toimijoiden tasapuolinen kohtelu.

Pitkäjänteinen ja suunnitelmallinen maa- ja asuntopolitiikka on ollut keskeisessä roolissa läpi valtuustokausien ja vaihtuvien kaupunkistrategioiden. Kokonaisuudessaan seurantakaudella 2020–2024 maa- ja asuntopoliittisten linjausten 74 toimenpiteestä yhteensä 76 % toteutui, 19 % toteutui osittain ja 5 % ei toteutunut. Pääsääntöisesti on pystytty toteuttamaan maa- ja asuntopolitiikkaa, kaavoitusta ja kaupunkiympäristön suunnittelua sekä tontinluovutusta linjausten tavoitteiden ja toimenpiteiden mukaisesti. Toteutumatta jäi lähinnä asuntorakentamiseen liittyviä toimenpiteitä, joissa kaupungin toimista riippumaton rakennussalan matalasuhdanne ja asuntomarkkinoiden hiljentyminen eivät mahdollistaneet toimenpiteissä onnistumista.

Maa- ja asuntopoliittisten linjausten toimivuutta on vuosina 2020–2024 testattu perinpohjaisesti. Linjausten toimenpiteet ovat kuitenkin osoittautuneet johdonmukaisiksi ja käytännönläheisiksi myös odottamattomissa ja äkillisissä muutostilanteissa. Voidaan siis seurannan tulosten perusteella todeta linjausten toimivan joustavasti erilaisissa olosuhteissa eikä ole osoittautunut olevan tarpeita linjausten muutoksille.

Jatkossa laaja ja yksityiskohtainen seurantaraportti on tarpeen tehdä kerran valtuustokaudessa ja tiiviimpiä väliraportteja voidaan tuottaa tarvittaessa.

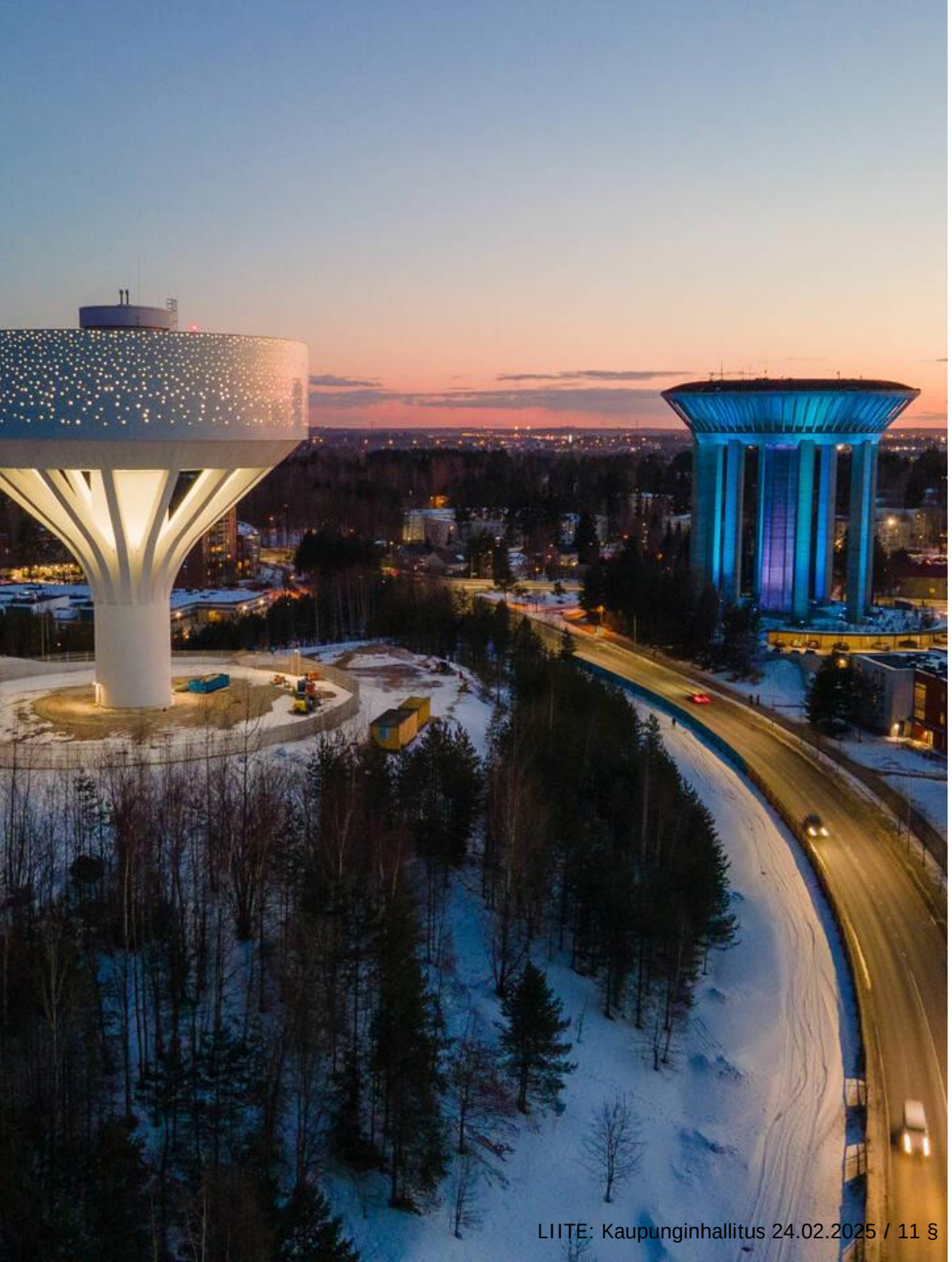
5. Näkymät tulevaan

Näkymät tulevaan 1/2

Vantaa on vahvasti kasvava ja kansainvälistyvä kaupunki, jonka väestömäärä jatkaa vakaasti kasvuaan tulevinakin vuosina. Nykyisille ja tuleville asukkaille tulee tarjota laadukas asuinympäristö ja monipuoliset asumisen vaihtoehdot. Lähivuosina tulee kuitenkin valmistumaan aiempaan vähemmän asuntoja Vantaalle johtuen viime vuosien rakentamisen matalasuhdanteesta. Sitä tärkeämpää on valmistautua tulevaan kysyntään aktiivisella kaavoituksella sekä asuntotonttien tarjonnan varmistamisella. Jatkossakin Vantaan asuinalueiden rakentamiselle tärkeän perustan luovat maa- ja asuntopoliittisen toimenpiteet, joiden avulla avoimesti ja pitkäjänteisesti kehitetään kaupunkia kohti tulevaisuuden tarpeita.

Vantaan kaupunkiympäristön kehittämisen kannalta merkittävä sitoumus on Helsingin seudun ja valtion maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL-sopimus, joka kattaa vuodet 2024–2035. Sopimuksella vahvistetaan kuntien keskinäistä yhteistyötä ja suunnittelun jatkuvuutta, kumppanuutta seudun kuntien ja valtion välillä sekä osapuolien sitoutumista seudun kehittämiseksi tarvittaviin toimenpiteisiin. Sopimuksen myötä varmistui myös valtion rahoitus Vantaan ratikalle, joka tulee olemaan tärkeä kaupunkikehityksen mahdollistaja pitkälle tulevaisuuteen.

Kaupunki on perustanut vuoden 2025 alusta poikkihallinnollisen segregaation ehkäisyn toimintaohjelman, jonka tavoitteena on koota, yhdistää ja kehittää kaupungin toimintaa segregaatiokehityksen pysäyttämiseksi. Asuinalueiden eriytymiskehityksen merkkejä on ollut erityisesti vanhoilla vuokratalovaltaisilla asuinalueilla, mutta myös uusilla alueilla, joissa asuntokanta on yksipuolista ja pieniä asuntoja on rakennettu paljon viime vuosina. Maa- ja asuntopoliittisella ohjauksella on merkittävä rooli alueiden tasapainoisen kehittämisen ja eriytymiskehityksen ehkäisyn näkökulmasta.



Näkymät tulevaan 2/2

Vantaan valtuustokauden 2025–2029 strategia on valmistelussa ja se tulee voimaan vuonna 2026. Kaupunkistrategian tavoitteet kattavat koko kaupungin toimintaympäristön ja huomioivat niin taloudelliset, ekologiset kuin sosiaaliset ja kulttuuriset vaikutukset kaupungin kehittämiseen.

Tulevan strategian toteuttamisessa on myös kaupunkiympäristön toimialalla useita keskeisiä tehtäviä. Kaupunkiympäristön laadun ja turvallisuuden varmistaminen on kokonaisvaltainen tavoite. Asumisen monipuolisuus ja segregaation ehkäisy ovat asuinalueiden keskeisiä tavoitteita kautta kaupungin.

Palveluinvestointeja ja kaupungin kasvua ohjataan määrätietoisesti ja tuleviin tarpeisiin varautuen. Ilmastomuutokseen sopeudutaan ja kiritetään kohti vuoden 2030 hiilineutraaliuden tavoitetta, ja luontopositiivisuus huomioidaan kaikessa suunnittelussa. Elinkeinoelämää tuetaan ja lisätään Vantaan houkuttelevuutta yritysten ykkösvaihtoehtona. Tavoitteiden toteuttamisessa maa- ja asuntopolitiikalla on oma tärkeä roolinsa, kun tulevaisuuden vetovoimaista ja vakaata Vantaata rakennetaan.

Lähteet

Aluesarjat. Helsingin seudun avoimet tilastotietokannat. Viitattu 17.1.2025. https://stat.hel.fi/pxweb/fi/Aluesarjat/

Asunnottomat 2020, selvitys 2/2021. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA). https://www.ara.fi/fi/document/asunnottomat-2020

Asunnottomat 2023, selvitys 2/2024. Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus (ARA). https://www.ara.fi/fi/document/asunnottomat-2023

Innovaatioiden Vantaa. Vantaan kaupungin kaupunkistrategia 2022–2025. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/18.1.2024_V%C3%A4liarvioinnin%20muutokset_Vantaa_kaupunkistrategia_2022-2025.pdf

Kukoistavien kaupunkikeskusten kehittämissuunnitelmat. Vantaan kaupunki. Viitattu 10.1.2025. https://storymaps.arcgis.com/collections/eef56c86c8cd496896f7071561d816e5?item=1

Maankäytön, asumisen ja liikenteen (MAL) sopimukset. Ympäristöministeriö. Viitattu 21.1.2025. https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset

MAL-sopimusten seuranta. Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY). Viitattu 21.1.2025. https://www.hsy.fi/ymparistotieto/asuminen-ja-maankaytto/mal-seuranta/

MATTI - Maankäytön toimintamalli ja tietojärjestelmä. Vantaan kaupunki.

Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla -selvitys (2023). Vantaan kaupunki. https://www.vantaa.fi/fi/kadut-ja-liikenne/liikennetieto#anchor-liikennesuunnittelun-selvitykset

Pääkaupunkiseudun tonttivaranto. Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY). Viitattu 21.1.2025. https://www.hsy.fi/ymparistotieto/asuminen-ja-maankaytto/tonttivarannot/

Vantaan asukasbarometri 2020. Vantaan kaupunki. https://www.vantaa.fi/sites/default/files/document/Vantaan_asukasbarometri_2020.pdf

Vantaan asukasbarometri 2024 (julkaisematon). Vantaan kaupunki. Viitattu 25.1.2025.

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset, 10.10.2022. Vantaan kaupunki. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-rakentaminen/vantaan-maa-ja-asuntopoliittiset-linjaukset

Vantaan Yleiskaavan 2020 (YK0048) selostus, 11.1.2023. Vantaan kaupunki. https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-rakentaminen/kaavoitus/yleiskaavoitus/vantaan-yleiskaava-2020

Keskustojen kaupallinen elinvoima, Vantaan tulokset 27.11.2024. Elävät kaupunkikeskustat (EKK) ry.

Raportin kaikki valokuvat: Vantaan kaupunki (Sakari Manninen, Pertti Raami, Sami Lievonen, Kaisa Sunimento, Jyri Huhtala)

Tekijät

Raportin koonti:

Kaupunkiympäristön toimiala

Kiinteistöt ja tilat -palvelualue

Wilma Toljander, asumisen erityisasiantuntija

Andersson Taina	maankäyttöinsinööri	Kiinteistöt ja tilat
Buhanist Noora	maankäyttöinsinööri	Kiinteistöt ja tilat
Henriksson Tomi	kiinteistökehityspäällikkö	Kiinteistöt ja tilat
Holm Markus	suunnittelupäällikkö	Kadut ja puistot
Huuskonen Ossi	rahoitusasiantuntija	Talous ja strategia
Kairus Antti	paikkatietoasiantuntija	Kaupunkirakenne ja ympäristö
Kari Antti	kiinteistöjohtaja	Kiinteistöt ja tilat
Käyrä Minna	talousasiantuntija	Talous ja hallintopalvelut
Levanto Risto	rakennusvalvontapäällikkö	Kaupunkirakenne ja ympäristö
Muukka Laura	va. yleiskaavapäällikkö	Kaupunkirakenne ja ympäristö
Mäkilä Sirpa	puistosuunnittelupäällikkö	Kadut ja puistot
Mänty Sirpa	paikkatietosuunnittelija	Kiinteistöt ja tilat
Ranta Elisa	asumisasioiden päällikkö	Kiinteistöt ja tilat
Ruoho Hilma	maankäyttöinsinööri	Kiinteistöt ja tilat
Sojakka Jussi-Pekka	kunnossapitopäällikkö	Kiinteistöt ja tilat
Taipale Elina	asumisen erityisasiantuntija	Kiinteistöt ja tilat
Toljander Wilma	asumisen erityisasiantuntija	Kiinteistöt ja tilat
Tölli Lauri	maankäyttöinsinööri	Kiinteistöt ja tilat
Vanhanen Mikko	omaisuudenhallintapäällikkö	Kadut ja puistot
Viinanen Jari	ympäristöpalvelujen päällikkö	Kaupunkirakenne ja ympäristö
Vuorsalo Annina	ympäristösuunnittelija	Kaupunkirakenne ja ympäristö
Vähä-Piikkiö Armi	tonttipäällikkö	Kiinteistöt ja tilat
Vättö Jyrki	kunnossapitopäällikkö	Kadut ja puistot
Wallin Sirkku	projektijohtaja	Kiinteistöt ja tilat
Westlin Henry	kaupungininsinööri	Kadut ja puistot
Yläjääski Marjaana	asemakaavapäällikkö	Kaupunkirakenne ja ympäristö

Liite 1. Vantaa maa- ja asuntopoliittisten linjausten seurantataulukko 2020–2024

1. Päämäärä. Vantaan maa- ja asuntopolitiikka on vastuullista, pitkäjänteistä ja taloudellisesti kestävää		
Tavoitetilat ja toimenpiteet	***Toimenpiteiden toteutuminen vuosina 2020–2024***	
1.1. Maanhankinta on ennakoivaa sekä kaupungin ja asukkaiden edun mukaista.		
Hankimme maata alueilta, jotka tukevat kaupungin pitkän aikavälin strategioiden toteuttamista ja yhdyskuntarakenteen eheyttämistä	*Pitkän aikavälin strategioiden toteuttamiseksi on hankittu aktiivisesti odotusarvomaata, laajoja viheralueita, yleiskaavan mukaista tulevaa rakennusmaata sekä alueita Vantaan ratikan tarpeisiin. Seurantakaudella 2020–2024 kiinteää omaisuutta on hankittu 70,9 miljoonalla eurolla noin 542 hehtaaria. Kiinteää omaisuutta myytiin 138 miljoonalla eurolla noin 319 hehtaaria.*	*toteutui*
Maanhankinnassa käytämme ensisijaisesti vapaaehtoisia kauppoja sekä perustellusta syystä etuosto-oikeutta ja lunastusta	*Maanhankinta on toteutunut ensisijaisesti vapaaehtoisin kaupoin sekä osana maankäyttösopimuskorvauksia. Vuosina 2020–2024 kauppoja tehtiin 189 kpl, lunastuksia 18 kpl ja kaupungin etuosto-oikeutta käytettiin kahdeksan kertaa.*	*toteutui*
1.2. Maa- ja asuntopolitiikka on seudullisesti vastuullista ja asetettujen tavoitteiden mukaista		
Edistämme aktiivisella maa- ja asuntopolitiikalla alueiden rakentumista, toimivia tonttimarkkinoita ja vahvistamme kaupungin taloutta	*Määrätietoisella maa- ja asuntopolitiikalla on varmistettu alueiden tasapainoinen rakentuminen ja kehittyminen. Maankäyttösopimuksilla on ohjattu tulevan asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoja, energiatehokkuutta sekä kerrostaloasuntojen huoneistotyyppijakaumaa ja pinta-aloja. Kaikki saadut maanmyyntitulot ovat tukeneet kaupungin taloutta. Vuosittain on laadittu asuntorakentamisennuste seuraavaksi kymmeneksi vuodeksi.*	*toteutui*
Varmistamme valtion kanssa solmitun MAL-sopimuksen Vantaalle asetettujen tavoitteiden toteutumisen	*MAL-sopimuskauden 2020–2023 asuntotuotantotavoite Vantaalle oli 10 560 asuntoa. Sopimuskaudella valmistui yhteensä noin 12 450 asuntoa, eli asetettu tavoite toteutui 118-prosenttisesti.Sopimuskauden voimaantulleiden asumisen kaavojen tavoitteesta 960 200 k-m2 toteutui 53 % ja hyväksyttyjen asumisen kaavojen tavoitteesta 960 200 k-m2 toteutui 67 %. Asumisen kerrosalatavoitteisiin ei päästy pidentyneiden ja monimutkaistuneiden kaavaprosessien sekä ennakoimattomien selvitystarpeiden vuoksi. Lisäksi rakentamisen suhdanne on viime vuosina voimakkaasti vaikuttanut yksityisten hankkeiden edistämiseen, kun toimijat ovat vaihtuneet tai kaavaa ei ole haluttu viedä hyväksyntään saakka. Asemakaavoituksen työohjelmassa on viime vuosina pyritty vastaamaan voimakkaasti kasvaneeseen palvelutarpeiden kaavatarpeisiin sekä riittävän työpaikkakaavavarannon turvaamiseen.Vuoden 2024 lopussa Vantaan kaupunki sitoutui Helsingin seudun ja valtion uuteen MAL-sopimukseen, joka kattaa vuodet 2024–2035.*	*toteutui osittain*

Mahdollistamme Vantaalle MAL-sopimuksen tai kaupungin erikseen päättämän asuntotuotantotavoitteen toteutumisen vuosittain	*Asuntotuotantotavoitteen toteutuminen on mahdollistettu suunnitelmallisella maanhankinnalla, kaavoituksella ja investoinneilla sekä maankäyttösopimuksilla, tonttikilpailuilla, maanluovutuksella ja tehokkaalla rakennuslupaprosessilla. Lisäksi tiivis yhteistyö rakennuttajien kanssa on mahdollistanut hankkeiden toteutumisen. Valtion tukemaan tuotantoon tonttivarantoa on ollut niukasti ja tiiviissä kaupunkirakenteessa oleville tonteille on ollut haasteellista toteuttaa hankkeita.*	*toteutui osittain*
1.3. Asuntotuotanto on monipuolista ja sosiaalisesti kestävää. Asukkaille löytyy tarpeita sekä maksukykyä vastaava koti.		
Edistämme laatua kaikenhintaisessa asuntotuotannossa niin omistus- kuin vuokra-asumisessa	*Asuntotuotannon laatua on edistetty hakemalla tontinluovutuskilpailuissa esimerkiksi kaupunkikuvallista ja arkkitehtonista laatua (laatukilpailu Variston pientalotonteista) tai rakennusten mahdollisimman pientä hiilijalanjälkeä (Hinta- ja laatukilpailu Myyrmäen asuinkerrostalokorttelista). Tontinluovutuksessa asuntokohteilta on edellytetty A-energialuokkaa. Kilpailuissa, maankäyttösopimuksissa ja tontinluovutuksissa on edellytetty huoneistojen koon monipuolisuutta hallintamuodosta riippumatta.*	*toteutui*
Varmistamme, että kaupunginosista ja asuinalueilta löytyy riittävästi monipuolisia asumisen vaihtoehtoja ja asuntorakentamisessa huomioidaan asuinalueiden erityispiirteet	*Asuntopolitiikkaa on toteutettu kaupungin omalla maalla tontinluovutusehtojen kautta ja yksityisellä maalla maakäyttösopimusten kautta. Asuntojen hallintamuotoja on ohjattu asuinalueiden erityspiirteiden mukaan. Esimerkiksi valtion tukemaa asuntotuotantoa ei ole edellytetty alueilla, joissa sitä on jo ennestään paljon.*	*toteutui*
Toteutamme maa- ja asuntopolitiikkaa aktiivisesti maankäyttösopimuksissa, kilpailuissa ja tontinluovutuksessa	*Maankäyttösopimuksilla on säädelty asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoja sekä asuntojen huoneistotyyppijakaumaa. Kilpailuissa ja tontinluovutuksissa on toimittu maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti. Asuntotontteja on luovutettu pääsääntöisesti kilpailuttamalla ja julkista hakua käyttäen. Yritystontteja on luovutettu suoraan loppukäyttäjän tarpeisiin.*	*toteutui*

Lisäämme omistusasumista, asumisoikeusasumista tai osaomistukseen perustuvia asumisratkaisuja kaupunginosissa, joissa vuokra-asumisen osuus on suuri	*Erityisesti vuokratalovaltaisilla asuinalueilla on asuntojen hallintamuotoa säädelty tiukemmin ja kehittämishankkeita edistetty, esimerkiksi Myyr Yorkin Sporttikorttelit -kilpailu järjestettiin Myyrmäessä vuonna 2021. Maankäyttösopimuksilla ja kaupungin omalla tontinluovutuksella on ohjattu tulevan asuntotuotannon rahoitus- ja hallintamuotoja.*	*toteutui*
Varmistamme monipuolisen pientaloasumisen mahdollisuudet Vantaalla	*Yleiskaavoitus-yksikkö on ohjannut Pientalo-ohjelmaa, jossa on selvitetty pientalorakentamisen mahdollisuuksia Vantaalla. Vuonna 2024 valmistui Yleiskaava 2020:n mahdollistamat pientaloalueet -kartoitus. Pientalokaavojen sisältöä on ohjattu tonttien toteuttamiskelpoisuutta silmällä pitäen. Kaikkialta Vantaalta on etsitty jo kaavoitettuja, mutta toteutumattomia pientalotontteja, ja kartoitettu niiden kaavamuutostarpeita.* *Pientalojen asemakaavoitusta on edistetty useilla suuralueilla. Erillisten pientalokaavojen lisäksi tehokkaampaa pientalorakentamista on kaavoitettu esimerkiksi Kivistöön osaksi laajentuvan keskustan rakennetta. Kunnallistekniikan rakentamisaikataulun ohjelmoinnissa on huomioitu asemakaavoitetut uudet pientalotontit.* *Pientalorakentamiseen tarkoitettuja tontteja on luovutettu tarjouskilpailuiden ja jatkuvan tonttihaun kautta.*	*toteutui*
Mahdollistamme, että vuosittaisesta asuntotuotannosta vähintään 20 prosenttia toteutetaan pitkäaikaisina kohtuuhintaisina vuokra-asuntoina valtion tuella tai muilla rahoitusmalleilla	*Seurantakaudella valmistui valtion tukemia pitkän korkotuen vuokra-asuntoja vuosittaisesta asuntotuotannosta: vuonna 2020 0 %, v. 2021 10 %, v. 2022 15 %, v. 2023 14 % ja v. 2024 17 %.Seurantakaudella koronapandemia ja Ukrainan sota ovat välillisesti vaikuttaneet valtion tukemien asuntohankkeiden hintoihin. Tästä johtuen haasteena on ollut, että hankkeiden toteuttamiskustannukset ovat olleet liian suuret valtion tukemalle tuotannolle. Joissain tapauksissa tontteja ei ole ollut tarjolla sopivalla sijainnilla ottaen huomioon asuinalueiden sosiaalisen eheyden varmistamisen.*	*ei toteutunut*

Varmistamme, että VAV-konserni pystyy tuottamaan 2/3 vuosittaisesta kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen tuotantotavoitteesta	*Seurantakaudella kaupunki oli asettanut VAV-konsernin tavoitteeksi 352 asuntoa vuosittain. Vuonna 2020 ei valmistunut yhtään asuntoa. Vuonna 2021 valmistui pitkän korkotuen vuokratalo (100 asuntoa) Veromieheen ja takauslainalla vuokratalo (120 as.) Tikkurilaan. Vuonna 2022 valmistui pitkän korkotuen vuokratalo Veromieheen (145 as.) ja Koisoniityn palvelukeskus (42 as.) Koivuhakaan. Vuonna 2023 valmistui pitkän korkotuen vuokratalo (115 as.) Koivuhakaan ja vuonna 2024 pitkän korkotuen vuokratalo (62 as.) Hiekkaharjuun.* *Kaupunki on pyrkinyt omalla tontinluovutuksella ja maankäyttösopimuksilla varmistamaan riittävän tonttitarjonnan VAV-konsernille. Seurantakaudella VAV-konserni ei yltänyt vuosittaisiin tuotantotavoitteisiin, koska tontteja ei ole ollut riittävästi tarjolla valtion tukemaan tuotantoon ottaen huomioon alueiden sosiaalisen eheyden varmistamisen.*	*ei toteutunut*
Mahdollistamme, että vuosittaisesta asuntotuotannosta noin 10 prosenttia toteutetaan asumisoikeus- tai osaomistusasuntoina sekä mahdollisilla uusilla rahoitusmalleilla	*Seurantakaudella asumisoikeus- ja osaomistusasuntoja sekä lyhyen korkotuen vuokra-asuntoja valmistui vuosittaisesta asuntotuotannosta: vuonna 2020 8 %, v. 2021 6 %, v. 2022 0,01 %, v. 2023 5 % ja v. 2024 0 %.* *Kaupungilla ei ole ollut riittävästi tarjolla tontteja asumisoikeustuotannolle. Lyhyen korkotuen hankkeet ovat toteutuneet yksityisille maille.*	*ei toteutunut*
Mahdollistamme, että vuosittaisesta asuntotuotannosta noin 50 prosenttia toteutetaan vapaarahoitteisina omistusasuntoina	*Seurantakaudella omistusasuntotuotannon osuus vuosittaisesta asuntotuotannosta oli vuonna 2020 61 %, v. 2021 46 %, v. 2022 66 %, v. 2023 45 % ja v. 2024 41 %.*	*toteutui osittain*
Varmistamme, että kaupungin vuokra-asuntokanta vastaa kysyntää ja VAV-konsernilla on aktiivinen rooli kaupungin asuntopolitiikan toteuttajana	*Kaupunki ja VAV ovat yhteistyössä edistäneet kiinteistökehityshankkeita, joiden tavoitteena on ollut vanhan asuntokannan perusparannus tai purkava uudistaminen, asuntokannan monipuolistaminen ja kysyntään paremmin vastaavan uuden kannan rakentaminen.*	*toteutui*
Myönnämme kaupungin asuntolainarahastosta lainoja VAV-konsernille ja lisäksi hissiavustuksia esteettömyyden edistämiseksi	*VAV-konsernille myönnettiin seurankaudella lainoja asuntolainarahastosta yhteensä noin 38,2 miljoonalla eurolla. Kaupungin hissiavustuksia myönnettiin vuosina 2020–2023 kahdelle asunto-osakeyhtiölle. Rahaston sääntöjen päivityksen myötä kaupungin hissiavustus lakkautettiin vuoden 2023 lopussa.*	*toteutui*

Vähennämme asunnottomuutta Vantaalla seudullisesti sovittujen tavoitteiden mukaisesti	*Vantaan kaupunki oli mukana yhteistyöohjelmassa asunnottomuuden puolittamiseksi vuosina 2019–2023. Vantaan kaupunki sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialue (VAKE) osallistuvat yhdessä ympäristöministeriön pitkäaikaisasunnottomuuden poistamisohjelmaan vuosina 2024–2026. Ohjelman tavoitteena on poistaa pitkäaikaisasunnottomuus vuoteen 2027 mennessä. Vantaan kaupunki ja VAKE ovat perustaneet yhteisen hankeorganisaation syksyllä 2024 ja hakeneet hankerahoitusta asunnottomuuden poistamisen toimenpiteiden toteuttamiseen. Lisäksi Vantaa, VAKE ja VAV-konserni ovat vuonna 2024 aloittaneet yhteistyössä asumisneuvonnan, joka tarjoaa kaikille kaupunkilaisille maksutonta tukea ja neuvontaa erilaisissa asumisen pulmatilanteissa.Asunnottomuus-ohjelmien tavoitteiden mukainen Koisoniityn 42 asuntoa käsittävä palvelukeskus valmistui VAV Palvelukodit Oy:n rakennuttamana vuonna 2022. Koisoniitty tarjoaa ympärivuorokautista palveluasumista ja tuettua asumista mielenterveys- ja päihdekuntoutujille, jotka ovat usein myös pitkäaikaisasunnottomia.Asunnottomuuden vähentämisen tavoite ei ole toteutunut Vantaalla, sillä asunnottomien määrä on lisääntynyt vuosien 2020–2023 välillä. Vuonna 2020 asunnottomia oli Vantaalla yhteensä 227 ja vuonna 2023 luku oli noussut 294 asunnottomaan. Vantaan tapaan monissa suurissa kaupungeissa asunnottomuuskehitys on ollut vaihtelevaa viimeisen viiden vuoden ajan.*	*toteutui osittain*
Varmistamme tarpeita vastaavien erityisryhmien asuntojen rakentumisen Vantaalle seudullisten tavoitteiden mukaisesti.	*Vantaan ja Keravan hyvinvointialue (VAKE) aloitti toimintansa vuoden 2023 alussa. Seurantakauden aikana odotettiin VAKEn toiminnan käynnistymistä ja erityisryhmien tuetun asumisen hankkeita edistettiin harkiten. Keväällä 2024 valmistui VAKEn palveluverkkosuunnitelma, josta käy ilmi vantaalaisten tulevat palvelutarpeet seuraavalle kymmenelle vuodelle. Erityisasumisen hankkeista on tarpeen mukaan järjestetty sosiaali- ja terveystoimen/VAKEn kanssa yhteistyössä tonttikilpailuja, joissa on haettu yksityisiä sijoittajia ja palveluntuottajia. Seurantakaudella tonttikilpailujen kautta on yksityisinä hankkeina toteutunut vanhustenkeskus Hämeenkylään sekä vammaisten asumisyksiköt Hakunilaan sekä Vallinojalle. Lisäksi VAV:n omistukseen valmistui Koisoniityn palvelukeskus, jossa hyvinvointialue toimii palveluntuottajana. Vuonna 2023 valmistui Helsingin seudun opiskelija-asuntosäätiölle 124 asunnon kohde Myyrmäen keskustaan kaupungin luovuttamalle tontille.Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa on vuonna 2024 käynnistetty kiinteistöjen ja maankäytön hankeyhteistyö, jolla varmistetaan erityisryhmien asuntojen rakentuminen palvelutarpeen mukaisesti ja palveluverkkosuunnitteluun pohjautuen.*	*toteutui osittain*

2. Päämäärä. Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen		
Tavoitetilat ja toimenpiteet	***Toimenpiteiden toteutuminen vuosina 2020–2024***	
2.1. Maankäyttöä ja palveluverkkoa suunnitellaan kokonaisvaltaisesti		
Teemme kaupungin toimialojen yhteistyönä määrätietoista maankäytön toteuttamisen ohjelmointia ja palveluverkkosuunnittelua sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa palveluverkkosuunnittelua	*Maankäytön toimintamalli ja tietojärjestelmä MATTI on otettu käyttöön seurantakaudella. MATTI on mahdollistanut maankäytön, rakentamisen ja ympäristön tiedonhallinnan ja prosessien keskittämisen yhteen kokonaisratkaisuun. Maankäytön suunnittelun ja toteutuksen ohjelmoinnin ryhmä (MTO) on kokoontunut kaksi kertaa vuodessa.* *Vuonna 2022 laadittiin poikkihallinnollisena työnä kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma vuosille 2022–2031.* *Vantaan kaupungin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen välinen yhteistyö on käynnistetty seurantakaudella.*	*toteutui*
Varaamme riittävästi tontteja palveluille ja mitoitamme sekä ajoitamme kaupungin tarjoamat palvelut suhteessa asuinalueiden väestökehitykseen	*Ennakoitavissa olevan väestökehityksen perusteella 10-vuoden toimitilainvestointiohjelman hankkeiden ajoitusta on tarkistettu vuosittain. Hankkeiden valmistelu on edennyt pääosin tavoiteaikataulussa. Alueellinen väestökehitys on poikennut yhä enemmän aiemmista ennusteista, jolloin myös palvelujen oikea-aikainen toteutus on osoittautunut entistä haastavammaksi.* *Pääsääntöisesti 10-vuoden toimitilainvestointiohjelmassa oleville hankkeille on pystytty löytämään sijainnit. Kuitenkin joillakin suuralueilla kaupungin palvelurakentaminen on jäänyt jälkeen suhteessa asuinalueen väestönkehitykseen.* *Osaltaan palvelurakentamisen hankkeiden viivästymisiin ovat vaikuttaneet haasteet tonteilla. Kaupungin palvelurakentamiselle sopivia tontteja tiiviissä kaupunkirakenteessa on ollut liian vähän, tontit ovat olleet joko tarpeeseen sopimattomia tai tarpeeseen nähden liian pieniä, jolloin osa toiminnoista on jouduttu sijoittamaan toisaalle tai asemakaavoitus on pysähtynyt valitusprosessiin. Asuntojen ja muiden palvelujen kaavoittamisessa on toisinaan ristiriitaisia tarpeita.* *Vuoden 2024 lopussa käynnistyi Vantaan uuden palveluiden investointimallin valmistelu.*	*toteutui osittain*
Toteutamme tarvittavan kunnallistekniikan oikea-aikaisesti ja riittävässä laajuudessa ja edistämme kunnallistekniikan tuloa vanhoille alueille	*Vantaalla kunnallistekniikan toteuttamisen aikataulu ja laajuus on määritelty maankäyttösopimuksissa, mikä poikkeaa monista muista kunnista. Vanhojen alueiden kunnallistekniikan rakentamista edistettiin investointiohjelmassa varattujen määrärahojen puitteissa.*	*toteutui*

2.2. Sujuva kaupunkisuunnittelu luo mahdollisuudet viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle asuntotuotannolle ja menestyksekkäälle yritystoiminnalle		
Kaavoitamme ensisijaisesti kaupungin strategisia ja taloudellisia tavoitteita edistäviä alueita sekä asemakaavoitettuja täydennysrakentamisalueita	*Yleiskaavassa on kestävän kasvun vyöhykkeeksi osoitettu asemanseutuja sekä Vantaan ratikan vaikutusalue Länsimäestä lentoasemalle. Kaavoituksen kokonaismäärästä kaavoitettiin kestävän kasvun vyöhykkeelle vuonna 2020 82 %, v. 2021 50 %, v. 2022 95 %, v. 2023 96 % ja v. 2024 67 %.*	*toteutui*
Pidämme yleiskaavan ajan tasalla	*Koko kaupungin yleiskaava tuli voimaan 11.1.2023.* *Yleiskaavan toteuttamissuunnitelma tukee yleiskaavan toteutumisen ohjaamista ja seurantaa. Yleiskaavan toteuttamissuunnitelmassa muodostetaan toimialan yhteinen ymmärrys yleiskaavan varantotilanteesta sekä yleiskaavan tavoitteiden toteutumisesta. Vuonna 2024 valmistui yleiskaavan kaavatalousselvitys ja toteuttamissuunnitelman valmistelutyössä määriteltiin asuin- ja työpaikkarakentamisen painopistealueet. Yleiskaavavarantoa pidetään yllä säännöllisesti.*	*toteutui*
Pidämme yllä viiden vuoden asuntotuotantotarvetta vastaavaa asemakaavavarantoa	*Seurantakaudella asumisen (kerrostalot ja pientalot) varannon laskennallinen riittävyys vuosina oli: vuoden 2020 alussa 7,6 vuotta, v.2021 alussa 7,9 vuotta, v. 2022 alussa 8,9 vuotta, v. 2023 alussa 8,9 vuotta ja v. 2024 alussa 8,9 vuotta. Kerrostalovarannon riittävyyden vaihteluväli oli 4,5–5,5 vuotta ja pientalovarannon 28,6–32,6 vuotta.*	*toteutui*
Tavoitteenamme kaavoituksessa ja tonttituotannossa on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys	*Yleiskaavan 2020 kautta varmistetaan lähtökohdat kaavoituksen laadulle ja kaupunkirakenteen eheydelle. Yleiskaavan kaavatalousselvitys on laadittu vuonna 2024.* *Asemakaavoituksen kaavatalouden prosessia on kehitetty yhteistyössä yleiskaavoituksen ja katu- ja puistosuunnittelun asiantuntijoiden kanssa. Asemakaavahankkeille laaditaan jatkossa kaavatalouden työohjelma. Ensimmäinen kaavatalouden työohjelma valmistui syksyllä 2024. Hyvä kaavatalous on osoittautunut erityisesti pientalokaavojen haasteeksi.* *Tonttien toteuttamiskelpoisuutta ovat vaikeuttaneet muun muassa haastavat pysäköintiratkaistut pysäköintilaitoksissa ja asuntomarkkinatilanteen kannalta vaikeasti toteutettavat kaavaratkaisut.*	*toteutui osittain*

Kehitämme yritysalueita joustavasti kaavoituksen ja profiloinnin keinoin	*Yritysalueiden kehittymisen mahdollistavia asemakaavoja on edistetty useilla suuralueilla. Seurantakaudella on tullut Vehkalan yritysalueella voimaan uusi tärkeä asemakaava-alue, jonka esirakennustyöt ovat myös valmistuneet. Yritysalueiden profilointityö on käynnistynyt kaupungin elinvoimapalveluiden ja kiinteistöt ja tilat -palvelualueen yhteistyönä.*	*toteutui*
Turvaamme monimuotoisesti arvokkaat luontoalueet kaavoituksessa ja tarvittaessa maanhankinnassa	*Yleiskaavassa on esitetty ekologinen verkosto, joka koostuu luonnonsuojelualueista ja niiden välisistä ekologisista runkoyhteyksistä.* *Asemakaavojen taustalle on laadittu luontoselvityksiä, joiden pohjalta asemakaavoissa on voitu jättää rakentamatta ja varata viheralueeksi luonnon monimuotoisuuden kannalta merkittäviä alueita.* *Luonnon monimuotoisuutta tukevia maanhankintoja on toteutunut useita vuosittain. Vuonna 2024 luonnon monimuotoisuutta edistäviä maa-alueita saatiin kaupungin omistukseen noin 39 hehtaaria.*	*toteutui*
Edistämme ekologisuutta ja asuinalueiden viihtyvyyttä säilyttämällä olemassa olevaa puustoa ja kasvillisuutta. Turvaamme viheralueiden riittävyyden rakentuvilla ja rakentuneilla alueilla sekä ekologisten yhteyksien jatkuvuuden	*Yleiskaavaa tarkentava ja koko kaupungin kattava Viherrakenteen kehityskuva - Vihreä ja virtaava Vantaa (VIVA) valmistui vuonna 2024. VIVAn osana laadittiin vuonna 2023 Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohje (SAAVU) sekä Vantaan ekologiset verkostot-, metsä- ja puustoinen verkosto, avointen biotooppien verkosto ja siniverkosto -selvitys.* *Asemakaavoituksessa on osoitettu alueet yleiskaavan mukaisille virkistysalueille, ekologisille ja virkistysyhteyksille sekä kaupunkirakenteen sisäisille puistoille ja viheralueille.* *Asemakaavoissa on edellytetty kaavamääräyksen mukaisen vihertehokkuuden tavoittamista korttelimaalla. Kaavatyön kanssa samanaikaisella yleissuunnittelulla on varmistettu riittävät tilavaraukset kaupunkivihreän ratkaisuille yleisillä alueilla.* *Arvopuurekisteriä on täydennetty jatkuvasti. Asemakaavoihin on merkitty säilytettävät arvopuut ja puurivit sekä maisema- tai kaupunkikuvan kannalta tärkeät puuryhmät.* *Tontit on luovutettu puineen eikä puita enää lähtökohtaisesti kaadeta ennen tontinluovutusta. Tontinluovutusehdoilla on ohjattu puiden säilyttämiseen tonteilla.*	*toteutui*

Turvaamme riittävät aluevaraukset luonnon monimuotoisuuden varmistamiseksi	*Yleiskaava 2020 sisältää ekologisen verkoston, joka muodostuu luonnonsuojelualueista, luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeistä alueista ja ekologisista runkoyhteyksistä.* *Luonnonsuojelulain mukaisen ekologisen kompensaation mahdollisuuksien tutkiminen aloitettiin jo ennen uuden lain voimaan tuloa vuonna 2022 yhteistyössä Suomen ympäristökeskuksen kanssa. Luontopositiivinen Vantaa -työ käynnistettiin vuonna 2023 ja vuonna 2024 valmisteltiin Luonnon heikentymättömyyden malli.* *Seurantakauden aikana on perustettu seuraavat uudet luonnonsuojelualueet: Åstuga (0,9 hehtaaria, yksityinen maanomistaja), Vestran soiden, lehtojen ja vanhojen metsien luonnonsuojelualue (67,7 ha, valtio maanomistaja), Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsä (53 ha, Vantaan kaupunki maanomistaja) ja Krakanpuiston luonnonsuojelualue (6,2 ha, Vantaan kaupunki maanomistaja).* *Lisäksi kaupunginvaltuuston teki juhlapäätöksen 21.10.2024 kahden uuden suojelualueen perustamisesta kaupungin omistamille maille: Vaskivuori (39 ha) ja Linnanmetsä (12 ha).*	*toteutui*
Voimme asettaa alueet rakennuskieltoon, mikäli kaavat ovat vanhentuneet, eivätkä vastaa kaupungin tavoitteita	*Rakennuskieltoa on käytetty harkiten sellaisilla alueilla (esimerkiksi Kivistön keskustan ja Aviapoliksen alueilla) joilla voimassa oleva tai vanhentunut asemakaava ei vastaa kaupungin tavoitteita ja joilla on vireillä kaavan laatiminen tai kaavamuutosprosessi.*	*toteutui*
Rakennamme pääsääntöisesti asemakaavoitetulle alueille. Poikkeamispäätösten ja suunnittelutarveratkaisuiden linjaukset ovat yhtenäisiä ja tasapuolisia maanomistajille.	*Rakentamisen volyymistä pääosa on sijoittunut asemakaavoitetulle maalle.* *Vantaan rakennusjärjestyksen mukaan koko kaupungin asemakaavoittamaton alue on maankäyttö- ja rakennuslain 16 §:n mukaista suunnittelutarvealuetta. Suunnittelutarveratkaisut ja poikkeamispäätökset on tehty tapauskohtaisesti, mutta aina yhteneväisen linjan mukaisesti. Yhteneväinen linja suunnittelutarveratkaisuissa tarkoittaa 1983 yleiskaavassa määriteltyä ohjausmekanismia, joka on edelleen käytössä.* *Poikkeamispäätösten osalta on painotettu tapauskohtaista harkintaa sen jälkeen, kun hallinto-oikeus tulkitsi pientalotonttien kategorisen tehokkuuden nostamisen poikkeamisluvin tuottavan vaikutuksiltaan merkittävää rakentamista. Tasapuolisuudesta on kuitenkin pystytty pitämään kiinni tapauskohtaisen harkinnan puitteissa.*	*toteutui*

Kehitämme asemakaavamuutoksen hakuprosessia ja sen läpinäkyvyyttä	*Asemakaavamuutoksen hakuprosessia on kehitetty aiempaa läpinäkyvämmäksi kehittämällä MATTI-Lupapiste integraatiota ja mahdollistamalla asemakaavamuutoksen hakeminen myös Lupapisteessä. Lisäksi hankekaavojen prosessia on arvioitu palvelumuotoilun näkökulmasta.*	*toteutui*
Mahdollistamme maaseutumaisille alueille maaseutuyrittäjyyteen liittyvän täydennysrakentamisen, mutta emme haja-asutusluonteista rakentamista	*Yleiskaavassa tämä linjaus on ollut voimassa vuodesta 1983 alkaen ja pysyi ennallaan uudessa yleiskaavassa. Maaseutuyrittäjyyteen liittyvää täydennysrakentamista on mahdollistettu suunnittelutarveratkaisuilla.*	*toteutui*
2.3. Rakentaminen painottuu keskuksiin, raideliikenteen yhteyteen ja olemassa olevaan infrastruktuuriin		
Rakennamme Vantaata vahvojen keskusten varaan varmistaen myös ympäröivän yhdyskunnan elinvoimaisuuden	*Seurantakaudella laadittiin kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmat Myyrmäestä ja Martinlaaksosta, Kivistöstä, Aviapoliksesta, Tikkurilasta, Korsosta ja Koivukylästä sekä Hakunilasta ja Länsimäestä. Kehittämissuunnitelmat julkaistiin vuonna 2023.*	*toteutui*
Lisäämme korkeaa rakentamista asemanseuduilla ja keskustoissa, joissa on hyvät palvelut	*Korkea rakentaminen Vantaalla -selvitys valmistui vuonna 2020. Korkean rakentamisen rajaksi Vantaalla määriteltiin 56 metriä, mikä tarkoittaa noin 16–17 kerrosta rakennuksen kerroskorkeudesta riippuen. Potentiaalisiksi korkean rakentamisen alueiksi tunnistettiin Aviapolis, Tikkurila sekä Myyrmäki-Louhela. Selvityksen johtopäätöksiä on hyödynnetty alueellisissa kaavarungoissa (esim. Tikkurilan kaavarunko 2020, joka hyväksyttiin 2023). Seurantakaudella Myyrmäkeen on valmistunut yksi 16-kerroksinen asuntohanke vuonna 2023 ja toinen kohde on rakenteilla. Vuonna 2024 hyväksyttiin Tikkurilan Osaamiskampuksen asemakaava, joka edellyttää tietyissä kortteleissa korkeaa rakentamista.*	*toteutui*
Hyödynnämme olemassaolevan infrastruktuurin ja palveluverkon ennen uusien alueiden avaamista	*Voimassa oleva yleiskaava ohjaa kaupungin kasvusta suurimman osan nykyiseen rakenteeseen ja infraan. Myös seudullisen MAL2023-suunnitelman linjaukset ohjaavat kehitystä samaan suuntaan. Seurantakaudella kestävän kasvun vyöhykkeelle sijoittuneiden asemakaavahankkeiden osuudet: vuonna 2020 82 %, v. 2021 50 %, v. 2022 95 %, v. 2023 96 % ja v. 2024 79 %. Toisaalta esimerkiksi Kivistön ja Aviapoliksen alueilla kaupunkirakenteen laajentaminen on vaatinut uuden infrastruktuurin rakentamista ja palveluverkon laajentamista.*	*toteutui osittain*
Suhtaudumme myönteisesti täydennysrakentamiseen ja perustelluista syistä purkavaan uudistamiseen	*Täydennysrakentamisen ja purkavan uudistamisen hankkeita on edistetty sijainneissa, joissa kaupunki- ja kiinteistökehittäminen on ollut perusteltua. Merkittäviä kehitysalueita ovat olleet esimerkiksi Myyrmäen, Martinlaakson ja Hakunilan keskukset sekä Tikkurila ympäröivine kaupunginosineen.*	*toteutui*

Haemme aktiivisesti valtion avustuksia asuinalueiden kehittämiseen ja kunnallistekniikan investointeihin	*Kaupunki on saanut ympäristöministeriöltä hankerahoitusta asuinalueiden kehittämiseen liittyviin hankkeisiin: Raidekaupunkia rakentamassa 2020–2022, Yhteisöllisyyttä edistävät ikäystävälliset kylät 2022–2023 ja Taloyhtiöklubi 2020–2025.* *Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskukselta (ARA) on haettu infra-avustuksia kunnallistekniikan rakentamiseen aina kun avustuksia on ollut jaettavana. Avustuksia on myönnetty 2020–2024 viidelle hankkeelle yhteensä 3,8 milj. euroa.*	*toteutui*
Lisäämme uusien ja vanhojen keskustojen elinvoimaisuutta kehittämisohjelmien avulla	*Vantaalla kaupunkikeskustojen viihtyisyyttä ja elinvoimaa on tuettu kaupunkistrategian 2022–2025 mukaisilla kehittämissuunnitelmilla. Vuonna 2023 julkaistiin kaupunkikeskustojen kehittämissuunnitelmat Myyrmäestä, Aviapoliksesta, Hakunilasta, Kivistöstä, Koivukylästä, Korsosta ja Tikkurilasta. Kehittämissuunnitelmien toteutumista on seurattu kaupunginhallituksen nimeämissä keskustakohtaisissa seurantaryhmissä.* *Vantaan suurimpien keskustojen ja kaupan keskittymien elinvoimaa on seurattu vuodesta 2017 alkaen. Vantaan keskustojen kokonaiselinvoima, joka muodostuu keskustojen ja kaupallisten keskittymien yhteissummasta, on seurantakaudella kasvanut. Vuonna 2024 kokonaiselinvoima oli 3,895, eli kokonaiselinvoima ylitti tulevan vuoden 2025 kaupunkistrategian tavoitteen 3,5. Keskustojen välillä on kuitenkin ollut vaihtelua, ja osassa keskustoja elinvoimaisuus on kasvanut, osassa puolestaan laskenut. Kokonaiselinvoima on voimakkaimmin kasvanut Kivistön keskustassa, jossa palvelujen rakentaminen on ollut aktiivisesti käynnissä seurantakaudella.*	*toteutui*
Edistämme uuden "Kartanonkoski 2.0:n" suunnittelua ja toteutumista	*Uusien aluekohteiden suunnittelussa on voimakkaasti edistetty vahvan alueidentiteetin syntymistä, monipuolisen kaupunkirakenteen muodostamista ja paikan ominaispiirteiden hyödyntämistä, jotta Vantaalle rakentuisi jatkossakin omaleimaisia alueita, jotka tarjoavat monipuolisesti erilaisia asumisen mahdollisuuksia. Esimerkkejä tällaisista seurantakaudella vireille tulleista omaleimaisista suunnittelualueista ovat mm. Väritehtaan alue Tikkurilassa ja Katrinebergin alue Kivistössä, jotka kuitenkaan eivät vielä ole edenneet rakentamisvaiheeseen.*	*toteutui osittain*

2.4. Maankäyttösopimuksia käytetään aktiivisesti maa- ja asuntopoliittisten tavoitteiden toteuttamisessa		
Perimme maanomistajalta yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvausta, mikäli laadittavassa asemakaavassa maanomistaja saa yli 500 k-m^2 uutta rakennusoikeutta	*Kaavoihin ja kaavamuutoksiin, joissa maanomistaja saa merkittävää hyötyä, on liittynyt poikkeuksetta maankäyttösopimus, jonka perusteella on peritty maanomistajalta yhdyskuntarakentamisen korvausta.*	*toteutui*
Perimme maanomistajalta korvausta yhdyskuntarakentamisesta aiheutuvista kustannuksista, joka on enimmillään 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta	*Maanomistajalta on peritty korvausta yhdyskuntarakentamisesta aiheutuvista kustannuksista, joka on enimmillään 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta. Koska valtaosa asemakaavoista ja asemakaavamuutoksista on ollut asuntokaavoja, korvaus on ollut joko 50 % tai asuntoyhtiöiden osalta 35 %.*	*toteutui*
Kohdistamme yksityiselle hankkeelle kunnallistekniikan rakentamisen aikaistamisesta aiheutuvat kustannukset	*Kaavan laatimisen yhteydessä on huomioitu kunnallistekniikan rakentamistarve ja siitä aiheutuneet kustannukset. Kustannukset on saatu katettua pääsääntöisesti maankäyttösopimuskorvauksilla. Sopimuskorvauksia on saatu vuosien 2020–2024 välillä yhteensä 68,4 milj. euroa. Sopimuskorvauksia ei ole kohdistettu suoraan kunnallistekniikan investointeihin, vaan korvaukset on tilitetty käyttötalouteen.*	*toteutui osittain*
Voimme aina periä sisäisen kunnallistekniikan rakentamisen aiheuttamat kustannukset maanomistajalta	*Niissä tapauksissa, joissa kaavassa ei ole ollut arvonnousua, sisäisen kunnallistekniikan korvaus on peritty maanomistajalta.*	*toteutui*
Perimme pääsääntöisesti asuntotonttien osalta 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta	*Asuntotonttien osalta on peritty 50 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta kohtuullisen käyvän hinnan mukaan laskettuna, poikkeuksena asunto-osakeyhtiöt.*	*toteutui*
Perimme asunto-osakeyhtiön omistamien tonttien osalta vain 35 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta. Tällöin asuntotontin jo kaavoitetusta rakennusoikeudesta tulee olla käytetty yli 50 %, ja asunto-osakeyhtiön osakkaina tulee pääsääntöisesti olla talon asukkaat.	*Asunto-osakeyhtiön omistamien tonttien osalta on peritty 35 % kaavoituksen tuomasta arvonnoususta kirjattujen ehtojen täytyttyä, kohtuullisen käyvän hinnan mukaan laskettuna.*	*toteutui*

Perimme yhdyskuntarakentamisen kustannusten korvausta erillispientaloja ja paritaloja kaavoitettaessa vain uuden asuntorakentamisoikeuden 500 k-m^2 ylittävältä osalta	*Asia on huomioitu maankäyttösopimuksiin liittyvissä arvonnousun laskelmissa erillispientaloja ja paritaloja kaavoitettaessa.*	*toteutui*
Huomioimme arvonnousua laskettaessa arvoa vähentävinä tekijöinä tontin kohtuullisen käyvän arvon, purkukulut ja maanpuhdistuskuluja	*Arvonnousua laskettaessa on huomioitu vähentävinä tekijöinä poikkeuksetta tontin kohtuullinen arvo ja purkukulut. Maanpuhdistuskuluja on huomioitu tapauskohtaisesti.*	*toteutui*
Hyvitämme asumisen täydennysrakentamiskohteiden arvonnoususta rakenteellisten autopaikkojen rakentamiskustannukset säilytettävien asuinrakennusten osalta	*Asumisen täydennysrakentamiskohteiden arvonnoususta on hyvitetty rakenteellisten autopaikkojen rakentamiskustannukset säilytettävien asuinrakennusten osalta. Tällä hyvityksellä on merkittäviä taloudellisia vaikutuksia hankkeelle, ja näin on voitu ohjata pysäköintiratkaisuja rakenteellisiin vaihtoehtoihin.*	*toteutui*
Otamme korvaukset maana maankäyttösopimuksissa silloin, kun alueen arvioidaan tukevan kaupungin pitkän aikavälin strategioiden toteuttamista	*Maankäyttösopimuskorvaukset on otettu maana etenkin valtion tukeman asuntorakentamisen toteutumisen varmistamiseksi.*	*toteutui*
Varmistamme merkittävissä maankäyttösopimuksissa tasapainoisen asuntojen hallintamuotojakauman	*Maankäyttösopimuksissa rahoitus- ja hallintamuodon säätelyä on tehty kaupungin maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti.*	*toteutui*
Varmistamme maankäyttösopimuksissa sekä tarvittaessa asemakaavoissa huoneistotyyppijakauman sekä riittävän suurempien kolmioiden tai sitä suurempien asuntojen tarjonnan	*Asuntojen huoneistotyyppien määrittelyä on tehty maankäyttösopimuksissa vuodesta 2018 lähtien yksiöiden määrää rajoittamalla ja vuoden 2019 alusta lähtien edellyttämällä myös perheasuntojen osuutta. Huoneistotyyppien sääntely päättyi vuoden 2023 loppuun. Vuoden 2024 alusta lähtien uusiin kaavahankkeisiin liittyvissä sopimuksissa on säädelty kerrostaloasuntojen pinta-alaa kaupunginhallituksen 18.9.2023 §18 tekemän päätöksen mukaisesti. Sääntely ei koske erityisryhmien asuntokohteita ja erikseen nimettyjä kohteita.*	*toteutui*
Varmistamme maankäyttösopimusten toteutumisen rakentamisvelvoitteilla ja sopimussakoilla	*Pääsääntöisesti sopimuksissa on toteutumisen varmistamiseksi määritelty rakentamisvelvoitteet, ja ohjauksen varmistamiseksi myös sopimussakot. Rakentamisvelvoitteiden ja sopimussakkojen järjestelmällistä seurantaa on kehitetty MATTI:n avulla.*	*toteutui*

Vantaa valmistelee palvelulupaukset rakennuslupiin, kaavoitusprosesseihin ja työpaikkatonttien tiedusteluun. Lautakunnalle raportoidaan vuosittain työpaikkatonttien tarjontatilanne ja tehdyt sopimukset. Kaupungin tulee edistää työpaikkatonttien ja toimitilojen tarjontaa myös pk-yrityksille.	*Palvelulupauksia ei toistaiseksi olla valmisteltu, koska seurantakaudella on ollut käynnissä merkittävä maankäyttöä ja rakentamista koskeva lakiuudistus, jonka myötä uusi rakentamislaki tuottaa enimmäiskäsittelyajat muun muassa rakennusluville sekä poikkeamispäätöksille. Lisäksi uuteen alueidenkäyttölakiin on tulossa käsittelyaika kaava-aloitteiden käsittelylle.* *Rakennuslupien käsittelyssä on vireille tulleille asioille nimetty käsittelijä viiden arkipäivän kuluessa.* *Vehkalan yritysalueelle on tullut voimaan uusi pienteollisuustonttejakin tarjoava alue Vehkalan kinkerit, joka on nyt myös esirakennettu. Vuonna 2024 laaditulla Viinikkalan alueen yhteistyösopimuksella pyritään edistämään työpaikkatonttien ja toimitilojen tarjontaa. Toimenpiteitä on tehty, mutta vuosittain ei ole erikseen raportoitu työpaikkatonttien tarjontatilannetta ja sopimuksia.*	*toteutui osittain*
2.5. Asuinalueet ovat turvallisia, viihtyisiä ja sisältävät asukkailleen rakkaita paikkoja. Vantaalla on hyvä elää.		
Otamme uusilla sekä olemassa olevilla asuinalueilla ja asuinkohteissa turvallisuuden, terveellisyyden sekä esteettömyyden lähtökohdaksi	*Maankäyttö- ja rakentamislain mukaisesti asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle ja turvalliselle elinympäristölle. Rakennusvalvonnan lupakäsittelyssä ja työmaiden viranomaisvalvonnassa on varmistettu, että hankkeelle nimetään suunnittelijat ja toteuttajat, jotka huomioivat turvallisuuden, terveellisyyden ja esteettömyyden säädöstenmukaisuuden.*	*toteutui*
Suunnittelemme ja rakennamme viheralueverkoston monipuoliseksi, turvalliseksi ja helposti saavutettavaksi	*Viherrakenteen kehityskuva - vihreä ja virtaava Vantaa (VIVA) valmistui vuonna 2024. Viheralueiden mitoituksen ja saavutettavuuden ohje (SAAVU) valmistui vuonna 2023.* *Seurantakaudella laadittiin ja päivitettiin luonnonsuojelualueiden hoito- ja käyttösuunnitelmia luonnon monimuotoisuuden ja virkistyskäytön yhteensovittamiseksi muun muassa Silvolanmetsän, Vaskivuoren, Äijänsuon, Tammiston, Pitkäkosken, Krakanpuiston sekä Rauno ja Liisa Ruuhijärven metsän luonnonsuojelualueille.* *Keimolan Isosuo ja Vestran korpi ennallistettiin ja luonnonhoitotoimenpiteitä tehtiin myös muun muassa Vehkalanmäellä, Lammaslammella ja Kuusijärvellä.* *Purotalkkaritoiminnassa kunnostettiin virtavesikohteita ja vuosittain tarjottiin asukkaille avoimia luontoretkiä ja lähiluonto-opastoiminnassa vietiin lapsiryhmiä luontoon oppimaan.* *Ulkoilureittien tavoitesuunnitelma valmistui vuonna 2021 ja viheralueiden palveluverkkosuunnitelma vuonna 2023.*	*toteutui*

Varaamme riittävän rahoituksen elinympäristön, infrastruktuurin ja rakennusten kunnossapidolle	*Elinympäristön ja infrastruktuurin kunnossapidolle osoitettuja vuotuisia määrärahoja ei ole ollut tarpeeksi kaikkiin suunniteltuihin toimintoihin. Korjausvelkaa ei olla pystytty pienentämään. Normaali toiminta on jo pelkästään aiheuttanut budjettiylityksiä ja niiden takia on jouduttu hakemaan lisämäärärahoja. Runsaslumisina talvina aurauksen, lumensiirron ja lumenvastaanottopaikkojen hoitokustannukset ovat olleet normaalia suuremmat. Kunnossapidon taso on kuitenkin pystytty pitämään kohtuullisena ja lakisääteiset kunnossapitotyöt sekä kriittisimmät korjaukset on saatu suoritettua.* *Rakennusten kunnossapidon ja korjausten rahoitus on ollut riittävää kunnossapitotehtävien ja korjausten toimeenpanoon vaadittaviin muihin resursseihin ja valmiuksiin nähden. Kunnossapitoesitykset on saatu sovitettua vuosikorjausohjelmaan määrärahojen puitteissa. Suunniteltuja peruskorjaushankkeita ei ole tarvinnut siirtää investointirahoituksen takia. Korjausvelkalaskentaa ei ole teetetty aikaisempien vuosien tapaan. Korjaustoimenpiteet on kohdennettu harkiten todennettavissa olevien rakennusten korjaustarpeiden mukaan, jolloin korjausvelka pysyy hallinnassa.*	*toteutui osittain*
Varmistamme toimivat pysäköintijärjestelyt, lisäämme kadunvarsipysäköintiä keskustoissa, pyrimme kaavoittamaan liiketilojen läheisyyteen riittävästi asiakaspysäköintipaikkoja ja kehitämme uusia malleja pysäköinnin järjestämiseen	*Pysäköinnin kehittäminen Vantaalla -selvitys hyväksyttiin vuonna 2023 osana Vantaan liikennepoliittista ohjelmaa. Yhdessä nämä linjaavat periaatteita, joilla liikennejärjestelyjä/-muotoja suunnitellaan ja priorisoidaan eri osissa Vantaata. Näiden pohjana ovat yleiskaavan linjaukset. Uusi pysäköinnin mitoitusohje, jossa tarkennettiin pysäköintinormeja ja lisättiin ratikkakaupunki mukaan toteutuspäätöksen vahvistuttua syksyllä 2024.* *Kivistössä, Keimolassa ja Kaskelanrinteessä on otettu käyttöön aluepysäköintijärjestely, jolla pyritään helpottamaan alueellista puutetta asumisen pysäköinnissä. Järjestelyä on mahdollista harkita sovellettavaksi muillakin alueilla vastaavissa tilanteissa.* *Keskustojen asiointipysäköintiä on tarkistettu monin paikoin ja olemassa olevia paikkoja on pyritty maksullisuuden ja aikarajoitusten keinoin saamaan riittämään aiempaa paremmin. Myös joitain yksittäisiä asiointipaikkoja lisätään jatkuvana työnä tarpeen vaatiessa.* *Kaupungin pysäköintikonserni aloitti toimintansa vuoden 2024 aikana ja tulee jatkossa tarjoamaan aiempaa resurssiviisaampia ja joustavampia ratkaisuja korttelitason pysäköintihaasteisiin.*	*toteutui*

Seuraamme ja mittaamme asukkaiden tyytyväisyyttä asukasbarometrilla	*Asukastyytyväisyys ja sen seuranta on ollut Vantaan valtuustokauden strategian 2017–2021 sekä kaupunkistrategian 2022–2025 yksi mittareista. Vantaan asukasbarometri -kyselytutkimus on toteutettu vuosina 2018, 2020 ja 2024.* *Kaupunkistrategiassa 2022–2025 on asetettu tavoitteeksi, että vuonna 2025 asukasbarometrin vastaajista 83 % on melko tyytyväisiä tai tyytyväisiä asuinalueeseensa. Asukasbarometrin 2024 tulosten mukaan 78 % on melko tyytyväisiä tai tyytyväisiä, joten tulokseen ei aivan päästy. Tyytyväisyys laski hieman edellisestä, vuoden 2020 asukasbarometrin tuloksesta (81 %). Vantaalaiset ovat kuitenkin edelleen keskimäärin tyytyväisiä asuinalueeseensa, asuntoonsa ja elämänlaatuunsa. Erot tyytyväisyydessä eri väestöryhmien, asuinalueiden tai talotyyppien välillä ovat melko pieniä. Tulos on kaupungin kannalta hyvä, sillä tyytymättömyys ei ole kasaantunut tietyille alueille tai tietyille väestöryhmille.* *Asukasbarometrin 2024 mukaan vantaalaisilla asuinalueilla viihtyvyyttä luovat edelleen erityisesti hyvä sijainti ja liikenneyhteydet, rauhallisuus, turvallisuus, luonnonympäristö sekä palveluiden saatavuus. Viihtyvyystekijät ovat pysyneet pitkälti samoina aiempiin asukasbarometreihin verrattuna. Asuinalueiden koettujen epäviihtyvyystekijöiden osalta sen sijaan on tapahtunut muutosta, sillä sosiaaliset häiriöt, rauhattomuus ja turvattomuus ovat hieman yleistyneet. Sen sijaan entistä harvempi kokee palvelujen puutteen asuinalueensa epäviihtyvyystekijäksi.*	*toteutui*
Kaupungin määrittelemillä segregaatiouhan alaisilla alueilla pilotoidaan uusia täydennysrakentamisen malleja	*Uusia asuntokohteita on rakentunut markkinatilatilanteen takia vähän, eikä täydennysrakennuskohteita ole valmistunut segregaatiouhan alaisille alueille. Uusia täydennysrakentamisen malleja ei pilotoitu seurantakauden aikana.*	*ei toteutunut*

3. Päämäärä. Vantaan tontinluovutus on avointa, tasapuolista ja kilpailua edistävää		
Tavoitetilat ja toimenpiteet	***Toimenpiteiden toteutuminen vuosina 2020–2024***	
3.1. Tontteja luovutetaan monipuolisesti asumisen ja elinkeinoelämän tarpeisiin		
Pidämme ajan tasalla kaupungin tonttien luovutusperiaatteet ja varmistamme tontinluovutuksessa tasapuolisuuden ja avoimuuden toteutumisen	*Kaupunginhallitus on 17.6.2024 hyväksynyt asunto- ja erityispalvelutonttien luovutusehdot, jotka ovat toistaiseksi voimassa ja joita uudistetaan tarpeen vaatiessa. Yritystonttien luovutusehtojen ja sopimuspohjien päivityksiä on valmisteltu vuonna 2024. Tasapuolisuuden ja avoimuuden toteutumisen mukaisesti asunto- ja erityispalvelutontit on pääsääntöisesti kilpailutettu. Yritystonteille ei ole ollut seurantakaudella tarvetta kilpailutukselle. Tontinluovutuskilpailujen ehdot ilmoitetaan selkeästi kunkin kilpailun yhteydessä ja kilpailun voittajan valintaperusteet kirjataan tontinluovutusta koskevaan päätökseen, joka on julkinen. Myös suoraan luovutettujen tonttien luovutuspäätökset ovat julkisia.*	*toteutui*
Luovutamme tontit myymällä tai vuokraamalla	*Maanmyyntivoittojen tavoite oli seurantakaudella 2020–2024 keskimäärin 31,5 miljoonaa euroa vuodessa ja toteutuneet maanmyyntivoitot keskimäärin 23,8 miljoonaa euroa vuodessa.* *Seurantakaudella asuntotonttien kauppoja tehtiin yhteensä 88 kpl. Lisäksi asuntotontteja on vuokrattu valtion tukemille kohteille 5 kpl ja vapaarahoitteisille asuntohankkeille 1 kpl. Erityispalvelutontteja on myyty 2 kpl ja vuokrattu 7 kpl. Yritys- ja työpaikkatontteja on myyty yhteensä 32 kpl ja vuokrattu 14 kpl.*	*toteutui*
Valitsemme tuottajamuotoisten asuntotonttien luovutuksensaajat pääosin tarjous- tai laatukilpailulla tai niiden yhdistelmällä	*Vuosina 2020–2024 järjestettiin 25 erilaista tuottajamuotoisten asuintalo- tai erityispalvelutonttien tontinluovutuskilpailua. Kilpailut olivat pääsääntöisesti tarjouskilpailuja, joiden lisäksi osa oli laatukilpailuja. Kaikissa kilpailuissa ei saatu hyväksyttyjä tarjouksia, ja kyseisistä kohteista on järjestetty tai järjestetään myöhemmin uusi kilpailu, tai tontti on laitettu jatkuvaan myyntiin.*	*toteutui*
Mahdollistamme harkiten innovatiivisia asumisen kehittämishankkeita luovuttamalla tontteja ilman kilpailutusta	*Suoravarausmenettelyllä varatuille tonteille on valmistunut puukerrostalot Tikkurilaan ja Koivuhakaan. Uusia innovatiivisten asumisen kehittämishankkeiden ideoita on käyty läpi rakennuttajien kanssa, mutta tonttivarauksia ei ole tehty.*	*toteutui*

Luovutamme pientalotontit ensisijaisesti tarjouskilpailulla tai jatkuvalla haulla ja toissijaisesti pisteytyksellä tai arvonnalla	*Vuosina 2020–2024 järjestettiin omatoimirakentajille suunnatuista erillispientalotonteista kaksi tarjouskilpailua. Lisäksi erillispientalotontteja on ollut tarjolla jatkuvalla haulla. Omatoimirakentajille luovutettiin yhteensä 66 erillispientalotonttia.*	*toteutui*
Valitsemme tarvittaessa yritystonttien luovutuksensaajat tarjouskilpailulla	*Yritystonttien kysyntä on kohdistunut yksittäisiin tontteihin pandemian ja suhdannetilanteen vuoksi, joten ei ole ollut tarvetta kilpailutukselle. Rajallinen tonttitarjonta on osaltaan rajoittanut mm. polttonesteen jakeluasemien ja latausalueiden kilpailuttamista.*	*toteutui osittain*
Varmistamme tontinluovutuksessa tasapainoisen asuntojen hallintamuotojakauman ja tarvittaessa huoneistotyyppijakauman	*Pääsääntöisesti on tonttikilpailuissa ja tontinluovutuksissa määritelty hallintamuoto- ja huoneistotyyppijakauma. Vuoden 2024 alusta alkaen otettiin käyttöön kaupunginhallituksessa 18.9.2023 päätetty uusien kerrostaloasuntojen pinta-alasääntely ja samalla huoneistotyyppijakauman sääntely lopetettiin.*	*toteutui*
Edistämme kilpailuissa ja tontinluovutusehdoissa resurssiviisautta, energiatehokkuutta ja puurakentamista	*Yhtiömuotoisten asuntotonttien tontinluovutuksessa on edellytetty vähintään A-energialuokkaa ja yksittäisissä kilpailuissa on edellytetty tiettyä hiilijalanjäljen raja-arvoa tai hiilijalanjälkeä on käytetty kilpailun pisteytyksen perusteena. Kahdessa tuottajamuotoisen pientalotontin tontinluovutuskilpailussa Vapaalassa ja Nikinmäessä on rakennusten julkisivun edellytetty olevan puuta (puutaloja), vaikka asemakaava mahdollistaa myös kivitalojen rakentamisen. Vallinojan erityispalvelutontin kilpailutuksessa vaadittiin ensimmäistä kertaa A-energialuokkaa palveluasumisen hankkeessa vuonna 2022. Yksityisten päiväkotitonttien kilpailuissa ei ole asetettu vaatimuksia liittyen resurssiviisauteen, energiatehokkuuteen tai puurakentamiseen. Seurantakaudella ei kilpailutettu yritystontteja.*	*toteutui osittain*
Luovutamme erityispalvelutontit pääsääntöisesti vuokraamalla	*Erityispalvelutontteja on luovutettu vuokraamalla VAV-konsernille yhteensä viisi tonttia palveluasumisen hankkeille, yksityisille toimijoille vammaisten asumisyksiköille Hakunilassa ja Vallinojalla sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle Tikkurilan valmiusaseman toteuttamiseksi. Kilpailuohjelmien mukaisesti on myyty tontit VAV:n Koisoniityn palvelukeskukselle ja yksityisen toimijan Hämeenkylän vanhustenkeskukselle.*	*toteutui*
Luovutamme yritystontit käyvällä hinnalla loppukäyttäjälle tai loppukäyttäjän yhteistyötaholle	*Yritystontteja luovutettaessa on oltu poikkeuksetta tietoisia loppukäyttäjästä. Tontinluovutukset on kuitenkin pääsääntöisesti toteutettu hankkeen sijoittajalle.*	*toteutui*
Sidomme tonttien vuokran elinkustannusindeksiin ja tarkistamme vuokran puolessa välissä vuokrakautta	*Luovutettujen tonttien vuokrasopimuksiin on kirjattu ehto vuokrien tarkistamisesta ja vuokrat on sidottu elinkustannusindeksiin.*	*toteutui*

3.2. Maaomaisuutta hallitaan järkevästi ja kustannustietoisesti		
Emme myy lähtökohtaisesti asemakaavoittamatonta maata, emmekä asemakaavoissa kunnan toteutettaviksi tarkoitettuja alueita	*Vantaan alueelta ei ole myyty asemakaavoittamatonta maata. Ulkokuntien alueelta asemakaavoittamatonta maata on myyty muun muassa suojelutarkoituksiin.*	*toteutui*
Myymme, vuokraamme tai kehitämme passiivisen ja kuluja aiheuttavan maaomaisuuden	*Ulkokunnissa sijaitsevia kaupungin omistamia kiinteistöjä, joilla ei ole ollut vantaalaisille asukkaille käyttöä, on realisoitu vuosittain.* *Vuonna 2020 on myyty Vihdistä Suomen valtiolle 9,5 hehtaarin suuruinen määräala METSO-ohjelmaan, Salmenkalliosta Helsingin kaupungille 28 hehtaaria ja Lopelta Luonnonperintösäätiölle kolme tilaa luonnonsuojelualueen perustamiseksi sekä Kiinteistö Oy Kaunialan sairaalalle Kaunialan kuntoutussairaalan tontti rakennuksineen.* *Vuonna 2021 on myyty yksityishenkilöille Lopen kunnasta kolme lomarakennuspaikkaa.* *Vuonna 2023 on myyty Vihdistä Rauhanniemen ja Etelälahden leirintäalueet alueiden vuokralaisille leirintäaluekäyttöön.* *Vuonna 2024 on myyty Kirkkonummelta Suomen valtiolle noin 149 hehtaarin määräala luonnonsuojelualueeksi ja Sipoosta Mölandetin saaresta yksityishenkilöille kaksi rakennettua rantakiinteistöä vapaa-ajan käyttöön.*	*toteutui*
Huolehdimme kaupungin maaomaisuudesta, sen järkevästä käytöstä ja arvon säilymisestä	*Maankäytön toimintamalli ja tietojärjestelmä (MATTI) otettiin käyttöön seurantakaudella. Maaomaisuuden kirjanpitoa ylläpidetään MATTI:ssa, josta saadaan ajantasainen keskeinen tieto kaupungin maaomaisuudesta (muun muassa sijainnit, pinta-alat ja arvot).* *Luonnon monimuotoisuutta on tuettu hankkimalla ekologisesti arvokkaita maa-alueita kaupungin omistukseen. Maisemallisia arvoja on turvattu muun muassa maatilatoiminnalla ja peltojen vuokraamisella viljelyskäyttöön. Maavarantoa on luovutettu aktiivisesti tilapäiskäyttöön elinkeinoelämän tarpeisiin.* *Kaupunki on aktiivisesti kehittänyt omistamiaan maita vastatakseen tulevaisuuden tarpeisiin ja seurantakaudella haettiin yhteensä 57 asemakaavamuutosta.*	*toteutui*

12 § **Valmistuneiden omistusasuntojen määräaikaista vuokra-asuntokäyttöä koskevan poikkeusjärjestelyn myöntäminen Sato-Asunnot Oy:n vuonna 2021 valmistuneelle kohteelle**

VD/7091/10.00.00.00/2024

TeA/AK/THe/ER/MT

Esitetään valmistuneiden omistusasuntojen määräaikaista vuokra-asuntokäyttöä koskevan poikkeusjärjestelyn myöntämistä Sato-Asunnot Oy:lle vuonna 2021 valmistuneessa kohteessa. Kaupunginhallitus on aiemmin hyväksynyt poikkeusjärjestelyä koskevat periaatteet, jotka koskevat vuosina 2022–2025 valmistuneita tai valmistuvia kohteita. Valmistumisvuotta lukuun ottamatta Sato-Asunnot Oy:n kohde täyttää kaupunginhallituksen aiemmin hyväksymän poikkeusjärjestelyn yleiset ehdot.

Vantaan kaupunginhallitus päätti 2.12.2024 § 12 Vantaalla vuosina 2022–2025 valmistuneiden omistusasuntojen määräaikaista vuokra-asuntokäyttöä koskevan poikkeusjärjestelyn hyväksymisestä. Määräaikaista poikkeusjärjestelyä omistusasumiseen osoitettujen asuntojen vuokra-asuntokäyttöön on päätöksen mukaan mahdollista hakea vuosina 2022–2025 valmistuneille tai valmistuville kohteille.

Kaupunginhallituksen tekemän päätöksen jälkeen Sato-Asunnot Oy on hakenut poikkeusjärjestelyn mukaista lupaa vuokrata osa omistusasuntotuotantoon osoitetuista asunnoista määräajaksi kohteelleen Asunto Oy Vantaan Virtakuja 4. Vaikka hakemus täyttää muutoin kaupunginhallituksen päätöksen mukaiset määritelmät poikkeusjärjestelyyn hyväksymisen osalta, on kohde valmistunut 29.10.2021, eli juuri ennen poikkeusjärjestelypäätöksessä määriteltyjä kohteiden valmistumisvuosia 2022–2025. Tästä syystä Sato-Asunnot Oy:n hakemus tuodaan erikseen kaupunginhallituksen käsiteltäväksi.

Asunto Oy Vantaan Virtakuja 4 on säädelty omistusasuntotuotantona toteutettavaksi Vantaan kaupungin ja Myyrmäen huolto Oy:n välisen 7.8.2018 allekirjoitetun maankäyttösopimuksen mukaisesti. Sato-Asunnot Oy on ostanut tontin Myyrmäen Huolto Oy:ltä. Kohteen 55 asuntoa valmistui lokakuussa 2021 ja joulukuun 2024 loppuun mennessä asunnoista on myyty 17 kpl. Kohteen asunnoista on myymättä 69 %. Sato-Asunnot Oy:ltä saadun selvityksen mukaan kohteen asuntoja on jatkuvasti markkinoitu aktiivisesti ja hinnoittelua muutettu kolmeen kertaan. Myyntiä on tehty Saton oman myyntiorganisaation lisäksi kahden eri välitysliikkeen toimesta. Sato-Asunnot Oy on sitoutunut kaupunginhallituksen 2.12.2024 § 12 tekemän päätöksen mukaisiin ehtoihin.

Sato-Asunnot Oy:n hakemuksessaan esittämien tietojen mukaan Asunto Oy Vantaan Virtakuja 4 -kohde on muutoin kaupunginhallituksen 2.12.2024 § 12 päättämän omistusasuntojen määräaikaista vuokra-asuntokäyttöä koskevan poikkeusjärjestelyn ehtojen mukainen kohde, mutta rakennus on valmistunut vain pari kuukautta (29.10.2021) ennen poikkeusjärjestelypäätöksessä määriteltyjä kohteiden valmistumisvuosia 2022–2025. Toimijoiden tasapuolisen kohtelun näkökulmasta on perusteltua, että Sato-Asunnot Oy:n kohteelle Asunto Oy Vantaan Virtakuja 4 myönnetään samanlainen oikeus ottaa korkeintaan 30 % kohteen omistusasunnoista määräaikaisesti kolmeksi vuodeksi vuokra-asuntokäyttöön. Muilta osin Sato-Asunnot Oy:n kohteen Asunto Oy Vantaan Virtakuja 4 -kohdalla noudatetaan kaupunginhallituksen 2.12.2024 §12 tekemän päätöksen ehtoja.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 37 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää maankäyttö- ja kaavoitussopimuksista sekä maankäyttö- ja rakennuslain mukaisista kehittämiskorvauksista. Edelleen hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 41 kohdan mukaan kaupunginhallitus

päättää maa- ja asuntopoliittisten linjausten mukaisesti asunto- ja erityispalvelutonttien yleisistä tontinluovutusperiaatteista ja luovutusehdoista.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 12

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) hyväksyä Sato-Asunnot Oy:n kohteessa Asunto Oy Vantaan Virtakuja 4 poikkeusjärjestely, jonka mukaan korkeintaan 30 % kohteen omistusasunnoista voidaan ottaa määräaikaisesti korkeintaan kolmeksi vuodeksi vuokra-asuntokäyttöön,

b) valtuuttaa kiinteistökehityspäällikkö hyväksymään kohteen Asunto Oy Vantaan Virtakuja 4 poikkeusjärjestelyn piiriin tulevat asunnot, ja

c) että muilta osin Sato-Asunnot Oy:n kohteen Asunto Oy Vantaan Virtakuja 4 kohdalla noudatetaan kaupunginhallituksen 2.12.2024 §12 päätöksen ehtoja. Mikäli poikkeusjärjestelyn ehtoja rikotaan, noudatetaan luovutussopimuksen tai maankäyttösopimuksen sopimussakkoehtoja.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
asumisasioiden päällikkö Elisa Ranta, puh. 043 826 9419
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

13 § **Vantaan kaupungin lausunto asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12954, Suutarila, Taivaankansi 2 ja 4**

VD/707/00.04.03/2025

LMU/EEI/KKU/PKA/MT

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelu on pyytänyt Vantaan kaupungilta lausuntoa asemakaavan muutosehdotuksesta.

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelu on asettanut asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954, Suutarila, Taivaankansi 2 ja 4 nähtäville ja pyytää Vantaan kaupungin lausuntoa asiakirjoista Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954 kartta, Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954 selostus ja Vuorovaikutusraportti. Koko asemakaava-aineisto on nähtävissä verkkosivuilla https://kartta.hel.fi/suunnitelmat ja kaavaehdotuksen nähtävillä olon alkaessa 31.1.2025 myös verkkosivujen https://ww.hel.fi/suunnitelmat kautta. Lausunnon määräaika on 3.3.2025.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 13

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelulle liitteen mukainen lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12954, Suutarila, Tai vaankansi 2 ja 4
- Lausuntopyyntö, Taivaankansi 2 ja 4, kaavanro 12954

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
yleiskaavasuunnittelija Paula Kankkunen
puh. 050 302 3992
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaupunkiympäristölautakunta
helsinki.kirjaamo@hel.fi

Viiteteksti: Kymp/HEL 2023-008882 Lausuntopyyntö, Taivaankansi 2 ja 4, kaavanro 12954

VANTAAN KAUPUNGIN LAUSUNTO ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUKSESTA NRO 12954, SUUTARILA, TAIVAANKANSI 2 ja 4

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelu on asettanut asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954, Suutarila, Taivaankansi 2 ja 4 nähtäville ja pyytää Vantaan kaupungin lausuntoa asiakirjoista Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954 kartta, Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954 selostus ja Vuorovaikutusraportti. Koko asemakaava-aineisto on nähtävissä verkkosivuilla https://kartta.hel.fi/suunnitelmat ja kaavaehdotuksen nähtävillä olon alkaessa 31.1.2025 myös verkkosivujen https://ww.hel.fi/suunnitelmat kautta. Lausunnon määräaika on 3.3.2025.

Vantaan kaupunki antaa seuraavan lausunnon asemakaavan muutosehdotuksesta nro 12954:

Suunniteltavan alueen pohjoispuolella on Keravanjoen molemmilla rannoilla kaupunginosapuisto sekä Helsingissä että Vantaalla. Yhdessä nämä puistot muodostavat merkittävän virkistysaluekokonaisuuden. Vantaalla kaupunginosapuiston muodostavat Bäckbynpuisto ja Viertolanranta ja Helsingissä Taivaankannenpuisto. Bäckbynpuistossa on kulttuuriympäristöarvoja, ja puistossa ja rannoilla on avoimena säilytettäviä niittyalueita, jotka tukevat avoimia ekologisia yhteyksiä. Alue on Helsingin karttapalvelun tietojen mukaan kokonaisuudessaan niittykeskittymää. Joen rantamaisema on siis tällä kohtaa melko avoin, ja joen yli avautuu pitkiä näkymiä. Maiseman ja jokivarren suuntaan olisi hyvä välttää mainoslaitteita ja kirkkaita valoja.

Rakennettava tontti tulee muodostamaan kaupunginosapuistolle taustamaisemaa ja reunaa, ja rakentaminen suojaa puistoa melulta. On hyvä, että tontin reunalle on esitetty puurivi ja istutettavaa alueen osaa. Jos mahdollista, olisi hyvä esittää ja määritellä tarkemmin leveää monipuolista istutusvyöhykettä, jotta kaupunginosapuiston avoimelle maisematilalle syntyisi mahdollisimman vehreä eteläreuna. Kasvillisuusvyöhykettä voitaisiin hyödyntää myös hulevesien hallinnassa.

TY-korttelin länsi- ja pohjoispuolella kulkee johtoaluevaraus, joten niillä reunoilla ei pystytä istuttamaan puita maisemoimaan rakennusta, vain pensaita. Maisemavaikutusta puistoalueille, muun muassa kaupunginosapuistoihin, voidaan vähentää edellyttämällä esimerkiksi

Vantaan kaupunki
Kirjaamo
PL 1100
01030 Vantaan kaupunki

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

Toimiala
Matkapuhelin
Y-tunnus 01246109
ID 3092215

köynnösten istuttamista rakennuksen julkisivuihin, etenkin rakennuksen länsi- ja pohjoispuolelle.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Toivonen Marika

Lähettäjä:	KYMP Asemakaavoitus <kymp.asemakaavoitus@hel.fi>
Lähetetty:	tiistai 28. tammikuuta 2025 9.30
Vastaanottaja:	kirjaamo@hsy.fi; helen@helen.fi; Ruutu Ilkka; maankaytto.sahkoverkko@helen.fi; kirjaamo.uusimaa@ely-keskus.fi; YHT Kirjaamo; kirjaamo@vayla.fi
Aihe:	Kymp/HEL 2023-008882 Lausuntopyyntö, Taivaankansi 2 ja 4, kaavanro 12954

Et saa usein sähköpostia osoitteesta kymp.asemakaavoitus@hel.fi. Lue, miksi tämä on tärkeää

Helen Oy
Helen Sähköverkko Oy
Helsingin seudun ympäristöpalvelut (HSY)
Uudenmaan elinkeino- liikenne- ja ympäristökeskus (ELY)
Vantaan kaupunki
Väylävirasto

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan asemakaavoituspalvelu pyytää lausuntoanne asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954, Suutarila, Taivaankansi 2 ja 4, asiakirjoista:

Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954 kartta

Asemakaavan muutosehdotuksen nro 12954 selostus

Vuorovaikutusraportti

Koko asemakaava-aineisto on nähtävissä verkkosivuilla https://kartta.hel.fi/suunnitelmat, ja kaavaehdotuksen nähtävilläolon alkaessa 31.1.2025 myös verkkosivujen https://www.hel.fi/suunnitelmat kautta.

Lausunnon määräaika on 3.3.2025.

Pyydämme osoittamaan lausunnon kaupunkiympäristölautakunnalle ja toimittamaan sen ensisijaisesti osoitteeseen helsinki.kirjaamo@hel.fi. Sähköpostin aihekenttään pyydämme kirjaamaan asian tunnuksen: Kymp/ HEL 2023-008882.

Lausunnon voi toimittaa myös osoitteeseen: Helsingin kaupungin kirjaamo, Kaupunkiympäristön toimiala, PL 10 (Pohjoisesplanadi 11–13), 00099 Helsingin kaupunki. Pyydämme mainitsemaan lausunnossa tunnuksen Kymp/ HEL 2023-008882.

Lisätiedot: Katariina Hirvonen, suunnittelija, p. 09 310 21300, sp. katariina.hirvonen@hel.fi

Ystävällisin terveisin,
Anna Ruotsalainen
asemakaavasihteeri

Kaupunkiympäristön toimiala
Asemakaavoitus
PL 58212
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
email: anna.ruotsalainen@hel.fi

Helsinki

14 § Lausunnon antaminen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

VD/8629/00.04.03/2024

HW/MH/EP/MT

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukaisesta ympäristöselostuksesta (SOVA-laki). Lausunnot pyydetään ensisijaisesti lausuntopalvelu.fi -palvelun kautta 5.3.2025 mennessä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 –suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma tarkistetaan kunkin hallituskauden alussa ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo yhtenäisen tilannekuvan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, alueelliset painotukset sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua ja sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja ympäristöselostuksen viimeistelyssä, ennen päätöksentekoa. Lopullinen Liikenne 12 –suunnitelma annetaan eduskuntaan syysistuntokauden 2025 aikana.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 9 luvun 4 §:n mukaan kaupunkitilalautakunta vastaa liikenteen ja yhdyskuntatekniikan kokonaisvaltaisesta kehittämisestä. Edelleen Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 2 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin puhevallan käyttämisestä sekä esitysten ja lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunkitilalautakunta 12.2.2025 § 16

Kaupungininsinöörin esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että liikenne- ja viestintäministeriölle annetaan liitteen mukainen Vantaan kaupungin lausunto.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Lautakuntakäsittelyn jälkeen esittelijä on täydentänyt Vantaan kaupungin lausuntoa lentoliikennettä koskevilla kolmella kappaleella lausunnon lopussa.

Kaupunginhallitus 24.2.20225 § 14

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa liikenne- ja viestintäministeriölle liitteen mukainen Vantaan kaupungin lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtaja täydensi esitystään seuraavasti:

Lausunnon sivu 5, toinen kappale. "*Lisäksi valtion ylläpitämien autoteiden rinnalla kulkevat pyörätiet on kunnostettava samassa syklissä autoteiden kunnostuksen kanssa."*

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin Lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi) KH 24.2.2025 täydennettynä
- Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)
- Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma Vuosille 2026–2037, luonnos
- Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarviointi: Ympäristöselostus, luonnos
- Rahoitusohjelma Liikenne 12-suunnitelman lausuntokierros, luonnos

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
liikenteen kehittämispäällikkö Emmi Pasanen, puh. 050 314 5075
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Liikenne- ja viestintäministeriö

Lausuntopyyntö

20.12.2024 VN18780/2023

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi)

Johdanto

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja luonnoksesta valtakunnalliseksi liikennejärjestelmäsuunnitelmaksi vuosille 2026–2037 sekä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukaisesta ympäristöselostuksesta (SOVA-laki). **Lausunnot pyydetään 5.3.2025 mennessä.**

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 –suunnitelma) on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaisesti. Kunkin hallituskauden alussa valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa.
Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi (SOVA-laki).

Tausta

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu maanteistä ja liikennejärjestelmästä annettuun lakiin. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa vuosille 2026–2037 yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös, joka annetaan eduskunnalle selontekona.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo yhtenäisen tilannekuvan liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja ratkaisuista ja kokoaa yhteen valtion ja kuntien toimenpiteet liikennejärjestelmän kehittämiseksi. Suunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskeva arvio, visio liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2050, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset, alueelliset painotukset sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Vuosien 2026-2029 osalta suunnitelmaluonnos valmistellaan julkisen talouden suunnitelman asettamaan taloudelliseen

raamiin, kuten laki liikennejärjestelmästä ja maanteistä edellyttää.

Suunnitelmaluonnoksesta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi. Ympäristöarvioinnin lisäksi on arvioitu, miten suunnitelmaluonnos vastaa suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin. Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Sen tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Lausuntokierroksella saatu palaute huomioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja ympäristöselostuksen viimeistelyssä, ennen päätöksentekoa. Lopullinen Liikenne 12 –suunnitelma annetaan eduskuntaan syysistuntokauden 2025 aikana. Suunnitelma julkaistaan valtioneuvoston julkaisuarkistossa ja ympäristöselostus liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa.

Hankeikkunaan on julkaistu runsaasti suunnitelmaluonnoksen valmisteluun liittyvää aineistoa.

Vastausohjeet vastaanottajille

Liikenne- ja viestintäministeriö pyytää lausuntoja ensisijaisesti lausuntopalvelun kautta, www.lausuntopalvelu.fi.

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.

Ministeriöiden tulee lausuntopalvelun lisäksi viedä lausuntonsa VAHVAan asialle VN/18780/2023.

Lausuntopyyntö on avoin kaikille.

Kaikki lausunnot ovat julkisia ja ne julkaistaan lausuntopalvelu.fi:ssä.

Aikataulu

Lausunnot pyydetään 5.3.2025 mennessä.

Valmistelijat

Liikenneneuvos Kaisa Kuukasjärvi (+358295342030)
Johtava erityisasiantuntija Maria Torttila (+358295342237)

Linkit

https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM029:00/2023 - Hankeikkuna (Liikenne 12)

Liitteet:

Lausuntokierros Liikenne 12-suunnitelmaluonnos.pdf

Lausuntokierros Trafik 12-utkast_.pdf

Valtakunnallinen_liikennejarjestelmasuunnitelma_ymparistoselostusluonnos.pdf

Rahoitusohjelma.pdf

Jakelu:

Aalto yliopisto
ABB Oy Finland
Ahvenanmaan maakunnan hallitus
Ahvenanmaan maakunnan hallitus
Airpro Oy
Aivoliitto ry
Aivovammaliitto ry
Akava
ANS Finland
Arctia Oy
Asumisen rahoitus- ja kehittämiskeskus ARA
Autismi- ja aspergerliitto ry
Auto- ja kuljetusalan työntekijäliitto
Autoalan Keskusliitto AKL ry
Autoliikenteen työnantajaliitto ry
Autoliitto ry
Beweship Oy Ab
Business Finland Oy
Business Finland Oy
Cargotec
CHS Group
Cinia
DB Core
DB Schenker
Destia
DHL Freight (Finland) Oy
DNA
Dodo ry
Eckerö Linea Oy Ab
Elinkeinoelämän keskusliitto
Elintarviketeollisuusliitto ry
Elisa
Eläkeliitto
Energiateollisuus ry

Enter ry
Epilepsialiitto ry
Espoo
Etelä-Karjalan hyvinvointialue
Etelä-Karjalan liitto
Etelä-Pohjanmaan ELY-keskus
Etelä-Pohjanmaan hyvinvointialue
Etelä-Pohjanmaan kauppakamari
Etelä-Pohjanmaan Liitto
Etelä-Savon ELY-keskus
Etelä-Savon hyvinvointialue
Etelä-Savon kauppakamari
Etelä-Savon maakuntaliitto
ETLA
FDUV rf Vaasan konttorin yhteystieto
Fenniarail
Finanssiala ry
Finavia Oyj
Finavia Oyj
Finest Bay Area Development Oy
Finlands Svenska Handikappförbund
Finlands öar rf – Suomen saaret ry (FÖSS)
Finnair
Finnair
Finnet-liitto
Finnlines Oyj
Finnpilot Pilotage Oy
Fintraffic
Fintraffic
Fintraffic
Fintraffic Raide Oy
Foreca
Forum Virium
Förbundet De Utvecklingsstördas Väl rf (FDUV rf)
Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf
Förbundet Finlands Svenska Synskadade rf
Greenpeace
HaminaKotka Satama Oy
Hangon satama - Hangö Hamn Oy Ab
Helsingin Satama Oy
Helsingin seudun kauppakamari
Helsingin Seudun Liikenne HSL
Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY
Helsingin Taksipalvelu Oy
Helsingin yliopisto
Helsingin-Uudenmaan taksit Oy
Helsinki
Hengityslaitepotilaat ry
Hengitysliitto
Heta-Liitto ry
HKL

HSL
Huoltovarmuuskeskus
Hyvinkää
Hämeen ELY-keskus
Hämeen kauppakamari
Hämeen liitto
Hämeenlinna
Ilmansuojeluyhdistys ry
Ilmatieteen laitos
Imatra
Inex partners
Infra ry
INFRA ry
Invalidiliitto ry
ITM Finland
ITS Finland ry
Itärata Oy
Itä-Suomen yliopisto
Itä-Uudenmaan hyvinvointialue
J.Vainion Liikenne Oy
Jaatinen-vammaisperheiden monitoimikeskus ry
Jetpak Finland Oy
Joensuu
Jyväskylä
Jyväskylä
Jyväskylän yliopisto
Järvenpää
Kaakkois-Suomen ELY-keskus
Kainuun ELY-keskus
Kainuun hyvinvointialue
Kainuun liitto
Kajaani
Kanta-Hämeen hyvinvointialue
Kaupan liitto ry
Kehitysvammaisten Tukiliitto ry
Kehitysvammaliitto ry
Kehyskuntaverkosto
Kemi
Kemianteollisuus ry
Kemin Satama Oy
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Pohjanmaan liitto
Keski-Suomen ELY-keskus
Keski-Suomen hyvinvointialue
Keski-Suomen kauppakamari
Keski-Suomen liitto
Keski-Suomen liitto
Keski-Uudenmaan hyvinvointialue
Kesko
Keskuskauppakamari

Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Kokkola
Kokkolan Satama Oy
Kone Oyj
Kotka
Kouvola
Kouvola Innovation
KT (kuntatyönantajat)
Kuluttajaliitto – Konsumentförbundet ry
Kuntaliitto
Kuntaliitto
Kuntalogistiikka
Kuopio
Kuopio
Kuopion alueen kauppakamari
Kuortti Logistics Oy
Kuuloliitto ry
KUUMA-seutu
Kuurojen Liitto ry
Kymenlaakson hyvinvointialue
Kymenlaakson kauppakamari
Kymenlaakson liitto
Kymenlaakson liitto
Kynnys ry
Kyyti Group
Lahden kaupunki
Lahti
Langh Ship Oy
Lapin ELY-keskus
Lapin hyvinvointialue
Lapin kauppakamari
Lapin liitto
Lapin liitto
Lapin yliopisto
Lappeenrannan yliopisto
Lappeenranta
Lentorata
Lentotulli
Lidl Suomi
Lihastautiliitto ry
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Liikenne- ja viestintävirasto Traficom
Liikennesuunnittelun Seura ry
Liikenneturva
Liikennevakuutuskeskus
Liikenneympäristöyhdistys
Liikunnan ja kansanterveyden edistämissäätiö LIKES
Linea Konsultit Oy
Linja-autoliitto ry
Logistiikkayritysten Liitto ry
Logistiikkayritysten Liitto ry

Lohja
Luonnonsuojeluliitto
Luotsiliitto - Lotsförbundet ry
Lähitaksi
Länsirata Oy
Länsi-Uudenmaan hyvinvointialue
Länsi-Uudenmaan kauppakamari
Maa- ja metsätalousministeriö
Maanmittauslaitos
MaaS Global
Maaseutupolitiikan neuvosto
Matkahuolto
Matkailu- ja ja Ravintolapalvelut MaRa ry
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
Matkailu- ja Ravintolapalvelut MaRa ry
Me itse ry
Meriturvallisuuden ja -liikenteen tutkimuskeskus
Metropolia Ammattikorkeakoulu
Metso
Metsähallitus
Metsäteho Oy
Metsäteollisuus ry
Mielenterveyden Keskusliitto ry
Mikkeli
MOPRO Oy
Motiva
MTK ry
MTK ry
Muistiliitto
Naantalin Satama Oy
NCC Suomi Oy
Neste
Neuroliitto ry
North European Logistics Institute
Nurminen Logistics
Näkövammaisten Keskusliitto ry
Onnibus
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Opetus- ja kulttuuriministeriö
Oulu
Oulu
Oulun kauppakamari
Oulun Satama Oy
Oulun yliopisto
Outokumpu Oyj
Oy Finnshipping Ltd
Oy Kaskisten Satama - Kaskö Hamn Ab
Panu Kukkonen VM
Pellervon taloustutkimus PTT
Perille Mobility Services Oy
Pietarsaaren Satama Oy

Pirkanmaan ELY-keskus
Pirkanmaan hyvinvointialue
Pirkanmaan liitto
Pirkanmaan liitto
Pohjanmaan ELY-keskus
Pohjanmaan hyvinvointialue
Pohjanmaan kauppakamari
Pohjanmaan liitto
Pohjanmaan liitto
Pohjois-Karjalan ELY-keskus
Pohjois-Karjalan hyvinvointialue
Pohjois-Karjalan kauppakamari
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pohjois-Karjalan maakuntaliitto
Pohjois-Pohjanmaan ELY-keskus
Pohjois-Pohjanmaan hyvinvointialue
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Pohjanmaan liitto
Pohjois-Savon ELY-keskus
Pohjois-Savon ELY-keskus
Pohjois-Savon hyvinvointialue
Pohjois-Savon liitto
Pohjois-Savon liitto
Pori
Porin Satama Oy
Porvoo
Posti
PostNord Oy
Psoriasisliitto ry
Puolustusministeriö
Puolustusministeriö
Puolustusvoimat
Pyhtään kunta
Pyöräilykuntien verkosto ry
Pyöräliitto
Päijät-Hämeen hyvinvointialue
Päijät-Hämeen liitto
Päijät-Hämeen liitto
Raahen Satama Oy
Raaseporin kaupunki
Rakennusalan suhdanneryhmä
Rakennusteollisuus
Rakennusteollisuus RT ry
Rakennustietosäätiö RTS rs
RAKLI ry
Ramboll Finland Oy
Rauma
Rauman kauppakamari
Rauman Satama Oy
Rautaruukki
Riihimäki

Riihimäki-Hyvinkään kauppakamari
Riihimäki-Hyvinkään Kauppakamari
Rikosseuraamuslaitos
Rovaniemi
Ruokavirasto
Saamelaiskäräjät
Saaristoasiain neuvottelukunta
Sahateollisuus ry
SAK
Salo
SAMS-Samarbetsförbundet kring funktionshinder rf
Satakunnan ELY-keskus
Satakunnan kauppakamari
Satakuntaliitto
Satakuntaliitto
Satamaoperaattorit ry
Savonlinna
Seinäjoki
Selkäydinvammaiset Akson ry
Senaatin Asema-alueet Oy
Senaatti-kiinteistöt
Seutukaupunkiverkosto
Seutukaupunkiverkosto
Sipoon kunta
Sisäministeriö
Sitowise Oy
Sitra
SKAL ry
SKAL ry
Skanska
SKOL ry
SOK liiketoiminta
Sosiaali- ja terveysministeriö
Sotainvalidien Veljesliitto ry
SRV
Storaenso
STTK
Suomen CP-liitto ry
Suomen Diabetesliitto
Suomen Huolinta- ja Logistiikkaliitto ry (SHLL)
Suomen Kaukokiito Oy
Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry
Suomen Kuurosokeat ry
Suomen Laivameklariliitto
Suomen Lauttaliikenne Oy
Suomen Liikkumisoperaattori Oy
Suomen Matkustajalaivayhdistys
Suomen Metsäkeskus
Suomen Paikallisliikenneliitto ry
Suomen Palvelutaksit ry
Suomen Polioliitto ry

Suomen Reumaliitto ry
Suomen Satamat ry
Suomen Satamat ry
Suomen senioriliike - Arvokkaan vanhenemisen puolesta ry
Suomen Taksiliitto ry
Suomen Taksiliitto ry
Suomen Varustamot ry
Suomen Vesitiet ry
Suomen ympäristökeskus SYKE
Suomirata
Svenska handelshögskolan
Taksi Helsinki
Taksiliiton Yrityspalvelu Oy
Tampereen ammattikorkeakoulu
Tampereen kauppakamari
Tampereen kaupunki
Tampereen kaupunki
Tampereen kaupunkiseutu
Tampereen yliopisto
Tampereen yliopiston Liikenteen tutkimuskeskus Verne
Tapaturma- ja sairausinvalidien liitto ry
TATU ry
Teknologiateollisuus ry
Teknologiateollisuus ry
Teknologiateollisuus ry
Teknologiateollisuus ry
Telia
Terveyden ja hyvinvoinnin laitos (THL)
Tietoliikenteen ja tietotekniikan keskusliitto FiCom
Tilastokeskus
Tornion kaupunki / Meri-Lapin TVV
Tradeka
Treen kaupunki
Treen kaupunkiseutu
Treen kaupunkiseutu
Tulevaisuuden tutkimuksen seura ry
Tulli
Turku
Turun kauppakamari
Turun kauppakamari
Turun kaupunki
Turun Satama Oy
Turun yliopisto
Työ- ja elinkeinoministeriö
Työ- ja elinkeinoministeriö
Työtehoseura
UKK-instituutti
Ulkoministeriö
UPM
Uudenmaan ELY-keskus
Uudenmaan liitto

Uudenmaan liitto
Vaasan kaupunki
Vaasan Oy
Vaasan yliopisto
Valio
Valtakunnalliset eläkeläisjärjestöt VENK ry
Valtion liikuntaneuvosto
Valtiovarainministeriö
Valtiovarainministeriö
Vammaisfoorumi
Vanhus- ja lähimmäispalvelun liitto Valli ry
Vanhustyön keskusliitto
Vantaa
Vantaa
Vantaan ja Keravan hyvinvointialue
Varsinais-Suomen ELY-keskus
Varsinais-Suomen hyvinvointialue
Varsinais-Suomen liitto
Varsinais-Suomen liitto
VNK
VR Yhtymä Oy
WSP Finland Oy
VTT
WWF
Wärtsilä
Väylävirasto
Väylävirasto
Yhdenvertaisuusvaltuutetun toimisto
Yhdyskuntasuunnittelun seura YSS ry
Yhteinen toimialaliitto YTL
YIT Oyj
Ympäristöministeriö
Ympäristöministeriö
YVA ry
Åbo Akademi

Lausunnonantajan lausunto

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?

Muut huomiot?

Pyhälä Edgar
Liikenne- ja viestintäministeriö

Pyhälä Edgar
Liikenne- ja viestintäministeriö

Valtioneuvoston julkaisuja 2024: xxx

LUONNOS

Valtakunnallinen liikennejärjestelmä-suunnitelma

Vuosille 2026-2037

Valtioneuvoston julkaisuja 2024: xxx

Julkaisujen jakelu
Distribution av publikationer

Valtioneuvoston julkaisuarkisto Valto

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Julkaisumyynti
Beställningar av publikationer

Valtioneuvoston verkkokirjakauppa

Statsrådets
nätbokhandel

vnjulkaisumyynti.fi

Publication distribution

Institutional Repository for the Government of Finland Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Publication sale

Online bookstore of the Finnish Government

vnjulkaisumyynti.fi

Liikenne- ja viestintäministeriö
CC BY-SA 4.0

ISBN pdf:
ISSN pdf:

ISBN painettu:
ISSN painettu:

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2024 Finland

Kuvailulehti
12/2024

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026-2037

VNK täyttää, sarja ja numero

Julkaisija Valtioneuvosto

Tekijä/t

Toimittaja/t

Yhteisötekijä Liikenne- ja viestintäministeriö

Kieli Suomi **Sivumäärä**

Tiivistelmä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vuosille 2026-2037 on strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä. Se on laadittu liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) 15 b §:n mukaisesti. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää kuvauksen liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista, vision liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050, suunnitelmalle asetetut tavoitteet ja niitä tarkentavat strategiset linjaukset ja aluekohtaiset painotukset sekä valtion ja kuntien toimenpiteet tavoitteisiin pääsemiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyvät valtion rahoitusohjelma sekä tiivistelmä vaikutusarvioinnista.

Vaikutusten arviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Vaikutusten arvioinnilla lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja edistetään tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi (SOVA-laki). Ympäristöselostuksesta on tehty erillinen valtioneuvoston julkaisu (x/2024).

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on laadittu parlamentaarisen työryhmän tuella laajassa vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Suunnitelma on viimeistelty vuosia 20xx-20xx koskevan julkisen talouden suunnitelman ja talousarviopäätösten mukaisesti vuosien 20xx-20xx osalta. Suunnitelmassa esitetyt valtion kustannukset ovat arvioita ja niiden toteutuminen riippuu tulevista talousarviopäätöksistä.

Klausuuli

Asiasanat liikennepolitiikka, liikennejärjestelmät, liikenneverkot, liikennepalvelut, strateginen suunnittelu

ISBN PDF **ISSN PDF**

ISBN nid. **ISSN painettu**

Asianumero VN/18780/2023 **Hankenumero** LVM029:00/202

Julkaisun osoite

Presentationsblad
12/2024

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026-2037

VNK täyttää, sarjanimi ja numero		**Tema**	
Utgivare	Napsauta ja kirjoita ministeriö		
Författare			
Redigerare			
Utarbetad av			
Språk		**Sidantal**	

Referat

Den riksomfattande trafiksystemplanen för 2026–2037 är en strategisk plan för utveckling av trafiksystemet. Den har utarbetats i enlighet med 15 b § i lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). Den riksomfattande trafiksystemplanen innehåller en beskrivning av nuläget i fråga om trafiksystemet och förändringarna i omvärlden, en vision för utvecklingen av trafiksystemet fram till 2050, de mål som har satts upp för planen och strategiska riktlinjer och regionala prioriteringar som preciserar målen samt statens och kommunernas åtgärder för att uppnå målen. I planen ingår dessutom ett statligt finansieringsprogram samt en sammanfattning av konsekvensbedömningen.

Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Den ökar förståelsen för vilka konsekvenser utvecklingen av trafiksystemet får och främjar kunskapsbaserat beslutsfattande. En miljökonsekvensbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (200/2005) har gjorts för trafiksystemplanen (SOVA-lagen). En separat statsrådets publikation (x/2024) har utarbetats om miljörapporten.

Den riksomfattande trafiksystemplanen har utarbetats med stöd av en parlamentarisk arbetsgrupp och i bred växelverkan med intressentgrupperna. Planen har färdigställts för 20xx– 20xx i enlighet med planen för de offentliga finanserna och budgetbesluten för 20xx– 20xx. De statliga kostnader som anges i planen är uppskattningar, och förverkligandet av dem beror på framtida budgetbeslut.

Klausul			
Nyckelord	Transportpolitik, transportsystem, trafiksystem, transportnät, trafiknät, trafiktjänster, strategisk planering		
ISBN PDF		**ISSN PDF**	
ISBN tryckt		**ISSN tryckt**	
Ärendenr.	VN/18780/2023	**Projektnr.**	LVM029:00/202
URN-adress			

Description sheet
12/2024

The National Transport System Plan for 2026-2037

VNK täyttää, sarjanimi ja numero	**Subject**
Publisher	
Author(s)	
Editor(s)	
Group author	
Language	**Pages**

Abstract

The National Transport System Plan for 2026–2037 is a strategic plan for developing the transport system in Finland. The plan has been drawn up in accordance with section 15 b of the Act on the Transport System and Highways (503/2005). The National Transport System Plan contains a description of the current state of the transport system and changes in the operating environment, a vision for the development of the transport system until 2050, the objectives set for the plan and the strategic policies specifying them, regional emphases and a programme containing central government and municipal measures to reach the objectives. The plan also includes a central government funding programme and a summary of the impact assessment.

Impact assessment is an integral part of the planning process. The impact assessment helps increase the understanding of the effects of developing the transport system and promote knowledge-based decision-making. An environmental impact assessment under the Act on the Environmental Impact Assessment of Public Authorities' Plans and Programmes (200/2005) has been carried out on the Plan. A separate Government publication (x/2024) was issued on the environmental report.

The National Transport System Plan has been prepared with the support of a parliamentary working group and in extensive interaction with stakeholders. The plan has been devised in accordance with the General Government Fiscal Plan and budget decisions for 20xx–20xx. The government costs presented in the plan are estimates and their implementation depends on future budget decisions.

Provision	
Keywords	Transport policy, transport systems, transport networks, transport services, strategic planning

ISBN PDF		**ISSN PDF**	
ISBN printed		**ISSN printed**	
Reference no.	VN/18780/2023	**Project no.**	LVM029:00/202
URN address			

Sisältö

1 Johdanto 8

2 Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset 11

2.1 Liikennejärjestelmän nykytila 11

2.2 Toimintaympäristön muutokset 15

2.2.1 Kansainvälinen saavutettavuus ja muuttunut turvallisuusympäristö 15

2.2.2 Liikennejärjestelmän kehitys osana alue- ja yhdyskuntarakennetta 17

2.2.3 Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys 18

2.2.4 Liikenteen palvelujen muutostrendit 19

3 Liikenne 12-suunnitelman rooli osana kokonaisuutta 20

3.1 Suunnitelman oikeusperusta 20

3.2 Liikennejärjestelmän eri suunnittelutasot 22

3.3 Suunnittelun lähtökohdat ja yhteensovitus muuhun kansalliseen valmisteluun 23

4 Toimenpideohjelma 28

4.1 Visio liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050 – kestävä ja saavutettava Suomi 28

4.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman tavoitteet 28

4.3 Strategiset linjaukset suunnitelman toimenpideohjelman valmisteluun ja toimeenpanoon 31

4.4 Alueelliset painotukset 32

4.5 Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen 33

4.5.1 Tietopohjan kehittäminen 34

4.5.2 Valtion ja alueiden väliset sopimukset 36

4.5.3 Kansainvälinen yhteistyö 38

4.6 Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat 39

4.6.1 Valtion väyläverkko 39

4.6.1.1 Perusväylänpito 40

4.6.1.2 Väyläverkon kehittäminen 42

4.6.2 Muiden hallinnoimat verkot 46
4.7 Henkilöliikenteen palvelut 53
4.7.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne 53
4.7.2 Liikenteen palveluiden solmukohdat 56
4.7.3 Muut liikennepalvelut 57
4.7.4 Henkilöliikenteen palveluiden digitalisaatio 58
4.8 Kuljetukset ja logistiikka 59
4.8.1 Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen 59
4.8.2 Logistiikan digitalisaatio 62
4.9 Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen 64
4.9.1 Liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen 64
4.9.2 Automaation edistäminen 65
4.9.3 Viestintäyhteydet 66
4.10 Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet 66
4.10.1 Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet 67
4.10.2 EU-rahoitus 68

5 Valtion rahoitusohjelma 70

6 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista 72
6.1 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista 72
6.2 Vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin 72
6.3 Ympäristövaikutusten arviointi 72

1 Johdanto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma sisältää muun muassa liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma sekä suunnitelman vaikutusarviointi.

Vaikutusarviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Kyse on etukäteisarvioinnista, jossa arvioidaan suunnitelman merkittäväksi tunnistettuja vaikutuksia muun muassa saavutettavuuteen ja matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, liikennejärjestelmän turvallisuuteen sekä taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyyteen. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia välittömiä ja välillisiä vaikutuksia. Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään lisäksi viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi (SOVA-laki). Ympäristövaikutukset arvioidaan ja huomioidaan suunnitelman valmistelussa ja hyväksymisessä lain edellyttämällä tavalla.

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta on muodostunut jatkuva prosessi, johon sisältyvät tietopohjan kehittäminen, suunnitelman laadinta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia hyödyntäen, suunnitelman toimeenpano sekä sen seuranta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu perustuu ajantasaiseen tietoon sekä monipuoliseen yhteistyöhön ja vuorovaikutukseen eri toimijoiden kanssa. Suunnitelman valmis-

telua ja vaikutusarvioinnin kytkeytymistä prosessiin on kuvattu tarkemmin Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmassa[1] ja Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristöselostuksessa[2].

Ensimmäisestä valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta vuosille 2021 - 2032 päätettiin huhtikuussa 2021. Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman Vahva ja välittävä Suomi[3] mukaisesti Liikenne 12-suunnitelman päivitys aloitettiin heti hallituskauden alussa. Suunnitelmasta tehdään valtioneuvoston päätös ja se viedään eduskunnan käsiteltäväksi selontekona. Suunnitelma pyritään valmistelemaan siten, että siitä on mahdollista tehdä päätös viimeistään syksyllä 2025.

Ensimmäinen Liikenne 12-suunnitelma on toiminut hyvänä pohjana päivitykselle. Vuoden 2021 jälkeen toimintaympäristö on muuttunut merkittävästi, mikä on vaikuttanut suunnitelman päivitystarpeisiin ennakoitua suuremmin.

Suunnitelman päivitystä tukemaan perustettiin parlamentaarinen työryhmä[4] lokakuussa 2023. Parlamentaarisen työryhmän tehtäviä ovat olleet näkemyksen muodostaminen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman visiosta ja tavoitteista, suunnitelman ja siihen sisältyvän toimenpideohjelman valmistelun tukeminen tavoitteiden ja vaikutusarvioinnin pohjalta, yhteistyön ja vuorovaikutuksen varmistaminen eduskuntaryhmien kanssa suunnitelmaa valmisteltaessa sekä näkemyksen muodostaminen suunnitelmaluonnoksen sisällöstä ennen sen käsittelyä eduskunnassa selontekona.

Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä on kiinnitetty erityistä huomiota suunnittelun aikaiseen vuorovaikutukseen ja viestintään. Sidosryhmien tiedonsaantia sekä vaikuttamisen keinoja suunnitelman valmistelun aikana on parannettu edelliseen suunnittelukierrokseen nähden. Suunnitelman valmistelusta on tiedotettu oikea-aikaisesti erilaisia kanavia hyödyntäen. Näin sidosryhmät ovat saaneet ajantasaista tietoa suunnitelman etenemisestä, valmisteluvaiheista ja vuorovaikutustilaisuuksista. Keskeisiä toimijoita suunnitelman valmistelun ja vuorovaikutuksen kannalta ovat muun muassa kunnat, kaupunkiseudut ja maakunnat, valtionhallinto, elinkeinoelämän toimijat ja yritykset, tutkimuslaitokset, järjestöt ja kansalaiset. Monipuolinen vuorovaikutus

[1] Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma: arviointiohjelma, 2023: http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-675-7
[2] (lähde täydentyy ympäristöselostuksen valmistuttua)
[3] Vahva ja välittävä Suomi: Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelma: http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-763-8
[4] Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman hankkeen asettamispäätös (hankeikkuna, 2023): ASETTAMISPAATOS_20230630103153.PDF (hankeikkuna.fi)

sidosryhmien ja eri toimijoiden kanssa on osaltaan lisännyt suunnittelun vaikuttavuutta ja hyväksyttävyyttä.

2 Liikennejärjestelmän nykytila ja toimintaympäristön muutokset

Liikennejärjestelmän nykytilan ja toimintaympäristön muutosten arvio perustuu pääosin Liikenne- ja viestintäviraston liikennejärjestelmäanalyysiin[5]. Liikenne- ja viestintävirasto tukee liikennejärjestelmän systemaattista ja tietoon perustuvaa kehittämistä tuottamalla kokonaiskuvaa liikennejärjestelmän nykytilasta, kehitystarpeista ja toimintaympäristössä tapahtuvista muutoksista. Tietopohja on koottu julkisesti saatavilla olevaan liikennejärjestelmäanalyysiin, jota päivitetään säännöllisesti.

2.1 Liikennejärjestelmän nykytila

Merikuljetukset ja niihin kytkeytyvät logistiikkapalvelut ovat edelleen Suomen ulkomaankaupan perusta. Vuonna 2023 merikuljetusten osuus ulkomaankaupan kuljetuksista oli 96 prosenttia. Rautatiekuljetuksissa tavaraliikenteen tonnikilometrit vähenivät vuonna 2023 yli 27 % vuoden 2021 kuljetusmääristä. Kuljetusvirrat ovat geopoliittisesta tilanteesta johtuen suuntautuneet osin uudella tavalla, merkittävimpänä Venäjältä tuodun vuosittaisen noin 10 miljoonan kuution raakapuu- ja hakevirran ohjautuminen tulemaan muista lähteistä. Suomen ulkomaankauppa suuntautuukin yhä vahvemmin länteen nyt ja lähitulevaisuudessa.

Suomen kansainvälistä liikenteellistä saavutettavuutta haastavat pysyvästi pienet markkinat ja Suomen sijainti etäällä keskeisistä markkinoista. Myös teollisuus on alueellisesti hajautunut eri puolille maata. Vaikka Suomen ulkomaankaupan tärkein markkina-alue on Eurooppa, kauppaa käydään paljon myös Yhdysvaltojen ja Aasian maiden kanssa, jolloin kuljetusketjut ovat pidempiä, eikä niiden toimintaan pystytä välttämättä vaikuttamaan.

Kansainvälistä liikenteellistä saavutettavuutta mittaavat indeksivertailut osoittavat kuitenkin, että juna-, lento- ja satamaliikenteen palvelut ovat Suomessa tehokkaita[6]. Sen

[5] Liikennejärjestelmäanalyysi: Liikennejärjestelmäanalyysi | Traficom
[6] Kansainvälisten indeksivertailujen tuloksia on käsitelty tarkemmin Traficomin julkaisemassa raportissa: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/Suomen%20kansainv%C3%A4lisen%20saavutettavuuden%20tilannekuva.pdf

sijaan meriliikenteen yhdistävyysindeksi, joka perustuu mm. maan linjaliikenteen reittien määrään ja vilkkauteen sekä niitä käyttävien alusten kokoon, on Suomessa selvästi heikompi kuin useimmissa verrokkimaissa. Myös lentoyhteyksien määrä on vähentynyt pandemian, Venäjän hyökkäyssodan ja taloustilanteen jäljiltä.

Alueiden sisäinen ja alueiden välinen saavutettavuus on Suomessa hyvällä tasolla. Maakuntakeskusten potentiaalinen saavutettavuus joukkoliikenteellä on sen sijaan selvästi heikompi kuin henkilöautolla. Suurimpien kaupunkien sisäisessä liikkumisessa joukkoliikenteellä, kävelyllä ja pyöräilyllä on autoilun ohella merkittävä rooli ja kulkumuoto-osuus. Suuresta osasta Suomea on mahdollista saavuttaa Helsinki-Vantaan lentoasema alle kolmen tunnin matka-ajalla eri kulkumuotoja, myös lentoyhteyksiä, hyödyntämällä. Saavutettavuudella on suuri merkitys myös yrityksille, sillä lähes kaikki yritysten merkittävimmät sijaintitekijät ja alueelliset kilpailukykytekijät liittyvät saavutettavuuteen. Yritykset pitävät tehokasta perusväylänpitoa tärkeimpänä tavaraliikenteen saavutettavuutta parantavana tekijänä.

Väyläverkon korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Vuoden 2024 alussa tiestön korjausvelka oli noin 2,57 miljardia euroa ja rautateillä 1,66 miljardia. Huonokuntoisten maanteiden kilometrimäärä ja siten myös päällysteiden korjausvelan määrä laski vuoden 2024 lisärahoituksen ansiosta, vaikka huonokuntoisten teiden tilastointitapa muuttuikin vuoden alusta. Käytettävissä oleva rahoitus kohdennetaan pääosin vilkkaimmin liikennöidylle verkolle, jolloin korjausvelka on kasvanut erityisesti vähäliikenteisellä tieverkolla. Palvelutasoanalyysin mukaan maanteiden pääväylistä noin 4 000 kilometrillä on pääväyläasetuksen mukainen hyvä palvelutaso. Tunnistettuja palvelutasopuutteita on yhteensä noin 1 500 tiekilometrillä. Näistä kaikkein merkittävimpiä puutteita on sujuvuudessa, turvallisuudessa tai ympäristöhaittoina noin 200 tiekilometrillä. Väyläviraston vuonna 2023 toteuttaman elinkeinoelämän asiakastutkimuksen mukaan kokonaistyytyväisyys tieverkon, rataverkon ja kauppamerenkulun väylien palvelutasoon oli laskenut edellisestä vuoden 2021 tutkimuksesta[7]. Maanteiden pääväylät vastaavat kuitenkin pääosin liikenteen ja kuljetusten tarpeisiin. Rataverkolla korjausvelkaa on vähäliikenteisen rataverkon lisäksi runsaasti myös pääväyläverkolla, mikä aiheuttaa viivästyksiä liikenteeseen.

Venäjän hyökkäyssota lopetti Saimaan kanavan liikenteen, minkä seurauksena myös ulkomaan tuonti ja vienti Saimaan kanavan kautta loppui. Tässä tilanteessa tavaraliikenteen sisävesiliikenne koostuu lähes yksinomaan raakapuukuljetuksista etupäässä uittamalla. Uittoa voidaan pitää kesäkautisena, Saimaan vesistöaluetta koskevana

[7] Elinkeinoelämän asiakastutkimus 2023: https://www.doria.fi/handle/10024/188515

alueellisena, vaihtoehtoisena kuljetusvaihtoehtona raakapuun maantie- ja raidekuljetuksille. Valtakunnan tasolla sen merkitys on kuitenkin vähäinen, mutta korostuu metsäteollisuuden alueelle keskittymisen myötä.

Venäjän hyökkäyssota on korostanut liikennejärjestelmän huoltovarmuuden, varautumisen ja sotilaallisen liikkuvuuden huomioimisen merkitystä. Sotilaallinen liikkuvuus on edellytyksenä Naton joukkojen käytettävyydelle Suomessa ja siten edellytys yhteisen puolustuksen toimeenpanolle, jolla tuetaan Suomen omaa kokonaismaanpuolustusta. Myös kyberympäristön uhkataso on Suomessa kohonnut. Suomen varautuminen on kuitenkin erinomaisella tasolla.

Tieliikenteen turvallisuus on kehittynyt viime vuosina hyvään suuntaan, kun mittarina käytetään liikennekuolemia. Vuonna 2023 tieliikenteessä kuoli ennakkotietojen mukaan 181 ihmistä, mikä on pienin määrä nykymuotoisen tieliikenneonnettomuustilastoinnin historiassa. Liikennekuolemia kuitenkin tapahtuu Suomessa kaksinkertaisesti suhteessa väkilukuun verrattuna naapurimaihin Ruotsiin ja Norjaan. Vakavat loukkaantumiset tieliikenteessä eivät ole juurikaan vähentyneet kymmenenä viime vuotena. Vakavia loukkaantumisia tapahtuu vuosittain noin 900. Rautatieturvallisuus, merenkulun turvallisuus ja kaupallisen ilmailun turvallisuus ovat Suomessa hyvällä tasolla ja tilanne on ollut viime vuosina vakaa. Merkittävät onnettomuudet ovat hyvin harvinaisia ja pienempiäkin onnettomuuksia tapahtuu vähän.

Joukkoliikenteen matkustajamäärät ovat pääosin palautuneet vuoden 2019 tasolle ja osalla kaupunkiseuduista lähteneet kasvuun. Erityisesti pitkämatkaisessa markkinaehtoisessa linja-autoliikenteessä vuorojen määrää on jouduttu karsimaan huomattavasti. Markkinaehtoisen linja-autoliikenteen vähentyessä ELY-keskukset pyrkivät turvaamaan tarvittavia yhteyksiä etenkin välttämättömille asiointi-, opiskelu- ja työmatkoille, mutta vähenevien resurssien vuoksi yhteyksien korvaaminen ostoliikennettä hankkimalla ei ole aina mahdollista. Etenkin syrjäisemmillä alueilla tämä johtaa tilanteeseen, jossa liikennettä on karsittava reippaastikin, eikä peruspalvelutasonkaan kulkuyhteyksiä voida enää turvata. Junien kaukoliikenteen valtakunnalliset matkustajamäärät sen sijaan ylittivät koronaa edeltävän tason keväällä 2023. Kaukojunaliikenteen matkustusmuodot ovat muuttuneet siten, että työmatkustaminen on vähentynyt ja vapaa-aikaan liittyvä matkustus lisääntynyt. Lentoliikenteessä Suomessa, toisin kuin muualla Euroopassa, ollaan matkustajamäärissä sekä ulko- että kotimaanlennoilla pääosin vielä jäljessä vuoden 2019 tasosta.

Joka toinen vuosi tehtävän kyselytutkimuksen mukaan kansalaisten tyytyväisyydessä liikenneolosuhteisiin ei ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia[8]. Tyytyväisyydessä on kuitenkin havaittavissa lievää laskua erityisesti pienemmillä kaupunkiseuduilla ja alle 20 000 asukkaan kunnissa.

Vuonna 2023 kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöt muodostivat ennakkotietojen mukaan noin 23,1 % Suomen kokonaispäästöistä (ilman maankäyttösektoria) vähentyen edellisvuoteen nähden noin 3,9 %. Vuoteen 2005 nähden päästöt ovat vähentyneet noin 27 %. Päästöjen vähenemiseen on vaikuttanut erityisesti nestemäisten liikennepolttoaineiden (bensa ja diesel) bio-osuuden kasvu. Päästöjä tulee kuitenkin edelleen vähentää arviolta noin 0,42 miljoonaa CO2-ekvivalenttitonnia vuosittain, jotta kansalliset sitoumukset liikenteen päästövähennyksistä saavutettaisiin.

Suomalaisten kulkutapavalinnoissa ei ole tapahtunut viime vuosina merkittäviä muutoksia. Myöskään kestävien kulkutapojen osuus liikkumisessa ei ole lisääntynyt. Pääosa kaikista kotimaanmatkoista tehdään edelleen henkilöautolla. Vuodesta 2000 vuoteen 2024 henkilöautojen määrä on kasvanut merkittävästi, noin 2,1 miljoonasta 2,8 miljoonaan eli 30 %. Suomen liikenteen päästöt ovat kehittyneet moniin muihin EU-maihin nähden suotuisasti ja vähentyneet noin 26 % vuosina 2005-2023. EU:n taakanjakoasetuksesta eri jäsenmaille tulevat päästövähennysvelvoitteet vaihtelevat kuitenkin jäsenmaittain, ja Suomea koskeva velvoite on yksi EU:n tiukimmista eli -50 % vuoteen 2030 mennessä, verrattuna vuoteen 2005. Päästövähennystavoitteisiin pääsemisen, liikennejärjestelmän sosiaalisen kestävyyden ja liikennejärjestelmän toimivuuden näkökulmista olisi kuitenkin tärkeää tunnistaa joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn merkittävä rooli kaupunkiseutujen liikennejärjestelmässä.

Liikenteen automaation ja digitalisaation keskeisenä muutosindikaattoreita ovat mm. tieto- ja viestintäteknologian ja sen sovellusten laajeneva käyttö liikenteen palveluissa. Digitalisaatio on yleistynyt nopeasti, mutta hyötyjen täysimääräinen realisointi edellyttää määrätietoisia toimia koko liikennesektorilla erityisesti vallitsevien toimintamallien osalta.

Tieliikenteen automaation osalta parhaillaan on valmisteilla myös lainsäädännön muutos, jonka on tarkoitus mahdollistaa automaattisten ajoneuvojen turvallinen käyttö yleisillä teillä Suomessa.

[8] Kansalaisen tyytyväisyys liikennejärjestelmään ja matkaketjuihin 2023: https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kansalaisten_tyytyvaisuus_liikennejarjestelmaan_2023.pdf

Matkaviestinverkkojen ns. peruspeitto kattaa tällä hetkellä käytännössä lähes koko tie- ja rataverkon. Sekä nopean kiinteän että nopean matkaviestinverkon saatavuudessa on kuitenkin alueellisia eroja. Lisäksi haasteena on nykyisten 4G ja 5G-verkkojen kapasiteetin riittämättömyys junaratojen varrella, sillä hetkellinen kapasiteettitarve täydelle matkustajajunalle saattaa olla erittäin suuri.

2.2 Toimintaympäristön muutokset

2.2.1 Kansainvälinen saavutettavuus ja muuttunut turvallisuusympäristö

Venäjän hyökkäyssota on muuttanut Suomen turvallisuusympäristöä. Vallitsevassa turvallisuustilanteessa liikenneinfrastruktuuria on kehitettävä osana syventyvää integroitumista pohjoismaiseen ja koko Euroopan kattavaan liikennejärjestelmään siten, että se huomioi myös Naton kumppanuusmaiden erityistarpeet ja täten mahdollistaa nopeasti laajamittaisetkin joukkojen ja materiaalin rajan ylittävät siirrot maiden välillä. Tämä edellyttää, että liikenneväylät, rajanylityspaikat, logistiikan solmukohdat, kuten satamat, terminaalit ja ratapihat sekä lentokentät vastaavat sotilaallisen kaksoiskäyttöisyyden vaatimuksia, jotka liittyvät esimerkiksi raskaisiin sotilaskuljetuksiin.

Toimintaympäristön muutokset, kuten talouskehitys, päästövähennystavoitteet, työvoiman saatavuus ja geopoliittinen tilanne, ovat lisänneet myös kansainvälisen saavutettavuuden haasteita. Lisäksi kuljettajapula on Euroopan laajuinen ilmiö, joka vaikuttaa niin henkilö- kuin tavaraliikenteeseen. Myös meriliikenteessä on miehistöpula. Samoin suurten kauppablokkien Yhdysvaltojen, Kiinan ja EU:n voimasuhteet vaikuttavat Suomen toimintaympäristöön.

Meriliikenteen merkitys Suomen ulkomaankaupassa säilyy vahvana myös tulevaisuudessa. Tällä hetkellä ulkomaankaupasta 96 % kulkee meriteitse. Ala kohtaa kuitenkin jatkossa haasteita, jotka liittyvät mm. uusien kestävämpien polttoaineiden vielä rajalliseen saatavuuteen ja korkeaan hintaan EU:n ja IMO:n päästövähennystoimien tiukentuessa, kauppa-alusten jäissäkulkukyvyn heikkenemiseen, merituulivoimapuistojen vaikutuksiin Pohjanlahden jäätilanteeseen ja talvimerenkulkuun, transitoliikenteen vähenemiseen, Venäjän öljykuljetuksissa käytettäviin nk. varjolaivaston aluksiin ja työvoimapulaan.

Lisäksi jännitteiden kasvusta tai hybridivaikuttamisesta johtuva kauppamerenkulun häiriintyminen Itämerellä voi johtaa kauppa-alusten vakuutuskustannusten merkittävään nousuun, mikä toteutuessaan vaikeuttaisi alusten liikennöintiä tai ainakin nostaisi kuljetuskustannuksia. Globaalien konfliktien riski on ylipäänsä kasvussa, mikä vaikuttaa mm. kuljetusaikojen pitenemiseen ja aikataulujen pitämättömyyteen, kuten on jo käynyt esimerkiksi Punaisenmeren ja Suezin kanavan liikenteessä.

Satamilla ja niiden maaliikenneyhteyksillä on merkittävä rooli Suomen ulkomaankaupan kuljetuksissa. Puhtaan siirtymän vaikutus satamiin sekä niiden rooliin yhteiskunnan energiahuollossa on merkittävä. Kun uusia investointeja tehdään mm. tuulivoimaan, vihreään vetyyn ja muihin uusiin energialähteisiin, satamia tarvitaan osana rakennusvaiheen ja tuotannon kuljetusketjuja sekä varastointia. Alusten siirtyminen uusiin käyttövoimiin edellyttää satamilta niihin liittyvän jakeluinfrastruktuurin kehittämistä.

Tiekuljetukset ovat myös keskeisiä huoltovarmuudelle, minkä vuoksi Itämeren autolauttayhteydet ja maayhteydet Ruotsiin ja Norjaan ovat tärkeitä. Rautateiden tavaraliikenteeseen uusia mahdollisuuksia huoltovarmuuden näkökulmasta tuo Tornio-Haaparanta-radan sähköistys, mutta eri raideleveys Ruotsin kanssa sekä ohuista kuljetusvirroista aiheutuva heikko kannattavuus tuovat haasteita ko. yhteyden käytölle. Lisäksi tulee ratkaista, miten Rail Baltica -yhteyttä hyödynnetään osana kansainvälistä henkilö- ja tavaraliikennettä.

Myös lentoliikenne on kansainvälisen saavutettavuuden näkökulmasta tärkeä liikennemuoto etenkin henkilöliikenteessä, mutta myös tavaraliikenteessä arvokkaamman ja aikaherkän rahdin kuljettamisessa. Venäjän hyökkäyssodan ja koronapandemian myötä Suomi on menettänyt kilpailuedun Euroopan ja Aasian välisten lentojen solmupisteenä. Tämä kaikki heikentää osaltaan myös lentokenttien ylläpitoon tulevaa tulovirtaa. Koko Suomen ilmailusektori kärsii edelleen taloudellisesti ja kehitystrendi on heikompi kuin Euroopassa yleisesti.

Näiden lisäksi lentoliikenteen tulee vastata tulevina vuosina energiasiirtymän vaatimuksiin, mistä aiheutuu merkittävästi lisäkustannuksia. Kestävien lentopolttoaineiden käyttö ja päästökaupan tiukentuminen nostaa merkittävästi lentoyhtiöiden kustannuksia vaikuttaen kilpailukykyyn. Biopolttoaineiden tuotantokapasiteetti on tällä hetkellä erittäin rajallinen ja sen saatavuus tulee varmistaa. Sähköisen lentoliikenteen ei arvioida olevan vaihtoehto suurten henkilömäärien kuljettamiseen lähiaikoina, mutta se voisi olla vaihtoehto pienissä matkustajamäärissä. Kehittämisen painopiste on tällä hetkellä hybridikoneissa. Lisäksi pidemmällä aikajänteellä vedyn käyttökelpoisuus energialähteenä on potentiaalinen vaihtoehto. Miehittämätön ilmailu ja automaation hyödyntäminen ovat myös kehittyviä ilmailusektorin osa-alueita.

2.2.2 Liikennejärjestelmän kehitys osana alue- ja yhdyskuntarakennetta

Suomen väestö vanhenee, eliniät pitenevät ja syntyvyys on ennätyksellisen alhainen. Jos tämä kehitystrendi jatkuu, se vaikuttaa merkittävästi talouskasvuun, työmarkkinoihin, asumiseen ja liikkumiseen. Myös työikäisen väestön määrä vähenee, mikä vaikeuttaa työvoiman saatavuutta, jollei maahanmuutosta saada korvaavaa työvoimaa. Nykyisenkaltainen väestökehitys voimistaa myös alueiden erilaistumista, kun asutus keskittyy ja väestö kasvaa vain muutamissa keskuksissa. Väestöennusteiden mukaan väestö kasvaa tulevaisuudessa huomattavasti etenkin Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seuduilla ja näiden seutujen kasvu nojaa aiempaa vahvemmin vieraskieliseen väestöön.

Kaupungistumiskehitys jatkuu Suomessa myös tulevina vuosikymmeninä. Väestön ikääntyminen kuitenkin hidastaa kaupungistumista, sillä vanhemmat ikäluokat muuttavat vähemmän kuin nuoremmat. Metropolikehitys vahvistuu ja siihen kytkeytyvä kaupunkiverkko laajenee ja seutujen yhteystarpeet kasvavat etenkin suurimpien kaupunkiseutujen välillä. Helsingin seudun vaikutusalue on laajentunut merkittävästi viime vuosikymmeninä. Pääkaupunkiseudun ja Etelä-Suomen muiden kaupunkikeskusten Tampereen Turun, Lahden, Hämeenlinnan, Kouvolan ja Kotkan sekä kaupunkien välisten maaseutualueiden voidaan nähdä kytkeytyneen toiminnallisesti yhdeksi metropolialueeksi.

Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen vyöhykejaottelun mukaisella jalankulkuvyöhykkeellä asuvien osuus väestöstä kasvaa ja intensiivinen joukkoliikennevyöhyke kehittyy suurimmilla kaupunkiseuduilla. Autovyöhykkeen osuus pienenee suurimpien seutujen keskuskaupungeissa, mutta säilyy merkittävänä ympäryskunnissa. Henkilöauton arvioidaan säilyvän keskeisimpänä kulkutapana valtaosassa Suomea myös tulevina vuosikymmeninä. Kaupungeissa julkisella liikenteellä ja kävelyllä ja pyöräliikenteellä on kuitenkin merkittävä potentiaali.

Tulevaisuudessa etätyön mahdollistamat nykyistä pidemmät ja harvemmin tehtävät työmatkat saattavat yleistyä. Eniten etätyötä tehdään kuitenkin kaupunkiseuduilla ja etätyön onkin arvioitu voivan vähentää henkilöautoliikenteen liikennesuoritetta erityisesti kaupunkiseuduilla. Lisäksi monien kuntien väestömäärä vaihtelee merkittävästi mm. etätyön, kausityön ja vapaa-ajan asumisen vuoksi. Monipaikkaisuuden yleistyminen saattaa haastaa perinteiset suunnittelujärjestelmät ja palvelut, jotka on kehitetty vakituisten asukkaiden tarpeiden perusteella.

Palvelujen suhde väestörakenteeseen määrittää niiden alueellista jakaumaa. Monissa maakunnissa julkisia palveluja on keskitetty maakuntakeskukseen ja hyvinvointialueiden perustaminen korostaa palvelujen maakunnallista järjestämistä. Maakuntakeskusten merkitys säilyy vahvana terveys-, koulutus- ja kaupan palveluissa myös tulevina vuosikymmeninä. Lisäksi suurimpien kaupunkien alakeskusverkosta kehittyy merkittäviä palvelukeskittymiä. Lähipalvelujen saavutettavuus heikkenee edelleen pienissä kaupungeissa ja maaseudulla.

2.2.3 Liikennejärjestelmän ympäristöllinen kestävyys

Vaikka liikenne sähköistyy ja liikenteen kasvihuonekaasupäästöt vähenevät, autokanta uusiutuu hitaasti eivätkä päästöt laske asetettujen päästövähennystavoitteiden näkökulmasta riittävästi. Liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi tarvitaan sekä kokonaisenergiankulutuksen vähentämistä että fossiilisia polttoaineita korvaavia käyttövoimavaihtoehtoja teknologianeutraalisti, kuten sähköä, vetyä ja erilaisia uusiutuvia polttoaineita. Päästövähennysten lisäksi on otettava huomioon myös kaikkien liikennemuotojen laajemmat ympäristövaikutukset, kuten luonnon monimuotoisuuden, resurssitehokkuuden ja kiertotalouden asettamat vaatimukset sekä yhdyskuntarakenteen tiivistämisen vaikutus liikkumiseen.

Henkilöautokannan sähköistyminen näyttää etenevän Suomessa nopeammin kuin muutama vuosi sitten arvioitiin, vaikka henkilöautokannan sähköistymisvauhti on viimeaikoina hidastunut. Käytettyjen autojen kaupassa bensiinikäyttöiset autot ovat yhä suurin ryhmä autoliikkeiden käytettyjen autojen myynnistä. Raskaassa liikenteessä sähköistyminen on ollut hidasta, mikä johtuu julkisen latausinfrastruktuurin puutteesta, sähköajoneuvojen rajallisesta tarjonnasta ja nykyisten akkujen lyhyestä kantamasta sekä uusien ajoneuvojen korkeasta hinnasta, mutta sähköistymisen ennakoidaan nopeutuvan 2020-luvulla. Kaupunkien paikallisliikenteessä uudet linja-autot ovat jo pääosin sähkökäyttöisiä, mutta kaupunkien välisessä liikenteessä ja tilausliikenteessä sähköistyminen ei ole ollut yhtä nopeaa. Myös vedyn roolin käyttövoimana oletetaan kasvavan tulevaisuudessa erityisesti raskaassa liikenteessä.

Tieliikenteessä henkilöautojen liikennesuorite kasvaa 43 % vuoteen 2060 mennessä uusimman valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan. Mikäli tämä toteutuisi, ajoneuvoliikenteen kasvu olisi vilkkaimmilla yhteysväleillä jopa 200 % ja edellyttäisi merkittävää lisäkapasiteetin suunnittelua maantieverkolla. Herkkyystarkasteluissa henkilöautosuoritteiden kasvu jää alhaisemmalle tasolle, jos sähköautojen määrä jää ennustettua pienemmäksi. Tieliikenteen ennusteen epävarmuudet liittyvät pitkällä aikavälillä erityisesti sähköautojen määrään ja käyttökustannusten tasoon, jotka heijastuvat suoritteisiin ja laajemmin myös kulkutapaosuuksiin.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen eli sen vaikutusten ennaltaehkäisy, vähentäminen ja niihin varautuminen on tulevaisuudessa entistä tärkeämpää. Infrastruktuurin ja rakennetun ympäristön sää- ja ilmastoriskien hallinta vaikuttaa merkittävästi yhteiskunnan toimintavarmuuteen. Tulevaisuudessa haasteena on myös liikenteen sähköistymisessä tarvittavien kriittisten materiaalien saatavuus, sillä sähköistyminen vaatii valtavat määrät mineraaleja. Lisäksi huomiota on kiinnitettävä koko liikennejärjestelmän energiatehokkuuden ja kestävyyden parantamiseen.

2.2.4 Liikenteen palvelujen muutostrendit

Liikenteen palvelujen kehitystä ohjaavat ihmisten liikkumistarpeiden muutokset. Liikkumiskäyttäytymistä muokkaa eritysesti teknologinen kehitys, joka on tehnyt mahdolliseksi muun muassa työnteon tapojen ja kulutuskäyttäytymisen muutokset sekä elämäntyylien yksilöllistymisen. Koronapandemian seurauksena erityisesti etätyö ja verkkokauppa kasvoivat ja niiden ennakoidaan jäävän pysyvästi aiempaa korkeammalle tasolle. Myös ajankäytön muutokset vaikuttavat liikkumistarpeisiin. Kodin ulkopuolisten aktiviteettien osuus vapaa-ajasta on kasvanut jo pitkään ja suurimmat matkaryhmät ovat matkan määränpään ja ajankohdan valinnan kannalta paljon vapausasteita sisältävät vapaa-ajan matkat sekä erilaiset ostos- ja asiointimatkat. Myös väestön ikääntymisen on arvioitu vaikuttavan liikkumistarpeisiin ja tottumuksiin tulevina vuosikymmeninä.

Liikkumismahdollisuuksiin liittyvät saavutettavuus eri kulkumuodoilla ja liikenteen kohtuuhintaisuus. Kaupungistuminen muuttaa joukkoliikenteen kysyntää erityisesti pienillä paikkakunnilla, joilla väestö vähenee, minkä vuoksi palvelutarjonta näillä alueilla heikentyy edelleen. Kuljetusten yhdistelyllä voitaisiin turvata liikenteen palveluja, mutta se edellyttäisi palveluiden toteuttamiseen liittyvän tiedon hyödyntämisen lisäämistä nykyisestä. Keskipitkällä aikavälillä myös sähköinen lentäminen voi tarjota uusia liikkumismahdollisuuksia lyhyillä matkoilla ja pienissä ilma-aluksissa.

Digitaalisaatio antaa aiempaa paremmat mahdollisuudet kehittää matkaketjuja ja eri toimijoiden palvelujen yhteentoimivuutta, mutta toisaalta on otettava huomioon, että kaikilla ei ole mahdollisuutta käyttää sähköisiä palveluja. Suomessa digitaaliset liikkumispalvelut eivät myöskään ole kehittyneet niin nopeasti kuin on toivottu. Liikkumispalveluja ei tule kuitenkaan katsoa pelkästään liikennesektorin näkökulmasta, sillä matka- ja kuljetusketjujen kehittyminen on osa laajempaa yhteiskuntapolitiikkaa, johon liittyy muun muassa maankäyttö-, talous-, verotus- ja ympäristöpoliittisia kysymyksiä. Vireillä on myös logistiikan digitalisaatiota edistäviä uudistuksia. Kehityksen edetessä datan jakamisen ja automaation mahdollisuudet eri toimijoiden kesken ovat nousemassa logistiikassa avainrooliin.

3 Liikenne 12-suunnitelman rooli osana kokonaisuutta

3.1 Suunnitelman oikeusperusta

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnittelu ja -suunnitelma perustuvat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettuun lakiin (503/2005). Laissa säädetään liikennejärjestelmäsuunnittelusta ja sen tavoitteista, valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatimisesta sekä suunnitelman sisällöstä.

Liikenne- ja viestintäministeriö vastaa suunnitelman valmistelusta ja sen hyväksyy valtioneuvosto. Kunkin hallituskauden alussa liikennejärjestelmäsuunnitelma tarkistetaan ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa. Suunnitelma tarkistetaan tarvittaessa julkisen talouden suunnitelman muuttuessa.

Liikenne- ja viestintäministeriön tulee varmistaa, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on yhteensovitettu muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin. Lisäksi suunnitelmaan sisällytetään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristövaikutusten arviointi.

Liikenneverkkojen osalta valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman lähtökohtia ovat liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki (503/2005) ja ratalaki (220/2007), Euroopan laajuisia liikenneverkkoja (TEN-T) koskeva lainsäädäntö (Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2024/1679 unionin suuntaviivoista Euroopan laajuisen liikenneverkon kehittämiseksi sekä liikenne- ja viestintäministeriön asetus maanteiden ja rautateiden pääväylistä ja niiden palvelutasosta (933/2018, pääväyläasetus).

Liikenteen palveluiden osalta suunnitelmaa koskee esimerkiksi laki liikenteen palveluista (320/2017). Laki sisältää kaikkien liikennemuotojen palveluita koskevaa sääntelyä. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kannalta keskeisiä ovat lupa- ja pätevyysvaatimusten ohella liikenteen palveluiden hankintamenettelyitä, liikenteen ohjaus- ja hallintapalveluita, sekä viranomaisten roolia koskevat säännökset. Laki sisältää myös liikennepalveluihin liittyvien liikkumispalveluiden, kuten välitys-, pysäköinti- ja tietopalveluiden sääntelyä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma kattaa koko Suomen alueen huomioiden Ahvenanmaan itsehallintolain (1144/1991) rajoitukset. Ahvenanmaan maakunnalla on lainsäädäntövalta teitä ja kanavia, tieliikennettä, raideliikennettä, veneliikennettä sekä paikallisia meriliikenteen väyliä koskien. Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa koskeva sääntely ja siten itse suunnitelma eivät siis koske näitä asioita Ahvenanmaan maakunnan alueella. Sen sijaan ilmailua sekä kauppamerenkulkua ja kauppamerenkulun väyliä koskevien kysymysten osalta huomioidaan myös Ahvenanmaan maakunnan alue.

Saamelaisilla on perustuslain 17 §:n 3 momentin mukaan alkuperäiskansana oikeus ylläpitää ja kehittää omaa kieltään ja kulttuuriaan. Perustuslain 121 §:n mukaan saamelaisilla on saamelaisten kotiseutualueella kieltään ja kulttuuriaan koskeva itsehallinto sen mukaan kuin lailla säädetään. Saamelaisten kotiseutualueella tarkoitetaan Enontekiön, Inarin ja Utsjoen kuntien alueita sekä Sodankylän kunnassa sijaitsevan Lapin paliskunnan aluetta. Itsemääräämisoikeutensa nojalla saamelaisilla on kansana oikeus päättää poliittisista oloistaan sekä edistää omaa taloudellista, yhteiskunnallista ja kulttuurista kehitystään. Lisäksi huomioidaan laki saamelaiskäräjistä (974/1995).

Liikenneturvallisuuden parantaminen on ollut yksi EU:n pitkäaikaisista tavoitteista. Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen VI osasto ja erityisesti sen 91 artikla muodostavat oikeusperustan tämän tavoitteen edistämiselle. Komissio asetti ensimmäisen kerran EU:n laajuisen tieliikenneturvallisuutta koskevan tavoitteen vuonna 2001 julkaistussa valkoisessa kirjassa. EU asetti vuonna 2018 annetussa tiedonannossa Eurooppa liikkeellä nykyiset tavoitteet, joiden mukaan liikennekuolemien ja vakavien loukkaantumisten määrä puolitetaan vuoteen 2030 mennessä ja vähennetään vuoteen 2050 mennessä lähelle nollatasoa.

Suomi on sitoutunut EU:n sekä NATO:n (NATO sofa ja DCA-sopimukset) puitteissa kehittämään liikennejärjestelmän kriisinsietokykyä. Lisäksi ulkomaisten joukkojen tukeutumisen mahdollistaminen kuuluu osaksi kansainvälistä sopimusrakennetta sekä EU:n, että NATO:n osalta. Varautumisen, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kehittäminen ja huomiointi osana Liikenne 12 -suunnitelmaa edistävät kansainvälisiä tavoitteita.

YK:n yleissopimus vammaisten oikeuksista (SopS 27/2016) sisältää määräyksiä saavutettavuudesta ja esteettömyydestä, ja sen mukaan tulee toteuttaa asianmukaiset toimet, joilla varmistetaan vammaisille henkilöille mm. muiden kanssa yhdenvertainen pääsy fyysiseen ympäristöön, kuljetukseen, tiedottamiseen ja viestintään.

3.2 Liikennejärjestelmän eri suunnittelutasot

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on lakisääteinen strateginen suunnitelma, joka ohjaa koko hallinnonalan toimintaa. Suunnitelma ohjaa myös valtioneuvostotason ohjelmien, sopimusten ja strategioiden valmistelua liikennejärjestelmää koskevien kokonaisuuksien osalta.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo kehystä maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien tarkemmalle liikennejärjestelmätyölle ja suunnittelulle. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa huomioidaan soveltuvilta osin olemassa olevat seutujen ja alueiden liikennejärjestelmäsuunnitelmat sekä maankäyttöä ohjaavat kaavat. Eri suunnittelutasojen vuorovaikutuksella ja yhteistyöllä varmistetaan, että eri tason suunnitelmat on yhteensovitettu tarpeellisin osin (kuvio 1).

Kuvio 1. Liikennejärjestelmäsuunnittelun eri tasot

Suunnitelman valmistelussa huomioidaan maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) nojalla päätetyt valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet, jotka ovat osa maankäyttö- ja rakennuslain mukaista alueidenkäytön suunnittelujärjestelmää. Kun valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita uudistetaan, on valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma lähtökohtana liikennejärjestelmään liittyvien asioiden osalta. Liikennejärjestelmän ja alueidenkäytön kehittäminen kytkeytyvät tiivisti toisiinsa.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo lähtökohdat liikenneväylien suunnitteluun. Väylien suunnittelun on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) ja ratalain mukaisesti (220/2007) perustuttava väylän, tien tai rautatien kehittämisen tarpeisiin, valtakunnallisiin alueidenkäyttötavoitteisiin, valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan, alueelliseen liikennejärjestelmäsuunnitteluun sekä muuhun alueiden käytön suunnitteluun. Maanteiden ja ratojen yleissuunnitelman ja

tiesuunnitelman tulee perustua nykyisen alueidenkäyttölain (132/1999) mukaiseen oikeusvaikutteiseen kaavaan.

Maanteitä ja ratoja koskevissa yleissuunnitelmissa on esitettävä selvitys siitä, miten niissä on otettu huomioon liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisten valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet.

Vastaavasti tie- ja ratasuunnitelmassa on esitettävä selvitys siitä, miten niissä on otettu huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteet. Selvitys ei kuitenkaan ole tarpeen, jos tie- tai ratasuunnitelma perustuu lainvoimaiseen yleissuunnitelmaan, jossa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ja alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteiden huomioon ottamista koskeva selvitys on riittävällä tavalla tehty.

3.3 Suunnittelun lähtökohdat ja yhteensovitus muuhun kansalliseen valmisteluun

Liikenne 12 -suunnitelman päivitys ja toimeenpano perustuvat tietopohjaiseen prosessiin, johon sisältyvät tietopohjan jatkuva kehittäminen, suunnitelman laadinta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia hyödyntäen sekä suunnitelman toimeenpano olemassa olevaan tietopohjaan, tavoitteisiin ja linjauksiin pohjautuen.

Liikenne- ja viestintäviraston tuottamassa liikennejärjestelmäanalyysissa on tietoa liikenneverkkojen ja liikenteen palveluiden, saavutettavuuden, liikenneturvallisuuden, liikenteen automaation ja liikenteen ympäristövaikutusten tilanteesta sekä lähivuosien kehittämistarpeista. Liikennejärjestelmäanalyysi sisältää myös valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurannan. Liikennejärjestelmäanalyysin hyödyntäminen suunnitelman toimeenpanossa mahdollistaa ketterän reagoinnin mahdollisiin nopeisiin toimintaympäristössä tapahtuviin muutoksiin.

Tärkeä huomioitava lähtökohta on, että liikennejärjestelmän kyberturvallisuutta ja tietosuojaa ylläpidetään ja kehitetään jatkuvasti huomioiden muun muassa teknologia- ja uhkaympäristökehitys. Kyberturvallisuudella on kasvava merkitys koko ajan digitalisoituvassa liikennejärjestelmässä. Pitämällä huolta kyberturvallisuuden kehittämisestä parannetaan myös liikennejärjestelmän häiriöttömyyttä. Kansallinen kyberturvallisuusstrategia uudistettiin syksyllä 2024.

Toimenpideohjelma on rakennettu siten, että se tukee neliporrasperiaatteen[9] hyödyntämistä. Kun vaikuttaminen liikenteen kysyntään ja kulkumuodon valintaan ei riitä tai se ei ole riittävän tehokasta esimerkiksi rahoituksen riittävyyden näkökulmasta, on tarpeen panostaa nykyisen liikenneverkon käytön tehostamiseen esimerkiksi digitalisaation keinoin. Kun digitalisaatiolla ei pystytä ratkaisemaan olemassa olevia ongelmia, ensisijaisesti tulisi pystyä parantamaan tilannetta pienin parantamistoimenpitein perusväylänpidon rahoituksella. Kun tämäkään ei riitä, viimeinen keino olisi liikenneverkon suuret kehittämisinvestoinnit. Neliporrasperiaatteen mukaisessa suunnittelussa tärkeää ei ole eri portaiden määrä tai niiden sisältö, vaan laajan toimenpidevalikoiman läpikäynti vuorovaikutteisesti.

Liikenneturvallisuutta parannetaan kaikissa liikennemuodoissa kokonaisvaltaisesti niin kutsutun Safe System -lähestymistavan mukaisesti. Safe System -lähestymistavan tavoitteena on anteeksiantavampi tieliikennejärjestelmä. Lähestymistapa perustuu sen tiedostamiseen, että ihmiset tekevät virheitä, ja siinä ehdotetaan keinoja varmistaa, että tällaiset virheet eivät aiheuta kuolemantapauksia tai vakavia loukkaantumisia. Muun muassa ajoneuvojen turvallisempi rakenne, turvallisempi tieinfrastruktuuri ja turvallisemmat nopeusrajoitukset voivat kaikki vähentää onnettomuuksien vaikutuksia. Niiden tulisi muodostaa monikerroksinen suoja sen varmistamiseksi, että yhden osan epäonnistuessa jokin toinen osa kompensoi muita osia pahimman mahdollisen lopputuloksen ehkäisemiseksi.

Lisäksi on välttämätöntä huomioida meriliikenteen ja lentoliikenteen toimintaedellytysten ja kilpailukyvyn vahvistuminen muuttuneessa maailmassa osana liikennejärjestelmää ja kansainvälistä saavutettavuutta.

Liikenne- ja viestintäministeriön tehtävänä on myös varmistaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman yhteensovittaminen muihin valtakunnallisiin suunnitelmiin, strategioihin ja ohjelmiin. Näin varmistetaan, että eri prosesseissa valmisteltavat suunnitelmat, strategiat ja ohjelmat ohjaavat liikennejärjestelmän kehittämistä samaan suuntaan tukien toinen toistaan.

Liikenne 12-suunnitelman rahoitusohjelma yhteensovitetaan voimassa olevaan julkisen talouden suunnitelmaan. Liikenne 12-suunnitelman tavoitteena on ohjata tulevia julkisen talouden suunnitelmaan ja talousarviopäätöksiin tehtäviä valmisteluja. Näin varmistetaan tietopohjaisen prosessin huomiointi rahoituspäätöksiä tehtäessä.

[9] Neliporrasperiaatteen soveltaminen liikennehankkeiden esisuunnittelussa, Liikenneviraston julkaisut, 2010: https://www.doria.fi/handle/10024/121298.

Suunnitelmassa on huomioitu mm. seuraavat olemassa olevat tai työn aikana valmistuneet ohjelmat ja strategiat:

- Valtioneuvoston periaatepäätös liikenteen automaation edistämisestä[10]
- Logistiikan digitalisaation periaatepäätös[11]
- Esteettömyysvisio[12]
- Liikenneturvallisuusstrategia[13] ja sitoutuminen 0-visioon
- Suomen digitaalinen kompassi[14]
- Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet[15]
- Aluekehittämispäätös[16]
- Kyberturvallisuusstrategia[17]
- MAL-sopimukset[18]
- Puolustusselonteko[19]
- Ulko- ja turvallisuupoliittinen selonteko[20]

Osa edellä mainituista periaatepäätöksistä päivitetään kuluvalla hallituskaudella, ja näiden osalta yhteensovitus valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kanssa varmistetaan suunnitelmaa toimeenpantaessa.

Lisäksi käynnissä on huomattava määrä töitä, jotka on huomioitu ja yhteensovitettu keskenään suunnitelman valmistelun aikana tai vaihtoehtoisesti yhteensovitus tullaan

[10] Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, 2021: https://valtioneuvosto.fi/delegate/file/98069
[11] Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta, 2021: 1 (hankeikkuna.fi)
[12] Liikenteen esteettömyysvisio, 2023: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/e802f07f-b9aa-47b7-a702-b0302a3b6739/79c5dbca-99ce-4dfa-b2c7-66e2e0a23a12/LIITE_20240227125441.PDF
[13] Liikenneturvallisuusstrategia, 2022: http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-746-4
[14] Digitaalinen kompassi, 2022: http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-906-9
[15] Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet (ymparisto.fi)
[16] Uudistuvat ja hyvinvoivat alueet: Valtioneuvoston aluekehittämispäätös 2024-2027: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165523/TEM_2024_12.pdf?sequence=1&isAllowed=y
[17] Suomen kyberturvallisuusstrategia 2024–2035: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165860/VNK_2024_11.pdf?sequence=1&isAllowed=y
[18] Maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukset: https://ym.fi/maankayton-asumisen-ja-liikenteen-sopimukset
[19] Puolustusselonteko (2024): https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=PLM003:00/2024
[20] Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko (2024) Ulko- ja turvallisuuspoliittinen selonteko - Valto (valtioneuvosto.fi)

varmistamaan osana suunnitelman toimeenpanoa. Näin varmistetaan, että mm. pääministeri Orpon hallitusohjelman kirjaukset huomioidaan päivityksessä. Hallitusohjelmassa mainitut kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma sekä lentoliikennestrategia on integroitu osaksi suunnitelmaa.

Valtion aluehallinnon uudistuksessa valtion lupa-, ohjaus- ja valvontatehtäviä kootaan valtakunnalliseen Lupa- ja valvontavirastoon. Samalla muodostetaan uudet alueelliset elinvoimakeskukset, jotka vastaavat alueiden kehittämisestä ja rahoituksesta. Nykyisten ELY-keskusten liikenne- ja infrastruktuuri –vastuualueiden tehtävät siirtyvät elinvoimakeskuksiin lukuun ottamatta julkisen henkilöliikenteen tehtäviä, jotka siirtyvät Liikenne- ja viestintävirastoon. Uudistuksen on tarkoitus tulla voimaan 1.1.2026. ELY-keskuksilla tarkoitetaan tässä suunnitelmassa vuodesta 2026 alkaen, vastuualueiden mukaisesti, elinvoimakeskuksia tai Liikenne- ja viestintävirastoa.

Yhteensovitettavia käynnissä (vuoden 2024 aikana) olevia töitä ovat muun muassa:

- Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus[21] (yhteensovitus osana toimeenpanoa)
- Teollisuuspoliittinen strategia[22] (yhteensovitusta valmistelun yhteydessä)
- Yhteiskunnan turvallisuusstrategia[23] (yhteensovitusta valmistelun yhteydessä)
- NTPC-yhteistyö (Nordic Transport Preparedness Co-operation) (yhteensovtusta valmistelun yhteydessä)
- Alueidenkäytön kehityskuva[24] (yhteensovitusta valmistelun yhteydessä)
- Henkilöjunaliikenteen kehittämistyö (yhteensovitus osana toimeenpanoa)

[21] Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus (hankeikkuna): Verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistus
[22] Teollisuuspoliittinen strategia (hankeikkuna): Teollisuuspoliittinen strategia - Valtioneuvosto
[23] Yhteiskunnan turvallisuusstrategia, 2017: YTS_2017_suomi.pdf (turvallisuuskomitea.fi)
[24] Alueidenkäytön kehityskuva: Suuntaa kestävälle alue- ja yhdyskuntarakenteelle: http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-055-2

- AFIR-asetuksen toimeenpano[252627] ja kansallinen jakeluinfraohjelma[28] (yhteensovitus valmistelun yhteydessä ja osana toimeenpanoa)

Lähtökohtia liikennejärjestelmän kehittämiseen antaa Ilmastolain (423/2022) mukainen ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmä. Siihen kuuluvat kerran kymmenessä vuodessa laadittava Pitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma[29], hallituskausittain laadittava Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma[30] sekä Ilmastonmuutoksen kansallinen sopeutumissuunnitelma[31]. Keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelma sisältää toimenpideohjelman taakanjakosektorin päästöjen vähentämiseksi. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa keskitytään liikenteen päästövähennystavoitteiden osalta lähinnä liikennejärjestelmän energiatehokkuutta parantaviin toimiin. Liikennejärjestelmäsuunnitelmaa ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa on valmisteltu samanaikaisesti ja näin ollen on varmistettu, että ne ovat samansuuntaiset.

[25] Hallituksen esitys AFIR-asetuksen toimeenpanosta (hankeikkuna): Hallituksen esitys vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta annetun EU:n asetuksen kansallisesta täydentämisestä - Valtioneuvosto
[26] Hallituksen esitys eduskunnalle laiksi ilmailulain muuttamisesta ja siihen liittyviksi laeiksi (hankeikkuna): https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM037:00/2023
[27] Merenkulun ympäristösuojelulain muutokset (hankeikkuna): https://valtioneuvosto.fi/hanke?tunnus=LVM056:00/2023
[28] Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma (hankeikkuna): Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma - Valtioneuvosto
[29] Suomen pitkän aikavälin strategia kasvihuonekaasujen vähentämiseksi, 2020: Microsoft Word - v2_Suomen pitkÃ¤n aikavÃ¤lin strategia kasvihuonekaasujen vÃ¤hentÃ¤miseksi_1.4.2020.docx (tem.fi)
[30] Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelman valmistelu (ympäristöministeriö, 2024): Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma - Ympäristöministeriö
[31] Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmasta vuoteen 2030, 2023: http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-383-585-6

4 Toimenpideohjelma

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpideohjelmaa käsittelevä pääluku (luku 4) käsittää suunnitelman vision, tavoitteet, strategiset linjaukset suunnitelman toimenpideohjelman valmisteluun ja toimeenpanoon, alueelliset painotukset sekä toimenpiteet. Suunnitelman toimenpiteet jakautuvat teemoittain alalukuihin 4.5 - 4.10.

4.1 Visio liikennejärjestelmän kehittämiselle vuoteen 2050 – kestävä ja saavutettava Suomi

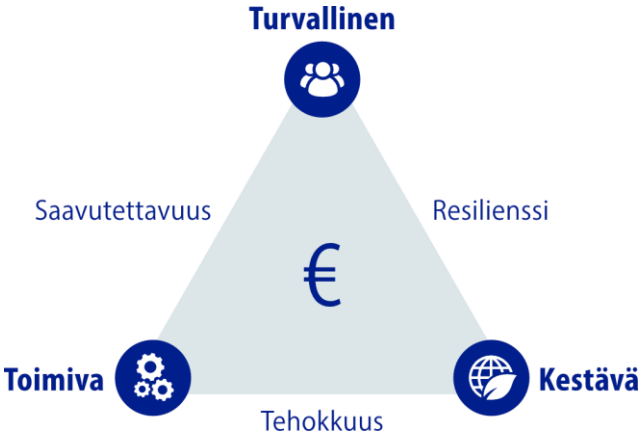
Vuonna 2050 Suomen liikennejärjestelmä on toimiva, turvallinen ja kestävä sekä edullisesti kaikille väestöryhmille saavutettava.

Taloudellisesti kestävä ja tehokas liikennejärjestelmä tukee koko Suomen saavutettavuutta ja kehitystä eri alueiden vahvuudet, elinkeinoelämän tarpeet ja luonnon kantokyky huomioiden.

Suomesta pääsee maailmalle ja maailmalta Suomeen nopeasti ja helposti, myös digitaalisesti. Edistykselliset innovaatiot ja uudet teknologiat mahdollistavat saumattoman liikkumisen kulkumuodosta riippumatta koko Suomessa.

4.2 Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi (kuvio 2). Liikennejärjestelmän tavoitteet on määritelty tässä alaluvussa yleisesti. Niille on määritelty tarkentavat strategiset linjaukset ohjaamaan suunnitelman toimeenpanoa ja helpottamaan tavoitteiden tulkitsemista (luku 4.3).



Kuvio 2. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet

Niukassa resurssitilanteessa tavoitteet on priorisoitu siten, että liikennejärjestelmän toimivuus, turvallisuus ja kestävyys varmistetaan kustannustehokkaasti. Valtaosa resursseista on järkevää suunnata esimerkiksi perusväylänpidon toimiin, joilla varmistetaan liikennejärjestelmän toimivuus kustannustehokkaimmin. Kokonaisturvallisuuden edistäminen tukee pitkälti myös toimivuustavoitetta, erityisesti huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden osalta. Myös liikenneturvallisuustoimet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Ekologinen, taloudellinen ja sosiaalinen kestävyys korostuvat erityisesti huolehdittaessa olemassa olevasta liikenneverkosta koko massa. Kestävän liikkumisen mahdollisuuksia edistetään erityisesti kaupunkiseutujen kestävän ja tehokkaan kasvun näkökulmasta. Turvallisuus- ja toimivuustavoitteiden saavuttamiseksi tehtävät toimenpiteet vahvistavat myös sosiaalista kestävyyttä koko maassa.

1. Toimivuus

Liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutuminen, saavutettavuus, matka-aikojen ennakoitavuus sekä matkustusmukavuus. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämisratkaisut mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden.

2. Turvallisuus

Liikennejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavat tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus, raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus sekä tietoturvallisuus liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Kokonaisturvallisuudella tarkoitetaan tilaa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttu.

3. Kestävyys

Liikennejärjestelmän kestävyyteen vaikuttavat taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys.

Liikennejärjestelmän **taloudellisella kestävyydellä** tarkoitetaan kansantalouden resurssien eli pääoman, työn ja luonnonvarojen, tehokasta käyttöä. Tämä tarkoittaa, että tavoitteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokkaalla resurssien suunnittelulla ja käytöllä.

Ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä tukee kestävää yhdyskuntarakennetta ja resurssivastuullisuutta sekä ehkäisee tai lieventää ympäristöön kohdistuvia paineita, kuten päästöjä ja ympäristön saastuttamista, melua ja tärinää sekä luontokatoa. Kansallisten toimien lisäksi kansainvälinen yhteistyö on keskeisessä asemassa pyrittäessä ekologiseen kestävyyteen.

Sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmä turvaa liikkumisen edellytykset ja hyvät elinolot (turvallisuus, terveys) mahdollisimman yhdenvertaisesti riippumatta yksilöiden sosioekonomisesta taustasta, fyysisistä ominaisuuksista tai asuinpaikasta.

Tavoitteita yhdistävät näkökulmat

Tavoitteita yhdistävistä näkökulmista saavutettavuus ja tehokkuus ovat ensimmäisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita. Jatkossa ne, samoin kuin resilienssi, tukevat päivitettyjä tavoitteita ja takaavat pitkäjänteisen liikennejärjestelmäsuunnittelun. Saavutettavuudella tavoitellaan sitä, että liikennejärjestelmä takaa koko Suomen saavutettavuuden ja vastaa elinkeinojen, työssäkäynnin ja asumisen tarpeisiin. Saavutettavuuden nähdään sisältyvän vahvasti liikennejärjestelmän toimivuuteen. Resilienssi liikennejärjestelmään liittyvänä käsitteenä on tullut suunnitelmaan mukaan ilmastonmuutokseen sopeutumisen sekä kokonaisturvallisuuden ja huoltovarmuuden näkökulmien myötä. Liikennejärjestelmään kohdistuu monenlaisia uhkatekijöitä, jotka pitää ottaa suunnittelussa, rakentamisessa, ylläpidossa ja hallinnassa huomioon. Tehokkuudessa nykyisen liikenneverkon hyödyntäminen maksimoidaan ja puutteiden korjaamiseksi toteutetaan tehokkaimpia ja vaikuttavimpia toimenpiteitä. Myös digitalisaatiota hyödynnetään täysimääräisesti kaikissa liikennemuodoissa.

4.3 Strategiset linjaukset suunnitelman toimenpideohjelman valmisteluun ja toimeenpanoon

Suunnitelman tavoitteista johdetaan toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat strategiset linjaukset.

Toimivuutta koskevat strategiset linjaukset

Olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen.

Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen toimivuus on olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa.

Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti.

Turvallisuutta koskevat strategiset linjaukset

Liikennejärjestelmän roolia osana kokonaisturvallisuutta korostetaan, mukaan lukien liikenneturvallisuus.

Liikenneturvallisuuden osalta painotetaan toimenpiteitä, jotka pyrkivät ehkäisemään ihmisen virheistä johtuvia onnettomuuksia ja niiden seurauksia, jotta vakavilta loukkaantumisilta ja hengen menetyksiltä vältyttäisiin.

Kestävyyttä koskevat strategiset linjaukset

Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan eri alueiden ominaisuudet huomioiden.

Olemassa olevan liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti.

Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta.

4.4 Alueelliset painotukset

Valtakunnallista liikennejärjestelmää kehitetään Liikenne 12-suunnitelmassa tunnistettujen valtakunnallisten linjausten pohjalta. Suunnitelman toimeenpanossa huomioidaan koko maata koskevien liikennejärjestelmän kehittämislinjausten lisäksi myös alueiden erityispiirteitä ja tunnistettuja painotuksia. Alueelliset painotukset on valmisteltu tukemaan alueellisten erityispiirteiden huomiointia suunnitelman toimeenpanossa.

Toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavia strategisia linjauksia on tarkennettu alueelliselle tasolle suuralueittain ja suurimpien kaupunkiseutujen osalta. Alueelliset painotukset auttavat priorisoimaan esimerkiksi väyläverkon suunnittelu- ja investointiohjelmien toimenpiteitä. Alueellisilla painotuksilla varmistetaan, että alueelliset näkökulmat tulevat tarkastelluiksi ja huomioiduiksi osana suunnitelman valtakunnallista toimeenpanoa. Alueelliset painotukset eivät poissulje muita alueellisia näkökulmia tai kehittämistarpeita.

Valtioneuvoston kanslian sekä työ- ja elinkeinoministeriön johdolla laadittavien Pohjoisen ja Itäisen Suomen ohjelmat valmisteltiin vuoden 2024 aikana. Ohjelmat laadittiin yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa ja liikenteen osalta valmistelu tehtiin Liikenne 12-suunnitelmaluonnoksen pohjalta.

Liikennejärjestelmää kehitetään varmistaen kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten turvallinen ja sujuva liikkuminen. Lisäksi liikenneturvallisuutta parannetaan koko maassa. Tämä tehdään tietopohjaisesti toimenpideohjelman toimenpiteiden sekä liikennejärjestelmäanalyysissa havaittujen tarpeiden pohjalta.

Maaseutumaisilla alueilla pääpaino on liikenneverkon ja palveluiden ylläpitämisessä. Kaupunkialueilla ja taajamissa pääpaino on olemassa olevan yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän kehittämisessä huomioiden joukkoliikennettä ja liikenneturvallisuutta edistävät kustannustehokkaat toimet. Liikenneverkkoja tai -palveluita laajennetaan vain erityisissä tilanteissa. Elinkeinoelämän uusiin investointitarpeisiin liittyviin kehittämistarpeisiin reagoidaan tietopohjaisesti ja joustavasti koko maassa.

Kansainvälinen saavutettavuus sisältää niin alueiden sisäisen saavutettavuuden kuin alueiden välisen saavutettavuuden yhdistettynä kansainvälisiin toimiviin yhteyksiin. Mikäli matkat ja kuljetukset eivät toimi maan sisällä, ei myöskään kansainvälinen saavutettavuus ole riittävällä tasolla.

Kuvio 3. Alueelliset painotukset

4.5 Liikennejärjestelmäsuunnittelun vaikuttavuuden parantaminen

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta on muodostunut jatkuva prosessi, johon sisältyvät tietopohjan kehittäminen sekä suunnitelman laadinta, suunnitelman toimeenpano sekä sen seuranta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia ja seurantatietoa hyödyntäen. Jotta tietopohjainen päätöksentekoprosessi vahvistuisi entisestään ja lisäisi vaikuttavuuttaan, on liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tietopohjan kehittämiseksi tehtävä jatkuvaa kehittämistyötä.

Tutkimuksessa strategista liikennejärjestelmäsuunnittelua voi Kölbl ym. (2008) mukaan lähestyä useista eri näkökulmista[32]:

1) päätöksenteon näkökulma, jolloin keskiössä ovat suunnitelma ja visio,

2) prosessin näkökulma, jolloin fokuksessa ovat suunnitelman tavoitteet, tunnistetut suunnitteluongelmat ja indikaattorit,

[32] Kölbl R., Niegl M., & Knoflacher H. (2008). A strategic planning methodology. Transport Policy Vol. 15. Pp. 273-282

3) julkisen osallistumisen ja osallisuuden näkökulma

4) toimeenpanon näkökulma.

Mäntysalo ym. (2015) määrittelevät suunnittelun strategisuuden ominaisuuksia, joista keskeisimmiksi nousevat suunnitteluprosessin avoimuus, jatkuvuus ja haluttuun tavoitteeseen pyrkiminen[33]. Strategisuus suunnittelussa tarkoittaa ominaisuuksia, jotka mahdollistavat toiminnan kohteena olevan systeemin laajamittaisia muutoksia. Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa on strategisen suunnittelun ominaisuuksia ja niitä kehitetään edelleen.

4.5.1 Tietopohjan kehittäminen

- Liikenne- ja viestintävirasto yhteistyössä hallinnonalan muiden virastojen kanssa jatkaa liikennejärjestelmäanalyysin ja yhteisen tietopohjan kehittämistä ja laajentamista. Liikennejärjestelmäanalyysi tarjoaa säännöllisesti päivittyvää tietoa myös muiden hallinnonalojen tarpeisiin. Se palvelee liikennejärjestelmäsuunnittelua yleisesti sekä Liikenne 12-suunnitelman toimeenpanoa niin valtakunnallisella kuin myös alueellisella tasolla. ELY-keskukset, maakuntien liitot, kaupunkiseudut ja kunnat osallistuvat alueellisen tiedon tuottamiseen.

- Valtio (LVM, Traficom, Väylävirasto, ELY) yhteistyössä maakuntien kanssa laatii menettelytavan, jonka avulla alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja alueelliset erityispiirteet integroidaan osaksi valtakunnallista tietopohjaa tarpeellisin osin palvelemaan muun muassa seuraavaa Liikenne 12-suunnitelman päivitysprosessia.

- Väylävirasto yhteistyössä ELY-keskusten kanssa vastaa väyläverkon investointiohjelman (sisältää myös parantamishankkeita), suunnitteluohjelman sekä perusväylänpidon perussuunnitelman valmistelusta huomioiden alueelliset liikennejärjestelmäsuunnitelmat ja MAL-sopimukset sekä Liikenne 12-suunnitelman tavoitteet, strategiset linjaukset, alueelliset painotukset ja toimenpiteet.

[33] Mäntysalo R., Kangasoja J., & Kanninen V. (2015). The paradox of strategic spatial planning: A theoretical outline with a view on Finland. Planning Theory & Practice Vol 16:2 pp. 169-183.

Nämä ohjelmat ja suunnitelmat valmistellaan laajassa sidosryhmäyhteistyössä kuullen muun muassa puolustushallintoa, maakuntien liittoja ja kaupunkiseutuja.

- Suunnitteluohjelman valmistelussa huomioidaan ennakoivasti TEN-T-asetuksen mukaiset vaatimukset ja mahdolliset EU-rahoituksen hyödyntämismahdollisuudet. Suunnitteluohjelmaan sisällytetään hankkeet, joista on sovittu erikseen kaupunkiseutujen kanssa.

- Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) jatkaa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurantamallin kehittämistä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa osana liikennejärjestelmäanalyysia. Suunnitelman seurannasta raportoidaan säännöllisin väliajoin.

- Valtio yhteistyössä kuntien, kaupunkiseutujen ja elinkeinoelämän kanssa yhtenäistää alue- ja yhdyskuntarakennetta, aluekehitystä, elinkeinorakennetta, elinkeinoelämän tarpeita ja liikennejärjestelmää koskevaa tietopohjaa. Yhteistä tietopohjaa voidaan hyödyntää eri hallinnonalojen strategiatöissä ja strategioiden joustavassa toimeenpanossa.

- Valtio (ympäristöministeriö, liikenne- ja viestintäministeriö, Suomen ympäristökeskus sekä Liikenne- ja viestintävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa kehittää MAL-sopimusten vaikuttavuuden seurantaa. Kehittämisessä huomioidaan mm. TEN-T-asetuksen myötä kehitettävät kaupunkiliikenteen indikaattorit. Lisäksi parannetaan MAL-sopimusten rahoitusta koskevaa tietoa.

- Valtio ja kunnat kehittävät kävelyn ja pyöräliikenteen tietopohjaa, ml. määriin liittyvä seuranta sekä hyötyjen arviointi. Tietoa tuotetaan avoimesti kaikkien saataville. Toimenpiteessä huomioidaan liikenteen uudistuva tietosääntely sekä hallinnonalan yhteisen tiedon hallinnan kehitys.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto ja Väylävirasto) jatkaa vaikutusarvioinnin kehittämistä mm. liikenneverkon kehittämisen ja kunnossapidon osalta. Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) kehittää yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa valtakunnallisen liikenteen ennustemallia niin, että se on käytössä tulevia valtakunnallisia liikennejärjestelmäsuunnitelmia laadittaessa sekä sen toimeenpanoa tukevissa prosesseissa koko hallinnonalalla.

- Valtio (Väylävirasto) kasvattaa väyläverkon laajuuteen liittyvää tietopohjaa ja vaikutustenarviointitetoa verkon supistamisen vaikutuksista eri toimijoille.

- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa pyrkii yhdenmukaistamaan maanteiden hallinnollisia luokkia koskevat toimintatavat ja periaatteet.

- Valtio lisää tietopohjaa liikenneverkon kaksikäyttöisyyden tarpeista koko Suomessa eri hallinnonalojen yhteistyössä (ml. yhteysalusliikenteen laituri-infra)

- Valtio (Väylävirasto) pyrkii yksinkertaistamaan väylähankkeiden suunnittelua varsinkin pienehköjen hankkeiden osalta. Valtio etsii myös kevyempiä ja edullisempia suunnitteluratkaisuja ja huomioi neliporrasperiaatteen.

- Valtio ja kunnat jatkavat liikennealan julkisien hankintojen kehittämistä tavoitellen innovatiivisten julkisten hankintojen määrän kasvua. Huomiota kiinnitetään erityisesti liikennealan kestävien tuotteiden ja palveluiden hankkimiseen siten, että kaikki osapuolet ovat osallisina prosessissa ja markkinat ovat elinvoimaiset. Hankintojen määrittelyä ja alan innovaatiokehityksen huomioimista kehitetään muun muassa hankintaosaamista parantamalla. Hankintaosaamista tulee kehittää erityisesti tiedon tuottamisen ja hallinnan osalta. Julkisilla hankinnoilla tuetaan toimialan kestävää kasvua.

- Valtio arvioi liikenneturvallisuuden kehittymistä ja liikenneturvallisuusstrategian päivitystarpeita säännöllisesti.

- Valtio (Traficom) yhteistyössä sidosryhmien kanssa vastaa kansallisen kestävän kaupunkiliikenteen edistämisohjelman valmistelusta.

- Valtio (Väylävirasto) osoittaa resursseja väyläinfraa koskevan tutkimuksen kehittämiseen ja mahdolliseen tutkimusohjelmaan yhdessä muiden toimijoiden kanssa.

4.5.2 Valtion ja alueiden väliset sopimukset

Liikennejärjestelmää kehitetään kumppanuudessa eri toimijoiden välillä. Suurimpien seitsemän kaupunkiseudun kuntien kanssa valtio on sopinut maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevilla sopimuksilla (MAL-sopimukset) mm. liikennejärjestelmän kehittämisestä. MAL-sopimusmenettelyllä luodaan valtion ja seutujen yhteistyössä yhteistä näkymää maankäytön, asumisen ja liikennejärjestelmän kehittämistarpeista ja edistetään myös kuntien välistä yhteistyötä.

Kumppanuutta ovat myös esimerkiksi yksittäisiä väylähankkeita koskevat sopimukset.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma toimii valtion osalta lähtökohtana liikenneasioiden käsittelylle erilaisissa sopimuksissa ja kumppanuuksissa. Valtio edistää liikennejärjestelmän kehittämistä kaupunkiseuduilla ensisijaisesti MAL-sopimuksin. MAL-sopimuksissa käsitellään liikennejärjestelmän kehittämisen lisäksi alueidenkäyttöä ja asumista.

- MAL-sopimusten lähtökohtana liikenteen osalta on kulloinkin voimassaoleva Liikenne 12 -suunnitelma tavoitteineen ja toimenpiteineen. Liikenteen osalta sopimuksissa käsitellään mm. liikennejärjestelmän edellyttämää maankäyttöä, joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräliikenteen sekä matkaketjujen kehittämistä, liikenneturvallisuutta ja vaihtoehtoisten käyttövoimien edistämistä sekä tiedon hyödyntämistä liikennejärjestelmän tehostamisessa.

- Valtio kehittää MAL-sopimusten laatimisprosessia yhteistyössä kaupunkiseutujen kanssa. MAL-neuvottelut antavat osaltaan syötteitä Liikenne 12 -suunnitelman päivitykseen. MAL-sopimusmenettelyä ei laajenneta uusille kaupunkiseuduille.

- Väylävirasto sisällyttää väyläverkon investointiohjelmaan myös MAL-seuduilla sijaitsevat väyläverkon kehittämishankkeet. Investointiohjelmassa tunnistetaan, mikäli hanke on yhteisrahoitteinen. Väyläverkon investointiohjelma toimii valtion väyläverkon osalta lähtökohtana seudullisessa ja alueellisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa ja MAL-sopimusneuvotteluissa. Väylävirasto huomioi investointiohjelmassa MAL-sopimusten päivitysrytmin. Kaupunkiseuduilla sijaitsevat kehittämishankkeet voivat olla vaikutuksiltaan sekä valtakunnallisia että seudullisia, ja niistä voidaan päättää MAL-sopimuksissa tai erikseen muina ajankohtina. MAL-neuvotteluissa keskiössä ovat hankkeet, joihin lähtökohtaisesti sisältyy yhteisrahoitteisuus.

- Yksittäisten kaupunkien tai maakuntien ja valtion välisissä aluekehittämiseen liittyvissä tai muissa sopimuksissa ja kumppanuuksissa valtio edistää Liikenne 12 -suunnitelman mukaisia toimenpiteitä huomioiden alueelliset erityispiirteet.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala ja ympäristöministeriö) yhdessä kaupunkiseutujen kanssa tarkastelee kaupunkiraideliikenteen lisärakentamista ja sen rahoitusta MAL-sopimuksia päivitettäessä. Mahdollinen valtion rahoitusosuus kaupunkiraideliikennehankkeisiin on jatkossakin enintään 30 %, kohdistuen kiinteästi raitiotien rakentamiseen ja suunnitteluun liittyviin kustannuksiin. Valtion rahoitus kohdistuisi Traficomin hankearviointiohjeen mukaan arvioituihin vaikutuksiltaan hyviin hankkeisiin. Rahoitus kohdistettaisiin hankkeille väyläverkon kehittämisen kokonaisuudesta tai ulkopuolisista rahoituslähteistä (esim. maankäytön tuottoja hyödyntämällä).

4.5.3 Kansainvälinen yhteistyö

Toimintaympäristössä tapahtuneiden muutosten takia kansainvälinen ja erityisesti pohjoismainen yhteistyö korostuvat aiempaa voimakkaammin Suomen kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen tähtäävässä työssä. Erityisesti Suomen Nato-jäsenyys on aiheuttanut huoltovarmuuteen ja sotilaalliseen liikkuvuuten liittyviä uusia yhteistyötarpeita länsinaapureiden ja muiden EU-maiden kanssa. Myös Euroopan komissiossa sotilaallisen liikkuvuuden kehittämiseen kiinnitetään huomiota aiempaa enemmän.

Meri- ja lentoliikennettä säännellään EU- ja kansainvälisellä tasolla ja tämä sääntely saatetaan kansallisesti voimaan. Sääntelyllä on suuri merkitys näiden liikennemuotojen turvallisuuteen ja kilpailukykyyn. On tärkeää vaikuttaa sääntelyn syntyyn siellä, missä sitä tehdään muiden samanmielisten maiden tuella. Tämä edesauttaa myös Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoa.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö ja virastot) syventää pohjoismaista yhteistyötä erityisesti läntisten yhteyksien osalta, sotilaallisen liikkuvuuden, logistiikan ja huoltovarmuustarpeiden tunnistamisessa sekä digitalisaatioon ja kestävän ja älykkään liikennealan kasvuun liittyvässä yhteistyössä. Valtio hyödyntää muun muassa NTPC-yhteistyötä sekä jäsenmaiden välistä yhteistyötä eurooppalaisilla liikennekäytävillä. Yhteistyötä tehdään hallinnon eri tasoilla, muun muassa valtion virastojen ja alueiden kesken.

- Valtio huomioi laadittavana olevassa pohjoismaisessa liikennejärjestelmästrategiassa tunnistetut rajat ylittävien yhteyksien kehittämistarpeet suunnitelman toimeenpanossa ja seuraavassa päivityksessä

- Valtio huolehtii nykyisten rajanylityspaikkojen liikenteen sujuvuudesta ja jatkaa yhteistyötä naapurivaltioiden kanssa. Sujuva ja turvallinen rajanylitys edellyttää toimivia yhteyksiä rajanylityspaikalle sekä itse rajanylityspaikalla ja varmistaa osaltaan myös huoltovarmuutta. Yhteistyön avulla varmistetaan, että kehittämistyö sekä Suomen että naapurivaltioiden puolella on linjassa keskenään. Itärajan ollessa kansallisen turvallisuuden varmistamiseksi kiinni, ylläpidetään rajanylityspaikkojen läheisyydessä vain Suomen kannalta välttämätöntä infraa.

- Valtio tiivistää yhteistyötä valtioneuvostotasolla kansainväliseen saavutettavuuteen liittyvissä kysymyksissä ja sidosryhmäyhteistyötä kehitetään vaikuttavammaksi.

- Valtio tarkastelee kansainvälisen E-tieverkon laajentamista Suomen puolelle mahdollisuuksien mukaan.

- Valtio vaikuttaa kansainvälistä ja Euroopan unionin lainsäädäntöä ja valtiosopimuksia valmisteltaessa sekä kansainvälisissä säätelyä tuottavissa järjestöissä, Kansainvälisessä merenkulkujärjestössä (IMO) ja Kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestössä (ICAO), aktiivisesti siten, että se tukee valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteita sekä parantaa erityisesti Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja kilpailukykyä ottaen huomioon Suomen sijainti unionin reunalla ja pitkät etäisyydet merkittäville markkina-alueille Euroopan sisällä. Puhtaaseen siirtymään sekä tasapuolisiin kilpailuedellytyksiin liittyvää sääntelyä tulee tarkastella pienten toimijoiden ja jäsenmaiden näkökulmasta.

4.6 Liikenneverkot ja liikenteen solmukohdat

4.6.1 Valtion väyläverkko

Valtion väyläverkko muodostuu maantieverkosta (noin 78 000 km), rataverkosta (n. 6 000 km) ja vesiväylistä (n. 16 300 km). Pääväyläasetuksen mukaisten maanteiden pääväylien pituus on 5 515 km (7 % maantieverkosta) ja rautateiden pääväylien pituus 3 401 km (57 % rataverkosta). Väyläviraston lakisääteisiin tehtäviin kuuluu valtion tie- ja rataverkosta sekä vesiväylistä ja niiden kehittämisestä vastaaminen sekä niihin kohdistuvien toimien yhteensovittaminen koko maassa. Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskukset) lakisääteisiin tehtäviin kuuluu muun muassa liikennejärjestelmän toimivuudesta, liikenneturvallisuudesta ja tie- ja liikenneoloista huolehtiminen sekä maanteiden pito.

Perusväylänpidolla pidetään olemassa oleva valtion väyläverkko tarkoituksenmukaisessa kunnossa sekä varmistetaan päivittäinen liikennöitävyys. Väylänpitoon kuuluvat hoito (esim. talvihoito), korjaukset, parantaminen ja väyläverkon käyttöä edistävät liikennepalvelut. Hoidon, liikennepalveluiden ja valtaosa korjauksien rahoituksesta on sidottu pitkäaikaisin sopimuksin. Perusväylänpidon parantamishankkeet ovat perusväylänpidolla toteutettavia pienehköjä hankkeita. Niiden merkitys on kuitenkin alueellisesti suuri mm. liikenneturvallisuuden ja liikenteen sujuvuuden kannalta. Perusväylänpidon investointien toteutusajat ovat nopeita (1-2 vuotta).

Valtion väyläverkon korjausvelka on kasvanut jo vuosia. Korjausvelka muodostuu huonokuntoisen, korjaustarpeessa olevan väyläomaisuuden korjauskustannusten yhteenlasketusta summasta. Väyläviraston ennusteen mukaan vuoden 2024 lopussa valtion väyläomaisuuden korjausvelan määrä on noin 4,2 mrd. euroa. Siitä maanteille kohdistuu noin 2,55 ja rautateille noin 1,64 mrd. euroa, ja vesiväyliin 30 milj. euroa. Esimerkiksi teiden päällysteiden osalta korjausvelan kasvun pysäyttämiseksi tarvitaan n. 4000 km vuosittainen päällystysohjelma. Jotta korjausvelka tältä osin saataisi poistettua kokonaan pitkällä aikavälillä (n. 20 vuotta) vaatisi se n. 5000 km päällystystä vuosittain. Tällä ei olisi kuitenkaan vaikutusta esim. teiden rakenneongelmiin, huonokuntoisiin siltoihin tai muuhun tieinfraan. Toimenpideohjelma painottaa perusväylänpidon ja olemassa olevan väyläverkon merkitystä. Pieniin parantamishankkeisiin panostetaan ja alueellisten lähtökohtien merkitystä korostetaan.

Kehittämishankkeiden avulla parannetaan väyläverkon palvelutasoa. Investointien vaikutusajat ovat pitkiä, jopa kymmeniä vuosia eteenpäin. Kehittämishankkeiden priorisointia ohjaa ensisijaisesti Euroopan laajuisen liikenneverkon (TEN-T) vaatimusten täyttäminen. Kokonaisuuteen kuuluu toimenpideohjelmassa myös hallitusohjelmassa erikseen nimetty määräaikainen investointiohjelma (Liite E).

Liikennejärjestelmällä on keskeinen merkitys Suomen huoltovarmuudelle ja maanpuolustukselle. Liikennejärjestelmän varautumisen ja huoltovarmuuden sekä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden tunnistamiseksi tehdään laajaa kansallista ja pohjoismaista yhteistyötä. Huoltovarmuuskeskuksen yhteydessä toimii sektoreita ja pooleja, jotka pitävät yllä ja kehittävät huoltovarmuutta ja jatkuvuudenhallintaa oman toimialansa yritysten ja organisaatioiden verkostossa. Sektoreihin kuuluu viranomaisten, ministeriöiden, keskusvirastojen, elinkeinoelämän järjestöjen sekä keskeisten yritysten edustajia.

Pohjoismaista liikenteen hallinnonalan valmius-, varautumis- ja huoltovarmuustyötä tehdään kolmella tasolla. Työ tapahtuu Pohjoismaisten liikenteestä vastaavien ministereiden, ministeriöiden virkamiesten sekä eri virastojen ja alueiden välillä. Työ on suunnitelmallista kaikilla eri tasoilla.

4.6.1.1 Perusväylänpito

- Valtio nostaa nykyisen liikenneinfran perusväylänpidon tasoa 450-580 miljoonalla eurolla vuosiksi 2029-2037. Perusväylänpidon rahoituksen vuosittainen taso nousee tällöin noin 1,73 mrd. eurosta 1,85 mrd.euroon. Vuoteen 2028 asti vuosittaiset rahoitustasot ovat julkisen talouden suunnitelman mukaiset.

- Hallitusohjelman investointiohjelmasta perusväylänpitoon osoitetaan vuodelle 2026 120 miljoonaa euroa. Lisärahoituksella vähennetään huonokuntoisten

teiden määrää ja sitä kohdistetaan pääosin keskivilkkaalle ja alemmanasteiselle tieverkolle ja parannetaan koko Suomen saavutettavuutta.

- Vuodesta 2029 alkaen parantamistoimenpiteisiin varataan perusväylänpidon vuosittaisesta määrärahasta keskimäärin 50 miljoonaa euroa pieniin parantamisiin. Tarpeen mukaan pienet parantamishankkeet (50 M€ vuodessa) toteutetaan kehittämisen momentilta, mikäli perusväylänpidon rahoitus ei ole riittävää korjausvelan tarkoituksenmukaiseen hallintaan.

- Korotetulla perusväylänpidon rahoitustasolla väyläverkon korjausvelan nousu saadaan taitettua vuodesta 2029 alkaen, päätyen n. 6 miljardiin euroon vuoteen 2037 mennessä. Tiestön päällystyksen osalta korjausvelan pysäyttämiseen tarvitaan n. 4000 km:n päällystysohjelma ja n. 950 milj. euroa vuosittain tienpitoon.

- Väylänpidon rahoituksella varmistetaan ensisijassa koko väyläverkon hoito ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille ja elinkeinoelämälle keskeisen (ml. alempiasteinen) verkon kunto. Vuodesta 2029 alkavassa perusväylänpidon lisärahoituksessa huomioidaan tie- ja rataverkon välttämättömät korjaustarpeet, jotta korjausvelan kasvua saadaan hillittyä. Talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet.

- Valtio huolehtii liikenteen hallinnan ja ohjauksen perusrahoituksesta (osana perusväylänpidon kokonaisrahoitusta) siten, että toimintaa pystytään edelleen kehittämään ja pystytään ennaltaehkäisemään häiriötilanteita ja onnettomuuksia sekä tehostamaan väyläkapasiteetin käyttöä, parantamaan liikenteen sujuvuutta, vähentämään liikenteen päästöjä ja vastaamaan liikenteen automaation ja digitalisaation tarpeisiin.

- Valtio jatkaa aktiivista kehitystyötä väylänpitoa koskevien hankintojen tehostamisessa yhteistyössä eri toimijoiden kanssa. Valtio tavoittelee tuottavuuden parantumista kunnossapidon ja kehittämisen hankinnoissa sekä joustavia ja tehokkaita sopimismuotoja.

- Valtio selvittää mahdollisia uudenlaisia rahoitusmuotoja täydentämään perusväylänpidon rahoitustarpeita liikenteen verotusta ja rahoitusta koskevan kokonaisuudistuksen mukaisesti.

- Erikseen määritellyissä tilanteissa väyläverkon palvelutasoa voidaan laskea tai väylistä voidaan luopua, mikäli vähentynyt liikennetarve tämän mahdollistaa ja/tai rahoitustaso väylien pitämiseen tarkoituksenmukaisessa kunnossa ei ole riittävä.

4.6.1.2 Väyläverkon kehittäminen

- Valtio suuntaa väyläverkon kehittämiseen ja parantamiseen rahoitusta suunnittelukaudella yhteensä yli 6 mrd. euroa (ml. hallitusohjelman investointiohjelman käynnistämättömät hankkeet). Päätetyille hankkeille on varattu n. 3,1 mrd (ml. Digirata). Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.

- Kehittämisrahoituksesta n. 9 miljoonaa euroa vuodessa (alkaen vuodesta 2029) kohdistetaan väylien suunnitteluun

- Hallitusohjelman investointiohjelma toteutetaan myyntitulojen mahdollistamassa aikataulussa (kehysten ulkopuolelta). Sen nimeämättömissä kohteissa huomioidaan Väyläviraston investointiohjelman hankkeet soveltuvin osin.

- Väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen TEN-T -asetuksen mukaisten vaatimuksien täyttäminen koko verkolla osana valtakunnallista kokonaisharkintaa. Radoilla voidaan huomioida Suomen erillisverkkoasemasta johtuvat poikkeukset. Maanteillä tunnistetaan poikkeuksen piirissä olevat maantiet. Erityistä huomiota kiinnitetään kuitenkin TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin niin maanteillä, radoilla kuin vesiväylilläkin.

- Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet huomioiden liikenneverkon kaksikäyttöisyys kaikissa väylämuodoissa erityisesti TEN-T-verkolla, mutta myös muilla verkon osilla. Huoltovarmuudessa hyödynnetään pohjoismaista varautumisyhteistyötä sekä liikenteen mallinnustyökalua ja sotilaallisessa liikkuvuudessa hallinnonalojen tiivistä yhteistyötä tarpeiden tunnistamisessa.

- Lisäksi liikenneverkon kehittämisessä huomioidaan erityisesti elinkeinoelämän ja kaupunkiseutujen toimintaedellytysten ja liikenneturvallisuuden (tieturvallisuusdirektiivin mukaiset) parantaminen sekä väylänpidon tuottavuuden lisääminen mm. digitalisaation keinoin neliporrasperiaatteen mukaisesti.

- Väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan alueelliset erityispiirteet ja painotukset.

Väylämuotokohtaiset toimenpiteet

Rataverkko

- Valtio (Traficom) laatii raideliikenteen turvallisuussuunnitelman yhteistyössä raideliikenteen toimijoiden kanssa. Suunnitelman tavoitteena on määrittää yhteiset kansalliset suuntaviivat raideliikenteen hyvän turvallisuustason varmistamiseksi sekä jatkuvaksi parantamiseksi yhteisen turvallisuusvision ja keskeisten turvallisuustavoitteiden muodossa.

- Valtio korvaa liikenneturvallisuuden kannalta välttämättömän vanhentuvan junien kulunvalvonta- ja viestintäjärjestelmän toteuttamalla Digirata-hankkeen. Rahoitusta Digiradan toteutusvaiheen jatkamiselle varataan suunnittelukaudelle 2026-2037 noin miljardi euroa. Digiradan toteutusvaihe jatkuu vuoden 2037 jälkeenkin. Kokonaiskustannusarvio on n. 1,2 miljardia euroa.

- Valtio varautuu tulevan junaliikenteen ostopalvelusopimuksen/sopimusten (niin kauko- kuin alueellisen lähijunaliikenteen) vaatimien infratoimenpiteiden yhteensovittamiseen niin suunnitteluohjelmassa kuin investointiohjelmassakin. Kunnat ja kaupungit osallistuvat kustannuksiin ja kustannusjaoista sovitaan samalla kun kunnat päättävät osallistumisesta ostoliikenteen hankkimiseen.

- Perusväylänpidon parantamiseen varattavaa rahoitusta kohdistetaan ratojen osalta erityisesti elinkeinoelämän tarpeisiin sekä tasoristeysturvallisuuden parantamiseen. Parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin sekä väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation keinoin.

- Kalustoa omistavat yritykset vastaavat Digiradan etenemisen vaatiman kaluston varustelusta. Valtio ja kunnat varmistavat omalta osaltaan omistajaohjauksen kautta kaluston varustelun etenemisestä ja kustannusten tunnistamisesta suunnitellusti.

- Pääradan (Helsinki-Tampere) peruskorjaus ja parantaminen toteutetaan vuodesta 2029 alkaen. Rahoitusta ohjataan suunnitteluun ja ennakoiville töille vuosille 2026-2028 hallitusohjelman investointiohjelman (Liite E) "Pääradan

kehittäminen"-paketista. Vuodesta 2029 eteenpäin hanketta toteutetaan perusväylänpidon valtuushankkeena vaiheittain (keskimäärin 30 milj./v.).

- Hankeyhtiöillä edistettävien hankkeiden eteneminen huomioidaan valtion rataverkon kunnossapidossa ja kehittämisessä, jotta oikeita toimenpiteitä pystytään valtion rataverkolle oikea-aikaisesti. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien ratayhteyksien kehittämisen rahoitus ei sisälly suunnitelman talousraamiin. Hankeyhtiöiden vastuulla olevien rataosuuksien toteutuksesta tehdään päätökset erikseen hankeyhtiöön liittyvässä päätöksentekoprosessissa. Toteutuspäätöksissä huomioidaan Liikenne 12 -suunnitelman tavoitteet sekä liikenneverkon strateginen tilannekuva. Hankkeiden vaikutusarvioinnit tehdään noudattaen Väyläviraston ohjeita hankearvioinnista.

- Hankeyhtiöiden suunnittelemien ratojen osalta päätös siitä, onko rataosa yksityisraide vai osa valtion rataverkkoa, tehdään rakentamispäätöksen yhteydessä.

- Multimodaaleja vähäpäästöisiä matkaketjuja kehitetään edistämällä lentorata-hankkeen suunnittelua hankeyhtiömallilla.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhdessä hallinnonalan virastojen sekä muiden toimijoiden kanssa muodostaa raideliikenteen pitkän aikavälin kehitysnäkymän, jossa huomioidaan muun muassa raideleveys, henkilöjunaliikenteen sekä kansainvälisten yhteyksien kehittäminen osana alue- ja yhdyskuntarakenteen nykytilaa ja tulevaisuutta.

<u>Maantieverkko</u>

- Valtio kohdentaa maanteiden parantamisrahoitusta alueellisesti liikennejärjestelmäsuunnitelmat huomioiden ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamisiin. Parantamisrahoitusta voidaan kohdentaa myös elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja kestävää liikkumista edistäviin toimenpiteisiin sekä kaupunkiseutujen yhteisrahoitteisiin hankkeisiin ja väylänpidon tuottavuuden lisäämiseen mm. digitalisaation ja automaation keinoin.

- TEN-T-asetuksen mukaisten sertifioitujen raskaan liikenteen taukopaikkojen odotetaan syntyvän ensisijaisesti markkinaehtoisesti huomioiden mahdollisuuksien mukaan myös vaihtoehtoisten polttoaineiden jakelua koskevat EU-velvoitteet ja raskaan liikenteen jakeluinfran kehittyminen teknologianeutraalisti. Valtion omistamia palvelualueita kehitetään huomioiden EU-lainsäädännön vaatimukset sekä raskaan liikenteen ja sotilaalliseen liikkuvuuden tarpeet.

Tietopohjaa raskaan liikenteen taukopaikkojen kehittämistarpeista laajennetaan yhteistyössä eri toimijoiden kanssa Väyläviraston ja Traficomin yhteistyössä. Valtio pyrkii edistämään toimintaan sopivien maa-alueiden kaavoittamista ja alueiden rakentamista sekä seuraa taukopaikkojen kehittymistä ja tarkastelee mahdollista lisätoimenpidetarvetta vuoden 2026 jälkeen.

- Valtio kehittää kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuria valtion maantieverkolla. Lisäksi valtio huolehtii kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin riittävästä kunnossapidosta varaamalla sille mahdollisuuksien mukaan rahoitusta osana maanteiden kunnossapitoa. Infrastruktuurin kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan myös kävelyn ja pyöräliikenteen verkkoa ja sen tilaa sekä rajoituksia kuvaavien digitaalisten tietojen toimittaminen kansalliseen yhteyspisteeseen

- Valtio selkeyttää nopeusrajoitusjärjestelmän perusperiaatteita sekä kehittää nopeusrajoitusten asettamista koskevaa prosessia.

<u>Vesiväyläverkko ja talvimerenkulku</u>

- Vesiväylien kehittämisessä mahdollistetaan merkittävät teollisuuden investoinnit ja niihin liittyvä merikuljetusten kasvu sekä erityisesti huoltovarmuuteen liittyvät priorisoidut tarpeet. Jatketaan yhteisrahoitusmallin soveltamista satamien kanssa.

- Valtio kehittää merenkulun toimintaedellytyksiä huolehtimalla, että merenkulun väylät mahdollistavat tiedonvälitystä ja automaatiota.

- Valtio kehittää talvimerenkulkua Ruotsin ja Viron kanssa, ja käynnistää jäänmurtajien pitkäjänteisen uusimisohjelman palvelemaan Suomen elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kuljetustarpeita. Talvimerenkulun rahoitusta nostetaan suunnittelukauden loppua kohti huomioiden kaluston ja jäänmurron palvelusopimusten uusimistarve. Valtion lisäkustannukset ovat noin 31 milj. € vuodessa nykyisten jäänmurron kustannusten lisäksi.

- Valtio (Traficom ja Väylävirasto) selvittää sisävesien kuljetusten käyttäjätarpeita nyt ja tulevaisuudessa erityisesti Itä-Suomen elinkeinoelämän näkökulmasta ja niihin mahdollisesti liittyviä epävarmuustekijöitä muun muassa sisävesiväylien toimintavarmuuden ja käytettävyyden sekä liikennekauden pituuden näkökulmasta.

- Valtio varautuu Pohjanlahdelle suunniteltujen laajojen tuulivoimapuistoalueiden toteutumiseen, mikä lisäisi suunnitelmakauden lopulla talvimerenkulun avustustarvetta ja voi johtaa jäänmurtokapasiteetin lisäämistarpeeseen.

- Valtio varmistaa, että merituulivoimahankkeiden suunnitteluvaiheessa huomioidaan myös kaikki muut käynnissä olevat merituulivoimahankkeet ja niiden kumulatiivinen vaikutus merenkulkuun, väylien käyttöön sekä liikennejärjestelmän (ml. sitä tukevien viestintä- ja valvontaverkkojen) häiriöttömyyteen.

- Valtio pyrkii varmistamaan, että merituulivoimahankkeiden suunnittelussa lisätään kansainvälistä yhteistyötä sekä tutkimustietoa vaikutusten arvioimiseksi ja merituulivoiman lisärakentamisesta merenkululle aiheutuvien haittojen vähentämiseksi.

- Valtio tarkastelee talousvyöhykkeitä koskevan lainsäädännön muutostarpeita muun muassa merituulivoimapuistojen suunnitteluhankkeiden tehokkaan koordinoinnin näkökulmasta.

4.6.2 Muiden hallinnoimat verkot

Valtion väyläverkon lisäksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma koskee muiden hallinnoimia verkkoja, kuten yksityisteitä, katuja sekä lentoasemia.

Yksityistiet muodostavat pituudeltaan suurimman tieverkon osan. Yksityisten tieosakkaiden ylläpitämiä yksityisteitä on Suomessa noin 350 000 kilometriä. Niillä on suuri merkitys erityisesti elinkeinoelämän kuljetuksille sekä maaseudun asutukselle. Yksityisteillä on myös toiminta- ja huoltovarmuuteen liittyvä rooli.

Turvallisen kävelyn ja pyöräliikenteen edistäminen on keskeinen osa kestävän ja aktiivisen liikkumisen edistämistä. Kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ovat liikenteen sujuvuutta sekä kansanterveyttä parantavia kulkutapoja. Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri ja hoidon taso heijastuvat kävelyn ja pyöräilyn houkuttelevuuteen ja esteettömyyteen. Kuntien ja kaupunkien hallinnoimalla 26 000 kilometrin mittaisella katuverkolla on merkittävä rooli kävelyn ja pyöräilyn edistämisessä. Maantie- ja katuverkon infrastruktuurin kunnossapidolla ja kehittämisellä lisätään liikenneturvallisuutta, ja parannetaan liikenteen sujuvuutta.

Lentoasemaverkosto koostuu Finavian verkostosta ja sen ulkopuolisista asemista ja lentopaikoista. Kansainväliset kriisit ovat vaikuttaneet lentomatkustamiseen. Koronapandemian jälkeen lentoliikenne palautuu hitaasti erityisesti Suomen sisäisissä

matkoissa, mutta rakenteellisesti erilaiseksi kuin ennen koronaa. Nykyinen geopoliittinen tilanne on haaste Helsinki-Vantaan hub-asemalle Euroopan ja Aasian välillä. Tavoite on, että Helsinki-Vantaan hub-asema kuitenkin säilyy maailmantilanteen muutoksista huolimatta. Suurin kasvupotentiaali on kaukoliikenteessä Pohjois-Euroopassa ja Baltiassa. Hub-aseman muutos vaikuttaa kuitenkin edelleen kansainvälistä saavutettavuutta heikentävästi. Tällä hetkellä matkailu ja lentomatkustaminen kasvavat erityisesti Pohjois-Suomessa. Liikematkustamista vähentäviä trendejä ovat paitsi etäneuvotteluyhteyksien merkittävä yleistyminen koronan vaikutuksesta, myös organisaatioiden matkustuspolitiikoiden kautta haetut kustannus- ja päästövähennykset. Nato-jäsenyys lisää kansainvälistä sotilasilmailua mm. sotaharjoitusten lisääntymisen vuoksi

Ennen kriisejä valtionyhtiö Finavia tuki maakuntakenttiä Helsinki-Vantaa lentokentän tuloilla, mutta matkustajamäärän vähentyminen Helsinki-Vantaalla on vaikuttanut merkittävästi Finavian kykyyn kattaa maakuntakenttien kuluja. Nykyinen lentoasemaverkosto on tappiollinen ja näkymää tilanteen merkittävästä muuttumisesta ei ole. Nykyisestä valtion ostoliikenteestä aiheutuu Finavialle tappiota vuosittain noin 20 miljoonaa euroa lentokenttien ylläpidon muodossa. Merkittävät talouden sopeutustarpeet luovat paineita rakenteellisille uudistuksille.

Satamat ovat kansainvälisten kuljetusketjujen keskeinen solmukohta. Suomessa satamat ovat merikuljetusriippuvuuden vuoksi korostuneessa roolissa myös huoltovarmuuden kannalta ja merkittävässä roolissa yhteiskunnan puhtaassa siirtymässä.

Satamat ovat myös yhteiskunnan kriittisiä toimintoja. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on tärkeää huolehtia satamien toiminnasta kaikissa olosuhteissa. Ulkomaankaupasta 96 % kulkee meriteitse. Satamien varautumiseen liittyviä toimintoja on terävöitetty viime vuosina ja toimintaa on kehitetty mm. satamapoolin puitteissa. Huoltovarmuuskriittisiä satamia on laajasti eri puolilla Suomea. Satamien osalta on kehitetty erityisesti satamien sähkön- ja polttoaineiden saannin turvaamista sekä kyber- ja hybridiuhkiin varautumista. Satamayhtiöt ovat hyvin aktiivisesti mukana omaehtoisessa varautumistoiminnassa.

EU:n jakeluinfra-asetus[34] (AFIR) sisältää jäsenvaltioita sitovia tavoitteita vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfrastruktuurin kattavuudelle sekä asettaa infrastruktuurille teknisiä ja toiminnallisia vaatimuksia. Jakeluinfra-asetus edellyttää myös kansallisen toimintakehyksen laatimista liikenteen alan vaihtoehtoisten polttoaineiden markkinoi-

[34] Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus 2023/1804 vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta.

den kehittämiseksi ja tarvittavan infrastruktuurin käyttöönottamiseksi. Kansallinen jakeluinfraohjelma[35] laaditaan kansallisiin ja EU:n jakeluinfra-asetuksen tavoitteisiin vastaamiseksi.

Kestävien lentopolttoaineiden käyttö ja päästökaupan tiukentuminen nostaa merkittävästi lentoyhtiöiden kustannuksia vaikuttaen kilpailukykyyn. EU-lainsäädäntö edellyttää kestävien lentopolttoaineiden lisääntyvää jakelua ja käyttöä unionissa ja päästökauppa tiukentuu lähivuosina. Suomen julkisen talouden vakava tila ei mahdollista päästövähennystoimien vauhdittamista merkittävillä tuilla vaan vähennykset tulee kyetä toteuttamaan taloudellisesti kestävästi.

Meriliikenteessä on samankaltainen tilanne kuin lentoliikenteessä. Vaihtoehtoisten polttoaineiden heikosta saatavuudesta ja korkeasta hinnasta johtuen IMO:n päästövähennystoimet ja EU:n toimet nostavat merkittävästi meriliikenteen kustannuksia, mikä voi vaikuttaa kilpailukykyyn. Suomi pyrkii varmistamaan jäävahvistettujen alusten ja jäissä kulun huomioinnin kansainvälisessä sääntelyssä. Meriliikenne on huoltovarmuuden kannalta Suomelle hyvin keskeinen sektori. Politiikkatoimilla olisi mahdollista esimerkiksi edistää polttoaineiden saatavuutta tai vaikuttaa varustamojen ja sitä kautta asiakkaiden kustannuksiin.

Meri- ja lentoliikenne kuuluvat molemmat päästökaupan piiriin. Suomelle kertyi vuonna 2023 tuloja päästöoikeuksien huutokaupoista noin 581,6 miljoonaa euroa, josta noin 10,1 miljoonaa euroa oli tuloja lentoliikenteen huutokaupoista. Päästökaupan huutokauppatulot menevät yleiskatteellisina valtion budjettiin.

Jäsenmaiden huutokauppatulojen käyttökohteita koskevat vaatimukset tiukentuivat vuoden 2024 alusta alkaen: jäsenmaiden tulee käyttää huutokauppatulot tai niitä vastaava summa päästöjä vähentäviin toimiin. Toimet voivat kohdentua lento- ja meriliikenteeseen, mutta jäsenmaat eivät ole velvoitettuja käyttämään tietyn sektorin huutokauppatuloja saman sektorin politiikkatoimiin.

Yksityistiet

- Yksityisteiden valtionavustusten määrärahataso vuosina 2026-2028 on keskimäärin 6,1 milj. euroa vuosittain. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 4 miljoonalla eurolla vuosittain, jolla turvataan mm. elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä yhteyksiä ja koko maan saavutettavuutta.

[35] Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma (hankeikkuna, 2024): Kansallinen liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelma - Valtioneuvosto

Yksityisteiden lauttapaikkoja koskeva avustus on vähintään 80 % todellisista käyttö- ja kunnossapitokustannuksista määrärahatason sen salliessa.

- Valtio (Traficom ja Väylävirasto ja Varsinais-Suomen ELY-keskus) laatii selvityksen maantielauttojen sekä yksityistielauttojen rajapinnoista ja kriteereistä erityisesti yhdenvertaisuuden näkökulmasta.

Katuverkko

- Valtio kohdistaa liikkumisen ohjauksen avustusta kunnille ja yleishyödyllisille yhteisöille mm. lasten ja nuorten liikkumista sekä kävelyä ja pyöräilyä sekä liikenneturvallisuutta edistäviin hankkeisiin, sekä alueellisen liikennejärjestelmäsuunnittelun tukemiseen. Avustuksen vuosittainen määräraha sisältyy julkisen henkilöliikenteen palvelujen ostot ja kehittämisen kokonaisuuteen.

- Valtio (liikenne-ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) selvittää mahdollisuuksia laajentaa katuverkkoa koskevia valtioavustuskäytäntöjä osana valtioavustuksia koskevaa kokonaisarviointia

- Valtio (Väylävirasto) yhteistyössä kuntien kanssa arvioi keinoja suurten kaupunkiseutujen kestävän yhdyskuntarakenteen kehittämiseksi

Kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuri

- Valtio ja kunnat jatkavat jalankulun ja pyöräliikenteen olosuhteiden parantamista katuverkolla. Valtionavustuksen rahoitus on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026-2028. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 2 miljoonalla eurolla vuosittain. Valtionavustusta myönnetään enintään 50 % hankkeen kokonaiskustannuksista.

- Kunnat yhteistyössä valtio-osapuolten kanssa tukevat kävelyn ja pyöräliikenteen lisäämistä laatimalla kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisohjelmia, edistämällä kaupunkipyöräjärjestelmiä osana liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä kehittämällä kävelyn ja pyöräliikenteen kunnossapitokäytäntöjä ja matkaketjuja.

- Valtio selvittää mahdollisuudet hyödyntää sosiaalisen ilmastorahaston rahoitusta ja muita EU-rahoitusmahdollisuuksia kävelyn ja pyöräilyn sekä joukkoliikenteen edistämiseen.

- Osana Valtion (Traficom) vastuulla olevaa kansallisen kestävän kaupunkiliikenteen edistämisohjelman laatimista Traficom valmistelee kävelyä ja pyöräliikennettä edistäviä suosituksia, tavoitteita ja toimenpiteitä käsittäen mm. kaupunkien kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuurin, kunnossapidon, matkaketjunäkökulman ja tiedontuotannon sekä eri toimijoiden välisen ja poikkihallinnollisen yhteistyön teemoja.

Lentoasemaverkosto ja lentopaikat

- Valtio kehittää Helsinki-Vantaan hub-asemaa Pohjois-Euroopan ja Baltian hubina.

- Hallitusohjelman mukaisesti valtio säilyttää Finavian nykymuotoisen lentoasemaverkoston ja muuta lentoasemaverkostoa kehitetään osana väyläverkkoa 2023-2027. Tähän tarvittava mahdollinen lisärahoitus huomioidaan puolivälirii-hessä 2025.

- Pidemmällä aikavälillä valtio (Traficom) yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa arvioi lentoasemaverkon laajuutta matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Valtio yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kriteerit valtakunnallisesti strategisesti tärkeille lentoasemille vuoden 2026 aikana. Kriteeristössä voidaan tarkastella esimerkiksi saavutettavuutta, matkustajamääriä, liikenteen kehitysnäkymiä, liikenteen luonnetta sekä alueellista merkitystä.Tietopohjana käytetään yhdenmukaisia ja vertailukelpoisia vaikutusarviointimenetelmiä, erityisesti liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikkoa[36].

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) yhteistyössä lentoasemanpitäjien kanssa määrittelee kansallisesti strategiset lentoasemat laaditun kriteeristön perusteella ja muodostaa näistä lentoasemista uuden lentoasemaverkoston. Valtio arvioi mahdollisuutta määräaikaiseen valtionavustukseen, jotta lentoasemien liikenteen kehityspolut tulee varmistettua.

[36] Liikennejärjestelmän kehittämisen laajempien taloudellisten vaikutusten tarkastelukehikko - Valto (valtioneuvosto.fi): https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/162165

- Osana infra-avustuskokonaisuuden arviointia valtio (liikenne-ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) huomioi myös mahdollisuudet reagoida muuttuvaan lentoasemaverkostoon ja vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeisiin.

- Valtio (Traficom yhteistyössä Väyläviraston kanssa) laatii selvityksen keinoista alueittain, joiden avulla matkaketjuja voidaan eri liikennemuodoin parantaa keskeisille, suuremmille lentoasemille. Keinoja voivat olla esimerkiksi infrahankkeet tai -avustukset, palveluavustukset ja julkiset hankinnat, sopiminen sekä lippujärjestelmien sekä matkustajainformaation lisääminen. Valtio yhteistyössä alueellisten toimijoiden kanssa kehittää matkaketjuja lentoasemille, joilta on markkinaehtoista lentoliikennettä joko kansallisesti tai kansainvälisesti.

- Valtio jatkaa valtionavustuksia Finavian verkoston ulkopuolisille lentoasemille ja -paikoille tulevina vuosina. Lentopaikkojen tuen kohdentamisessa painotetaan reittiliikenteen edellytysten parantamista, mikä vastaa elinkeinoelämän tarpeisiin. Toissijaisesti tuetaan ilmailuun liittyvän liiketoiminnan kehittämistä ja muita toimintoja. Valtionavustuksella tavoitellaan toiminnan kehittämistä ja kannattavuuden parantamista. Arvioidaan tarvetta tukien jatkolle ja vaikutuksia digi-ilmailun markkinoiden kehittymiseen.

Satamat

- Valtio (ministeriö, virastot) huomioi toiminnassaan satamien korostuneen roolin liikennejärjestelmän huoltovarmuuden varmistamisessa sekä satamien muuttuneen roolin energiahuollossa. Suomen ulkomaankaupan kuljetusten ja huoltovarmuuden vuoksi on ensisijaisen tärkeää huolehtia satamaverkoston tarkoituksenmukaisesta toiminnasta kaikissa olosuhteissa.

- Valtio ja kunnat kehittävät satamien maantie- ja raideliikenneyhteyksiä osana toimintansa kokonaisuutta huomioiden myös varautumisen, valmiuden ja poikkeusolojen vaatimusten priorisoidut tarpeet. Takamaayhteyksien kehittämistarpeita arvioidaan osapuolten (valtio, kunta, satamayhtiöt) yhteistyössä.

- Valtio vaikuttaa EU-rahoituksen suuntaamiseen siten, että satamien sotilaallisen liikkuvuuden, huoltovarmuuden ja energiamurrosta vauhdittavien investointien EU-rahoitusmahdollisuudet varmistetaan.

- Valtio yhteistyössä satamatoimijoiden kanssa varmistaa satamien kriisinkestävyyden ja kansallinen määräysvallan säilymisen osana kansallista huoltovarmuutta niin normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa kuin poikkeusoloissa.

- Satamat yhteistyössä valtion kanssa arvioivat TEN-T -verkon ulkopuolisten satamien edellytyksiä nousta TEN-T-verkolle, esimerkiksi uusia energiasatamia. Valtio muodostaa kokonaisnäkemyksen komissiolle esitettävistä muutosehdotuksista vuoden 2026 aikana huoltovarmuuden, sotilaallisen liikkuvuuden ja yhteiskunnan energiamurroksen tarpeiden pohjalta. Työssä huomioidaan EU-sääntelyn erilaiset velvoitteet esimerkiksi ydinverkon ja kattavan verkon satamille.

Vaihtoehtoiset käyttövoimat ja päästöjen vähentäminen

- Valtio kiihdyttää AFIR-asetuksen mukaisen raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentumista infrastruktuurituella vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman mukaisesti.

- Maakunnat ja kaupunkiseudut käsittelevät jatkossa alueellisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa-myös vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfran kehittämistarpeita.

- Vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkkoa kehitetään jakeluinfraohjelman mukaisesti.

- Valtio (LVM) sisällyttää meri- ja lentoliikenteen hallitusohjelman ja jakeluinfra-asetuksen vaatimusten pohjalta laadittavaan vaihtoehtoisten polttoaineiden jakeluinfraohjelmaan, samassa yhteydessä arvioidaan myös vaihtoehtoisten käyttövoimien kehitysnäkymiä.

- Valtio arvioi mahdollisuuksia kohdentaa päästökaupan huutokauppatuloja meri- ja lentoliikenteen puhtaan siirtymän edellytysten ja kilpailukyvyn sekä huoltovarmuuden parantamiseksi

- Suomi edistää kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistä ensisijaisesti riittävän määrätietoisin kansainvälisin toimin, jotka huomioivat Suomen erityispiirteet. Mahdollisesti syntyvää kaksinkertaista taakkaa tulee EU:n toimissa estää ja purkaa.

4.7 Henkilöliikenteen palvelut

Henkilöliikenteen palvelutason kehittäminen koskee liikennemuotojen kokonaistarjontaa riippumatta siitä, onko kyse markkinaehtoisesti toimivasta liikenteestä vai julkisesti järjestetystä liikenteestä. Palvelutason kehittämisellä pyritään edistämään kansalaisten tasa-arvoa, hyvinvointia ja luomaan kasvun edellytyksiä. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2022 selvityksen palvelutasotavoitteista pitkänmatkaisen joukkoliikenteen maakuntakeskusten välisille työssäkäynti- ja työasialiikenteen matkoille[37] ja henkilöliikenteen solmupisteiden palvelutasolle[38]. Joukkoliikenteen palvelutason kehittymistä seurataan osana liikennejärjestelmäanalyysiä.

4.7.1 Julkisesti tuettu henkilöliikenne

Joukkoliikenne on kaupungeissa ja kaupunkiseuduilla pääosin julkisesti rahoitettua. Erityisesti kunnilla on merkittävä rooli alueiden ja kaupunkiseutujen sisäisen joukkoliikenteen rahoittamisessa. Liikenne- ja viestintävirasto voi myöntää suurille ja keskisuurille kaupunkiseuduille valtionavustusta edellyttäen, että avustus kytketään maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevassa sopimuksessa sovittuihin liikenteen palvelujen kehittämistoimiin tai Liikenne- ja viestintäviraston, kaupungin ja ELY-keskuksen aiesopimukseen liikenteen palvelujen kehittämisestä. Muille kaupunkiseuduille valtionavustusta voi myöntää alueen toimivaltainen ELY-keskus.

Pitkämatkainen joukkoliikenne toimii pääosin markkinaehtoisesti. Lisäksi valtio ostaa markkinaehtoista liikennettä täydentävää henkilöjunaliikennettä ja lentoliikennettä. Valtio on tehnyt VR-Yhtymä Oy:n kanssa sopimuksen henkilöjunaliikenteen hankinnasta. Vuoden 2030 loppuun asti voimassa olevan sopimuksen arvo on arvonlisäverollisena enintään 34,87 mil. € vuodessa. Ostoliikennesopimus muodostuu Etelä-Suomen taajamaliikenteestä sekä kiskobussiliikenteestä kaukoliikenteen hiljaisemmilla reiteillä. Lisäksi hankintaan kuuluu mm. säännöllinen Lapin yöjunaliikenne sekä joitakin markkinaehtoista liikennettä täydentäviä Intercity- ja Pendolino-vuoroja.

Pääministeri Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisesti kilpailun syntymistä markkinaehtoiseen henkilöjunaliikenteeseen edesautetaan kilpailuttamalla julkisesti tuettua

[37] Kaukoliikenteen palvelutasomäärittely: Kaukoliikenne, 2022: Palvelutaso kaukoliikenne (5).PDF
[38] Kaukoliikenteen palvelutasomäärittely: Solmupisteet, 2022: Palvelutaso solmupisteet (1).PDF

liikennettä. Valtio valmistautuu kilpailuttamaan tulevat henkilöjunaliikenteen palvelut ja mahdollistaa myös alueellisille viranomaisille ostoliikenteen järjestämisen.

Lentoliikenteen lähtökohdaksi on asetettu markkinalähtöisyys. Markkinaehtoinen lentoliikenne täydentää liikennejärjestelmää ja toimii osana matkaketjuja. Markkinaehtoisuutta tarkastellaan pitkän aikavälin perspektiivillä: rakenteellisesti useiden Suomen lentoasemien matkustajamäärät ovat tilastojen mukaan olleet laskevalla trendillä jo vuosikymmeniä ennen koronaa, eikä trendiin ole näkyvissä muutosta mm. väestön keskittymisen, alueiden ikärakenteen ja liikelentämisen vähentymisen vuoksi. Tästä johtuvat laskeneet matkustajamäärät ja sen myötä markkinaehtoisen liikenteen rajallinen tarjonta. Lentomatkustamisen kasvun ajurina on eritoten matkailu, sillä liikematkustuksen elpyminen on hitaampaa.

Kotimaan reittilentoliikenne on ennen koronapandemiaa perustunut pääosin markkinaehtoiseen liikenteeseen pääsääntöisesti kahden markkinaehtoisen operaattorin toimesta. Koronapandemian aikana ja sen jälkeen viiden kentän markkinaehtoisen liikenteen loppuminen korvattiin valtion tilapäisellä ostoliikenteellä vuoden 2026 maaliskuun loppuun. Valtio on väliaikaisesti tukenut lentoyhteyksiä Kokkola-Pietarsaaren, Joensuun, Kajaanin, Jyväskylän ja Kemi-Tornion lentoasemille. Lisäksi on julkisin varoin ostettu lentoja Savonlinnaan sekä Poriin, ja Ahvenanmaan maakunnan hallitus on hankkinut yhteyden Maarianhaminan ja Tukholman välille. Lentoliikenteen ostot aiheuttavat ostoihin käytettävän rahoituksen lisäksi Finavialle huomattavia tappioita lentoasemien ylläpidon muodossa. Käytännössä ostot myös vaikeuttavat markkinaehtoisen liikenteen alkamista ostoliikenteen aikana ja uusien (vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien) liiketoimintamallien kehittämistä näillä yhteysväleillä.

- Valtio (liikenne-ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) arvioi joukkoliikenteen valtionavustusten kriteereitä ja mittareita valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden, erityisesti saavutettavuuden ja kestävyyden kannalta, sekä valtionavustusten vaikuttavuuden näkökulmasta. Arvioinnissa huomioidaan myös ELY-keskusten joukkoliikennetehtävien Liikenne- ja viestintävirastoon siirtymisen aikataulu. Arvioinnin perusteella julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuden kohdentumista tarkastellaan pidemmällä aikavälillä kokonaisuutena huomioiden valtion rahoituksen tavoitteet eri palveluille. Rahoituskokonaisuudelle on varattu 51,6 milj euroa/vuosittain vuosien 2026-2028 aikana ja 61,6 milj. euroa vuosittain vuodesta 2029 alkaen.

- Valtio turvaa alueellisen ja paikallisen liikenteen vähimmäispalvelutason säilymisen. Tavoitteena on mahdollistaa yhdessä kuntien kanssa mm. koulu- ja työmatkaliikennettä kaupunkiseutujen ulkopuolella myös tilanteessa, jossa

linja-autoliikenteen kustannukset ovat huomattavasti kasvaneet. Julkisen henkilöliikenteen palveluiden ostojen ja kehittämisen rahoituskokonaisuuteen varataan 10 milj. € lisärahoitus vuosittain vuodesta 2029 alkaen.

- Valtio seuraa maakuntakeskusten välisten keskeisimpien työssäkäynti- ja työasiayhteyksien kaukoliikenteen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) palvelujen kehitystä ja päivittää tarvittaessa seurannan pohjalta palvelutasotavoitteita. Valtio ottaa palvelutasotavoitteet huomioon kaukoliikenteen palvelujen (juna-, linja-auto- ja lentoliikenne) hankintojen suunnittelussa. Valtio ei hanki samalle yhteysvälille keskenään kilpailevia palveluja ja arvioi kaukoliikenteen kulkutapoja rinnakkain valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden näkökulmasta.

- Valtion tavoitteena on lisätä tosiasiallista kilpailua raideliikennemarkkinalla ja helpottaa markkinoille pääsyä. Liikenne- ja viestintäministeriön ja VR-Yhtymä Oyj:n välinen sopimus henkilöjunaliikenteen hankinnasta on voimassa 31.12.2030 asti. Sopimuksen arvo on 34,87 milj. € vuodessa. Kotimaan raideliikenteen kapasiteetin ja investointien lisäämiseksi valtio luo pitkän aikavälin näkymän henkilöjunaliikenteen palvelujen (ml. junaliikenteen ostot), sitä mahdollistavan infran ja valtion rahoituksen tavoitteista ja tasosta. Valtion ja kuntien yhteistyö on lähtökohtana alueellisen junaliikenteen suunnittelussa, kehittämisessä ja yhteisrahoittamisessa.

- Valtio (liikenne-ja viestintäministeriö yhdessä Liikenne- ja viestintäviraston kanssa) vertailee kaukoliikenteen hankinnoissa eri kulkumuotoja suhteessa suunnitelman tavoitteisiin sekä toimivien, turvallisten ja kestävien matkaketjujen edistämiseen huomioiden sekä maan sisäiset poikittaisyhteydet että kolmen tunnin saavutettavuustavoitteen täyttyminen.

- Turvataan huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä niillä reiteillä, joille markkinaehtoista liikennettä ei synny. Haetaan kaupunkeja yhdenvertaisesti kohtelevaa sopimusmallia. Maakuntalentojen ostopalveluliikenne valtion täysimääräisesti tukemana päättyy keväällä 2026. *Hallitus tarkastelee Suomen sisäisen lentoliikenteen osalta kaupunkien saavutettavuutta yhdenvertaisuus huomioiden kevään 2025 puoliväliriihessä. (päätökset puoliväliriihestä otetaan mukaan suunnitelman viimeistelyssä)*

- Valtio yhteistyössä muiden osapuolten kanssa selvittää toimintaedellytykset uusille markkinaehtoisille lentoliikenteen toimintamalleille, kuten tilaus/kutsulii-

kenteelle ja kevyemmälle lentoliikenneinfrastruktuurille, joka voi käyttää vaihtoehtoisia polttoaineita tai käyttövoimia, hyödyntää digitaalista etälennonjohtoa, perustuen muun muassa syöttö- ja kutsupohjaiseen lentämiseen.

4.7.2 Liikenteen palveluiden solmukohdat

Tavoitteena on, että tulevaisuudessa erilaiset liikenne- ja kuljetuspalvelut toimivat saumattomasti yhteen. Liikenne- ja viestintäministeriö on julkaissut vuonna 2023 esteettömyysvision, joka määrittelee, millaista kehitystä liikennejärjestelmän esteettömyydessä ja saavutettavuudessa tavoitellaan koko Suomessa. Esteettömyys ja saavutettavuus tulisi huomioida kaikessa liikennesuunnittelussa. Esteettömässä ja saavutettavassa matkaketjussa kaikki ketjun osat ovat kaikkien käytössä mahdollisista käyttäjän rajoitteista riippumatta.

Matkaketjujen kehittämisessä korostuvat tiedon hyödyntämisen ja henkilöliikenteen solmupisteiden kehittäminen. Tietoa hyödyntämällä voidaan kehittää loppukäyttäjille suunnattuja matkustajainformaatioon ja lipputuotteisiin liittyviä palveluita, joilla pyritään parantamaan erityisesti kestävien kulkumuotojen palvelutasoa. Digitalisaation avulla voidaan myös edistää uusien liikkumis- ja kuljetuspalveluiden syntymistä. Matkaketjujen kehittämisessä myös liikenneverkoilla on suuri merkitys. Myös liityntäpysäköintimahdollisuudet ovat olennainen osa toimivaa matkaketjua.

- Kunnat kehittävät keskeisiä henkilöliikenteen solmukohtia, erityisesti raideliikenneasemia, kestävän liikkumisen keskuksiksi yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Valtio (Väylävirasto) selvittää asemapalveluiden järjestämiseen soveltuvia malleja.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö ja Väylävirasto) selvittää oleellisten VR:n omistamien omaisuuserien, kuten asemien, siirtoa puolueettomille tahoille raidemarkkinoiden tosiasiallisen kilpailun vahvistamiseksi.

- Valtio (Väylävirasto) ja kunnat kiinnittävät huomioita liityntäpysäköinnin olosuhteiden parantamiseen osana matkaketjujen kehittämistä käytettävissä olevan rahoituksen puitteissa

- Kunnat vastaavat siitä, että pysäköintipolitiikka liitetään tiiviiksi osaksi kuntien liikennejärjestelmäsuunnittelua sekä seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmätyötä. Kunnat edistävät osaltaan mm. pysäköintialueiden tehokasta

hyödyntämistä sekä pysäköintiin liittyvien informaatio- ja maksupalveluiden kehittymistä.

- Valtio jalkauttaa esteettömyysvision ja YK:n vammaisten henkilöiden oikeuksien yleissopimuksen kansallisen toimintaohjelman tavoitteet liikenteen hallinnonalan keskeisiin lainsäädäntö- ja muihin ajankohtaisiin hankkeisiin liikenneinfrastruktuurin, -palveluiden ja –välineiden sekä esteettömyystiedon osalta.

4.7.3 Muut liikennepalvelut

Sujuvat matkaketjut rakentuvat julkisen liikenteen ja yksityisten liikkumispalvelujen yhteisestä tarjonnasta. Julkinen sektori toimii mahdollistajana ja toimintaedellytysten rakentajana. Palveluiden kehittymistä tuetaan varmistamalla toimivat markkinat ja tasapuoliset toimintaedellytykset. Liikenteen palvelujen kehitystä ohjaavat ihmisten liikkumistarpeiden muutokset. Palveluiden kehittämisedellytykset riippuvat monen eri tahon ja toimijan yhteistyöstä. Esimerkiksi erillislakeihin perustuvien julkisin varoin tuettujen henkilökuljetusten yhdistely turvaisi palvelujen jatkuvuutta ja voisi turvata myös kaikille avointen liikenteen palvelujen palvelutasoa haja-asutusalueilla. Yhdistely edellyttää palveluiden toteuttamiseen liittyvän tiedon hyödyntämisen lisäämistä nykyisestä.

Saaristoliikenne koostuu yhteysalusliikenteestä, maantielautoista ja -losseista sekä yksityistielosseista ja -lautoista. Maantielautta- ja yhteysalusliikenteen hoito on valtakunnallisesti keskitetty Varsinais-Suomen elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskukselle. Yhteysalusliikenne kattaa lähes kaikki Saaristomeren ja Suomenlahden vakituisesti asutut saaret, joihin ei ole tieyhteyttä.

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaan maantielautat ovat osa maanteitä. Valtio vastaa myös saariston yhteysalusliikenteestä saariston kehityksen edistämisestä annetun lain nojalla. Kyse on liikenteen ostoista, joilla pyritään takaamaan saariston asukkaiden liikkumismahdollisuudet. Osana tätä tehtävää on myös saaristoliikennettä ohjaavien säännösten ajanmukaistaminen sekä aluskannan uudistaminen, erityisesti yhteysalusliikenteen osalta. Mahdollisuuksien mukaan aluksia sähköistetään, mikä edistäisi kestävämpää liikennettä saaristoalueella.

- Liikenne- ja viestintäministeriö ja Liikenne- ja viestintävirasto käynnistävät yhteistyössä sosiaali- ja terveysministeriön ja Kelan kanssa toimet julkisesti järjestettyjen liikennepalvelujen tietopohjan rakentamisen kokonaisuuden kehittämiseksi. Pidemmällä aikavälillä kehittämisessä huomioidaan myös joukkoliikenteen palvelut.

- Maantielauttaliikenteen hankinnoissa toteutetaan laadittua hankintastrategiaa ja kilpailutetaan neljä 20 vuoden lauttaliikennekokonaisuutta, joilla varmistetaan kaluston uudistuminen sekä energia- ja kustannustehokkuuden, ympäristöystävällisyyden, liikenneturvallisuuden ja saavutettavuuden parantaminen. Myös yhteysalusliikennettä kehitetään. 15-vuotisilla sopimuksilla kyetään vähentämään liikenteen ympäristövaikutuksia ja parantamaan yhteysalusliikenteen palvelutasoa. Valtio lisää yhteysalusliikenteen määrärahaa tarvittaessa vuodesta 2029 alkaen 2 miljoonalla eurolla, mikäli kilpailutuksella ei saada vastaavia säästöjä aikaiseksi. Kustannukset maksimissaan 20 milj. € vuodessa.

- Osana maa- ja metsätalousministeriön vetämää saaristolain uudistamishanketta laaditaan yhteysalusliikenteelle yhtenäiset järjestämisperusteet, jotka ottavat kantaa reitteihin, alusten vuorotiheyteen ja aikatauluun sekä alusten teknisiin ominaisuuksiin. Järjestämisperusteet laaditaan muun muassa saaristoasian neuvottelukunnan, vakituisten ja vapaa-ajan asukkaiden ja matkailutoimijoiden näkemykset kuullen.

4.7.4 Henkilöliikenteen palveluiden digitalisaatio

Lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuus on sujuvien matkaketjujen perusta. Yhteentoimivuus parantaa asiakaskokemusta ja palvelujen houkuttelevuutta, sekä luo edellytyksiä uusien palvelujen kehittämiselle. Yhteentoimivuus edellyttää teknisen yhteentoimivuuden edellytysten lisäksi sopimista lipputulojen jakamisesta viranomaisten kesken tai markkinaehtoisen liikenteen liikennöitsijän kanssa. Tekninen yhteentoimivuus on edennyt, mutta toimijat kaipaavat lisää selkeyttä liiketaloudellisen yhteistyön edellytyksistä kilpailuoikeuden ja valtiontukisääntelyn reunaehdot huomioiden. Yhteentoimivuuden merkitys kasvaa, mikäli rautatieliikennettä järjestävien toimivaltaisten viranomaisten määrä lisääntyy tulevaisuudessa.

- Aikataulu- ja reittitietojen laadun parantamiseksi ja valtakunnallisen kattavuuden varmistamiseksi Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy yhdessä viranomais- ja yritystoimijoiden kanssa edistää tiedon hyödyntämistä. Valtio seuraa olennaisia tietoja koskevan lainsäädäntömuutoksen (2025) vaikutuksia tietojen, erityisesti liityntäpisteiden ja niiden esteettömyyttä koskevan tiedon, saatavuuteen ja laatuun.

- Kunnat ja muut joukkoliikennettä järjestävät alueelliset toimijat (joukkoliikenneviranomaiset, markkinaehtoiset liikenteenharjoittajat) jatkavat yhteistyötä

lippu- ja maksujärjestelmien yhteentoimivuuden parantamiseksi. Valtio (Liikenne- ja viestintävirasto) tukee yhteentoimivuuden kehittämistä selkeyttämällä lippuyhteistyön periaatteita.

4.8 Kuljetukset ja logistiikka

Tavaraliikenteen palveluista vastaavat yritykset. Valtion ja kuntien rooli liittyy tavaraliikenteessä erityisesti liikenneverkkoihin ja liikenteen solmupisteisiin. Tavaraliikenteen palveluiden osalta valtio edistää yritysten toimintamahdollisuuksia esimerkiksi tiedon hyödyntämistä helpottamalla sekä mahdollisiin häiriötilanteisiin varautumalla.

4.8.1 Liikennejärjestelmän varautuminen ja huoltovarmuus ja Suomen kansainvälisen logistisen aseman parantaminen

Liikennejärjestelmän tulee tarjota toimintaedellytykset normaalioloissa, normaaliolojen häiriötilanteissa ja valmiuslain tarkoittamien poikkeusolojen aikana. On tärkeää, että Suomessa voidaan luottaa liikennejärjestelmän toimivuuteen ja resilienssiin kaikissa olosuhteissa ympäri vuoden. Poikkeusoloihin ja häiriötilanteisiin varaudutaan, jotta liikennejärjestelmä säilyy mahdollisimman pitkään turvallisena, luotettavana ja käytettävänä sekä vaikeissa normaaliolojen häiriötilanteissa että poikkeusoloissa. Valmiuslaissa, liikenne- ja viestintäministeriön toimialan lainsäädännössä sekä Yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa todetaan, mihin liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin varaudutaan. Varautumiseen kuuluvat myös viranomaisten ja yritysten varautumisyhteistyö sekä kansainvälinen yhteistyö, erityisesti tiedonvaihto- ja tilannekuvayhteistyö.

Liikennejärjestelmän suunnittelussa ja huoltovarmuutta kehitettäessä on tarpeen huomioida väestöön ja talouselämään liittyvät huoltovarmuustarpeet siten kuin ne on määritelty huoltovarmuuslain (1390/1992) nojalla annetussa huoltovarmuuden turvaamisesta annetussa valtioneuvoston päätöksessä (1048/2018). Näitä ovat erityisesti elinkeinoelämälle ja yhteiskunnan toiminnalle sekä väestön toimeentulolle ja hyvinvoinnille kriittisen tärkeät kotimaan liikenne- ja kuljetuspalvelut. Myös kriittisellä infrastruktuurilla ja muilla tuotannontekijöillä on huoltovarmuudelle merkitystä. Niihin kuuluvat pääväylien lisäksi erityisesti ympärivuotiset merikuljetukset, satamat ja lentoasemat, kuljetuskalusto, ammattitaitoinen henkilöstö, aika- ja paikkatietojärjestelmät sekä liikenteen hallinta- ja ohjausjärjestelmät. Liikennejärjestelmän kriittisen infrastruktuurin ja kriittisten palveluiden merkittävyys kansalliselle turvallisuudelle tunnistetaan ja tiedostetaan.

Päivitetyssä yhteiskunnan turvallisuusstrategiassa kuvataan kokonaisturvallisuuden toimintamalli, jossa yhteiskunnan elintärkeistä toiminnoista huolehditaan viranomaisten, elinkeinoelämän, järjestöjen ja kansalaisten yhteistoimintana. Strategia sisältää myös hallinnonaloille vastuutetut strategiset tehtävät, joilla turvallisuus käytännössä tuotetaan. Yhteiskunnan turvallisuusstrategia on tarkoitus hyväksyä valtioneuvoston periaatepäätöksenä loppuvuodesta 2024[39].

Toimintaympäristössä tapahtuneet suuret muutokset edellyttävät, että Suomi tarkastelee kansainvälistä logistista asemaansa uudelleen ja parantaa sitä vaikuttavasti.

Liikenteen pohjoismaisen varautumisyhteistyön (NTPC, Suomi, Tanska, Norja Ruotsi, Islanti) työkenttä on laaja-alainen ja käsittää koko pohjoismaisen liikennejärjestelmän. Tällä hetkellä työtä tehdään erityisesti Pohjoismaisen liikenteen mallintamiseksi ja yhteisen pohjoismaisen liikennejärjestelmästrategian valmistelmiseksi. Tavoitteena on saada niin kutsuttu digitaalinen kaksonen koko Pohjoismaisesta liikenneverkosta, jotta sillä voidaan mallintaa erilaisia liikenteen häiriötilanteita ja sen avulla tunnistaa mahdollisia investointikohteita erityisesti valmius-, varautumis- ja huoltovarmuusnäkökulmasta. NTPC-yhteistyössä kiinnitetään jatkossa erityistä huomioita rajat-ylittävien yhteyksien kehittämiseen ja liikennejärjestelmien yhteensovittamiseen.

- Valtio, kunnat ja muut toimijat varautuvat liikennejärjestelmän häiriötilanteisiin lain ja Yhteiskunnan turvallisuusstrategian edellyttämällä tavalla. Varautumisessa huomioidaan, että liikennejärjestelmän häiriötön toiminta tulee yhä enenevässä määrin riippumaan muista järjestelmistä, kuten viestintä-, tietoliikenne- sekä energia-alasta.

- Liikennejärjestelmän kyberturvallisuutta ja tietosuojaa ylläpidetään ja kehitetään viranomaisten ja elinkeinoelämän yhteistyönä sekä huomioiden mm. teknologia- ja uhkaympäristökehitys.

- Valtio arvioi ja selvittää raideleveyden muutosta erityisesti Pohjois-Suomessa sotilaallisen liikkuvuuden ja teollisuuden tarpeiden näkökulmasta. Valtio laatii TEN-T-asetuksen mukaiset selvitykset ja raideleveyden muutossuunnitelman. Raidelevyttä koskeva pitkän aikavälin tavoitekuva koko rataverkon osalta on muodostettu ja raideleveyden kehittämistä koskeva valtakunnallinen näkemys muodostetaan vuonna 2026. Selvityksessä otetaan huomioon olemassa oleva rataverkko ja mahdollisesti uudet yhteystarpeet Suomesta Ruotsiin sekä tär-

[39] Yhteiskunnan turvallisuusstrategian uudistaminen (hankeikkuna, 2024): YTS2024 - Valtioneuvosto

keisiin satamiin. Lyhyen aikavälin ratkaisuja Helsinki-Tornion siirtokuormauskapasiteetin parantamiseksi voidaan tehdä jo päätöstä koko valtakunnan tavoitetilasta.

- Valtio (Traficom) laatii TEN-T-asetuksen mukaisen multimodaaleja rahtiterminaaleja koskevan markkina- ja ennakointianalyysin yhteistyössä toimijoiden kanssa

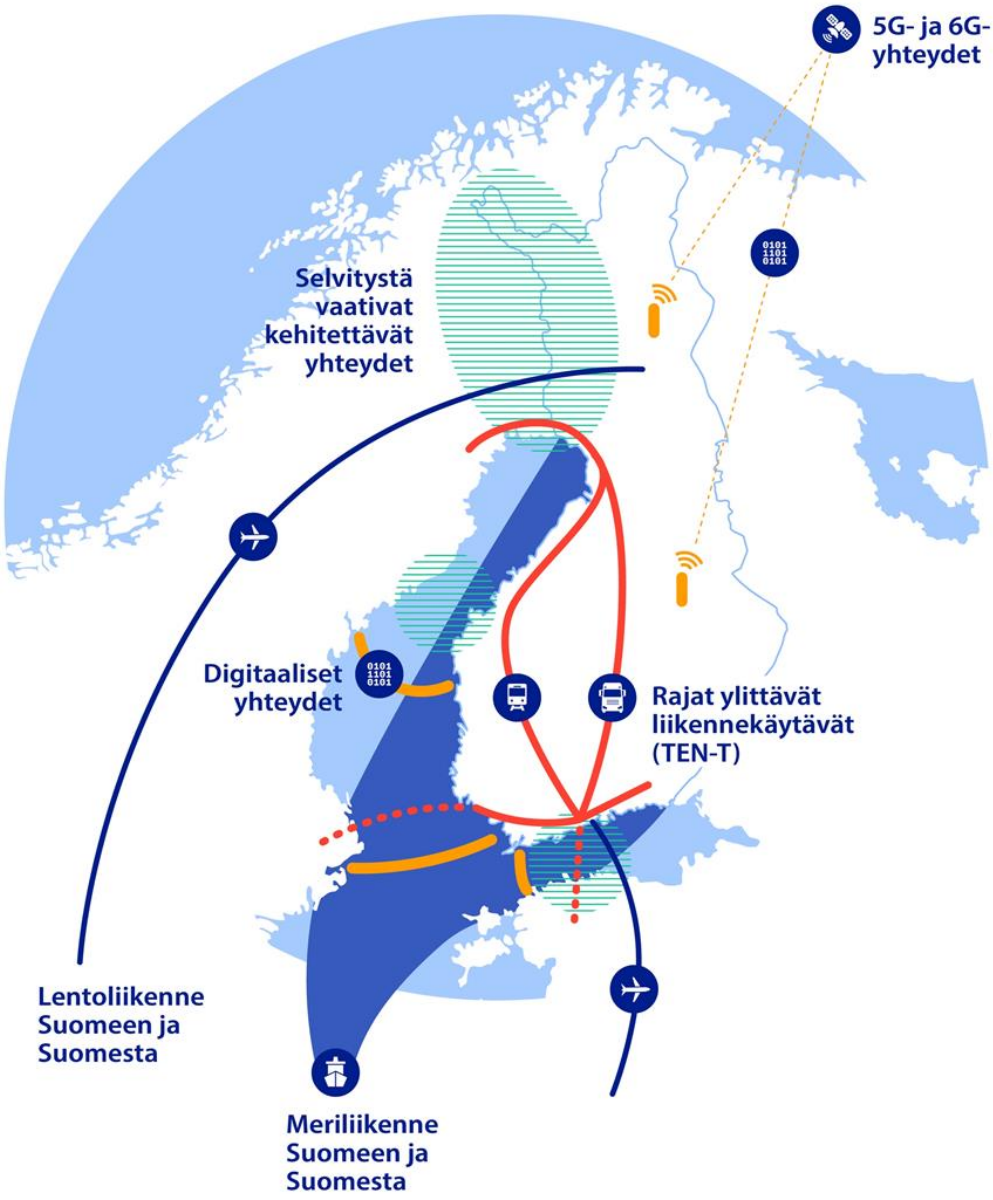
- Valtio (Traficom ja Väylävirasto) kehittää tietopohjaa kansainvälisten yhteyksien kehittämisen tarpeista ja niihin liittyvistä riskeistä. Näitä kansainvälisesti potentiaalisia yhteyksiä voivat olla uudet ja olemassa olevat yhteydet Suomesta Ruotsiin Pohjois-Suomessa, selvitettävänä oleva Merenkurkun kiinteä yhteys sekä yhteys Rail Balticaan, ml. junalauttayhteys. Kehittämisessä huomioidaan julkisen talouden tasapainottamisen välttämättömyys ja taloudellinen kantokyky.

- Valtio pyrkii pitkäjänteisesti matkailun edellytysten ja kansainvälisen saavutettavuuden parantamiseen muun muassa kansainvälisin lentoliikennesopimuksin.

- Tarkastellaan lentoyhtiöihin liittyvien investointien vapauttamista niiden kilpailukyvyn vahvistamiseksi

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) tarkastelee uusien merenalaisten datakaapelihankkeiden tarpeellisuutta pitkällä aikavälillä infran häiriönsietokyvyn ja resilienssin näkökulmasta.

- Valtio (Traficom ja Väylävirasto) huomioi mittoja ja massoja koskevan direktiivin neuvottelutuloksen ja selvittää tarpeen mukaan raskaisiin ja pitkiin kuljetuksiin soveltuvan tieverkon kehittämistarpeita.



Kuvio 4. Suomen kytkeytyminen kansainvälisesti muuhun Euroopan liikenteen ja digitalisaation kei-noin

4.8.2 Logistiikan digitalisaatio

Digitalisaation avulla voidaan sujuvoittaa ja tehostaa kuljetusketjuja (ml. tavaraliiken-teen solmupisteet) sekä vähentää liikenteen päästöjä uusien innovaatioiden ja toimin-

tamallien avulla. Logistiikan digitalisaation keskiössä on tiedon hallinta ja hyödyntäminen koko kuljetusketjulla kaikkien toimijoiden välillä. Digitalisaation ja tiedon hyödyntäminen toteutetaan sisäänrakennetun tietosuojan ja tietoturvan periaatteiden mukaisesti muun muassa tietojärjestelmien rajapintoihin liittyvien suojausten kautta. Logistiikan digitalisaatiota edistävät myös muut koko liikennejärjestelmän tiedon hyödyntämistä koskevat toimenpiteet. Tarkemmin logistiikan digitalisaatiota on käsitelty logistiikan digitalisaatiostrategiassa, joka sisältää yhteisen tavoitetilan ja vision[40]. Logistiikan digitalisaation periaatepäätöksessä linjataan keskeisistä valtioneuvoston toimista logistiikan digitalisaatiostrategian tavoitteiden toteutumiseksi[41]. Periaatepäätöksen päivityksestä on päätetty valtioneuvoston istunnossa 21.3.2024[42].

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonala) jatkaa logistiikan digitalisaatiostrategian vision mukaista alan kehitystyötä yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa. Vision pohjalta laaditun logistiikan digitalisaation periaatepäätöksen painopisteitä tarkastellaan vastaamaan toiminta- ja turvallisuusympäristön muutoksia.

- Osana EU:n sähköistä rahtitietoa ja meriliikenteen satamailmoituksia koskevan EU-lainsäädännön toimeenpanoa valtio yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa jatkaa tiedonvaihtoa edistävien välitysalustojen sekä tiedon jakamisen ja hyödyntämisen periaatteiden kehittämistä (ml. sisäänrakennettu tietosuoja ja tietoturva).

- Valtio (liikenteen hallinnonala) tarkastelee keinoja väyläkohtaisen tilastoinnin kehittämiseksi.

- Valtio (liikenteen hallinnonala) tarkastelee keinoja, miten pelastusviranomaisten tiedonsaantia voi kehittää pelastustehtävän suorittamiseksi

[40] Logistiikan digitalisaatiostrategia, 2020: http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-582-8
[41] Valtioneuvoston periaatepäätös logistiikan digitalisaatiosta (LVM/2021/42): https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=0900908f8071abb1
[42] Valtioneuvoston periaatepäätös ohjausasiakirjojen voimassaolosta (VNK/2024/27): https://valtioneuvosto.fi/paatokset/paatos?decisionId=1079

4.9 Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittäminen

4.9.1 Liikennejärjestelmän digitaalinen kaksonen

Valtio hyödyntää tiedon mahdollisuudet liikennejärjestelmän kehittämisessä, mikä tukee mm. omaisuudenhallinnan, matka- ja kuljetusketjujen, uusien palvelujen sekä automaation kehitystä. Keskeistä on kehittää kansallisia toimintamalleja siten, että ne tukevat liikennejärjestelmää koskevan tiedon tuottamista, jakamista ja hyödyntämistä kustannustehokkaasti ja lisäarvoa tuovaksi. Kehityksessä huomioidaan Eurooppalainen sääntely, kansalliset ja kansainväliset kehityshankkeet sekä yhteiskunnan toiminnan kannalta kriittisen tiedon tunnistaminen ja suojaaminen tarvittavin keinoin.

Omaisuudenhallinnassa tiedonhallinnan avulla voidaan tehostaa rajallisten resurssien käyttöä infrastruktuurin korjaus- ja kehittämistoimenpiteissä. Laadukas tiedonhallinta on edellytys myös digitaaliselle kaksoselle, jonka avulla voidaan kehittää yhä jalostuneempia infraomaisuuden ja liikenteen hallinnan menetelmiä.

Kansallisten toimintamallien kehittämisen lisäksi tarvitaan lainsäädännölliset puitteet tiedon jakamiseksi, reaaliaikaista tilannekuvaa liikenteestä kaikissa liikennemuodoissa sekä digitaalisen liiketoiminnan peruspalveluiden kokoamista.

- Valtio (liikenne- ja viestintäministeriö) luo liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalalle yhteisen ja keskitetysti johdetun tiedon hallinnan liikenteen omaisuudenhallinnan, liikenteenhallinnan ja liikenteen palveluiden kehittämistä varten. Samalla valtio edistää yhteentoimivien, skaalautuvien digitaalisten ratkaisuiden ja vakioitujen toimintatapojen kansallista käyttöönottoa hyödyntäen yhteisiä standardeja. Pitkän aikavälin tavoitteena on muodostaa liikennejärjestelmästä reaaliaikaisesti päivittyvä digitaalinen toisinto (digitaalinen kaksonen).

- Valtio arvioi lainsäädännöllisiä muutostarpeita ja kehittää näiden mukaisesti liikennetiedon tiedon hallintaa ja jakamista. Liikenne- ja viestintäministeriö määrittelee yhteistyössä muiden toimijoiden kanssa myös tiedon tuottajien, hallinnoijien, välittäjien ja hyödyntäjien roolit ja vastuut.

- Valtio parantaa Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy:n avulla tiedon saatavuutta ja hyödynnettävyyttä. Liikenteenohjausyhtiö Fintraffic Oy yhdessä liikennealan

toimijoiden kanssa edistää tietoekosysteemissä aktiivista vuoropuhelua, uusien teknisten ratkaisuiden käyttöönottoa, toimijoiden välisen luottamuksen vahvistumista liikenteen, liikkumisen ja logistiikan uutta digitaalista toimintaympäristöä luotaessa.

- Meriliikenteessä valtio ja muut toimijat edistävät meriliikenteen hallinnan digitaalisen toimintaympäristön, älykkäiden turvalaitteiden ja tarvittavien viestintäratkaisujen kehittämistä.

4.9.2 Automaation edistäminen

Liikenteen automaation tavoitteena on ihmislähtöinen kehittäminen ja hyödyntäminen, automaationäkökulmasta parempi tiedon hyödyntäminen sekä mahdollistava sääntely niin kansainvälisesti kuin tarvittaessa kansallisestikin. Tällä pyritään nykyistä turvallisempaan, tehokkaampaan ja kestävämpään liikenteeseen. Tarkemmin liikenteen automaatiota on käsitelty liikenteen automaation lainsäädäntö- ja avaintoimenpidesuunnitelmassa[43]. Tieliikenteen automaatiokokeiluissa tulisi panostaa uusien palvelu- ja liiketoimintamallien kehittämiseen, mutta tukevia toimenpiteitä tarvitaan myös muualla liikennesektorilla sen ulkopuolella (esim. infran kohdistetut kehitystoimet, hankintaosaaminen, rakennettu ympäristö)[44].

- Valtio seuraa liikenteen automaation kehitystä kaikissa kulkumuodoissa sekä arvioi ja toteuttaa sääntelyyn kohdistuvia muutostarpeita. Automaatiokehityksen EU- ja kv-sääntelyyn vaikutetaan proaktiivisesti.

- Kunta- ja joukkoliikennetoimijat seuraavat liikenteen digitalisaatio- ja automaatiokehitystä, tunnistavat uusien teknologioiden ja palvelumallien potentiaalia ja niiden edellyttämiä muutoksia ja pyrkivät kehittämään esimerkiksi joukkoliikenteen järjestämistä ja rakennetun ympäristön suunnittelua näiden mukaisesti.

[43] Liikenteen automaation lainsäädäntö ja avaintoimenpidesuunnitelma, 2021: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/163629
[44] Tieliikenteen automaatiokehitys kaupunkien joukko- ja palveluliikenteessä: https://api.hankeikkuna.fi/asiakirjat/37cb38d3-5af5-4d43-ba22-1006b8cb2abd/0aa9d0e3-b5ae-4eb2-b100-88d64334c0a4/MUISTIO_20230906084827.PDF

4.9.3 Viestintäyhteydet

Liikennejärjestelmän digitalisaation edellytyksenä ovat kattavat viestintäverkot, joiden kehittämisessä on tavoitteena varmistaa, että liikenneväylillä ja solmupisteissä on käytettävissä kattavat ja kulloiseenkin tarpeeseen riittävät viestintäyhteydet. Tietoa hyödyntämällä ja automaatiota edistämällä mahdollistetaan myös alan yritysten liiketoiminnan kasvumahdollisuuksia.

- Valtio edistää viestintäverkkojen kehittämistä huomioiden digitaalisen kompassin[45] tavoitteet, eri liikennemuotojen digitalisaation ja automaation viestintätarpeet ja olemassa olevien viestintäverkkoratkaisujen sovellettavuuden liikenteen tarpeisiin. Valtio edistää 6G-viestintäratkaisujen soveltuvuutta liikennevertikaaleille huomioiden myös ei-maanpäällisen verkkokomponentin tarjoaminen.

- Valtio kannustaa VR-Yhtymää hakemaan ratkaisuja, joilla matkaviestintäverkkojen kuuluvuus junissa paranee. Valtio edistää osaltaan VR-yhtymän ja yritysten välistä yhteistyötä junakuuluvuus-ongelman ratkaisemiseksi.

4.10 Valtion budjetin ulkopuoliset rahoitusmahdollisuudet

Pääministeri Orpon hallitusohjelman mukaan liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö asettavat virkatyöryhmän, joka tarkentaa liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistamisen tavoitetasoja, tunnistaa ja arvioi uudistamismahdollisuuksia sekä tarvittaessa laatii uudistuksia koskevan mietinnön tarkasteltujen vaihtoehtojen pohjalta.

Liikenne 12 -suunnitelma määrittää rahoituksellisia tarpeita infrastruktuurin kehittämiselle ja ylläpidolle. Liikenteen ja verotuksen kokonaisuudistustyön tuloksena voi rajoitetusti syntyä uusia mekanismeja liikennejärjestelmän tarpeiden tyydyttämiseksi, mutta kaikki uudet keinot vaativat uudenlaisia toimintamalleja, kuten yleiskatteellisten verojen korvamerkintä.

[45] Suomen digitaalinen kompassi: https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164429/VN_2022_65.pdf?sequence=1&isAllowed=y

- Liikenteen verotuksen ja rahoituksen uudistus toteutetaan vaiheittain. Työn ensimmäisessä vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö laativat liikenteen hinnoittelusta nykytilakuvauksen ja analyysin. Työn toisessa vaiheessa liikenne- ja viestintäministeriö ja valtiovarainministeriö asettavat virka-työryhmän, jonka tehtävänä on tunnistaa ja arvioida uudistamismahdollisuuksia asetettujen tavoitteiden pohjalta. Työryhmä laatii tarvittaessa uudistuksia koskevan mietinnön tarkasteltujen vaihtoehtojen pohjalta. Työryhmän toimikausi alkaa elokuussa 2025.

- Työssä tarkastellaan ensisijaisesti tie- ja rautatieliikennettä. Meriliikenne ja lentoliikenne otetaan huomioon kansainvälisen liikenteen näkökulmasta.

4.10.1 Sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet

Valtio kantaa lähtökohtaisesti vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta. Liikenneverkon rahoittaminen yhteistyössä on tarpeen niissä tapauksissa, kun se monen osapuolen intressissä. Valtion budjettirahoituksen käyttöön voidaan tehdä sopimuksellisesti poikkeuksia, mikäli muulla osapuolella, kuten teollisella toimijalla tai kunnalla, on vahva intressi jouduttaa investointia.

- Valtio kantaa jatkossakin vastuun valtion väyläverkkojen rahoituksesta omistuksen mukaisesti. Erikseen sovittaessa valtion väylähankkeita voidaan toteuttaa myös yhteisrahoitteisina kuntien ja muiden toimijoiden kanssa, kun hankkeen hyödyt rajautuvat alueellisesti tai yksittäisille toimijoille. Yhteisrahoitteisuudessa pyritään johdonmukaisuuteen ja vakiintuneisiin rahoitusosuuksiin esimerkiksi huhtikuussa 2021 julkaistun ensimmäisen Liikenne 12-suunnitelman yhteisrahoituksen periaatteiden mukaisesti huomioiden rahoituskohteiden hyötyjen kohdistuminen.

- Sopimuksellista yhteisrahoitusta valtion väyläverkolla voidaan hyödyntää erityisesti, kun kunnalla on valtiota selkeämpi intressi valtion verkolla sijaitsevan hankkeen käynnistämiseen. Kohde voi olla kokonaisuudessaan alueellisesti erityisen merkittävä tai riittävän laatutason ylittäminen on kunnille tärkeää (esim. taajamaliikenteen palvelutason nosto ja kehittäminen, hankkeesta johtuva tonttimaan vapautuminen tai sen merkittävä arvon nousu, kävelyn ja pyöräliikenteen väylien rakentaminen, logistiikka-alueiden kehittäminen ja liikenneturvallisuuden parantaminen alueella). Yhteisrahoitteisina toteutetuissa hankkeissa voidaan sopia myös kunnossapidon yhteisrahoituksesta.

4.10.2 EU-rahoitus

Keskeisin liikennejärjestelmän rahoitukseen liittyvä EU:n rahoitusinstrumentti on tällä hetkellä Verkkojen Eurooppa -väline, joka perustuu Verkkojen Eurooppa (CEF) -asetukseen (EU 2021/1153). Verkkojen Eurooppa -välineellä rahoitetaan liikenne-, viestintä- ja energiaverkkoja. Lisäksi rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen on saatavilla myös muista EU:n rahoitusinstrumenteista, kuten rakennerahastoista, Sosiaalisesta ilmastorahastosta sekä Horisontti Eurooppa- ja Digitaalinen Eurooppa –ohjelmista.

Lisäksi eurooppalaisilla digitaali-infrastruktuurikonsortioilla (EDIC) on uusi mekanismi Digitaalinen vuosikymmen 2030 –ohjelman perusteella luotuihin monikansallisiin hankkeisiin. Näissä jäsenvaltiot voivat yhdistää rahoitusta ja muita resursseja joustavasti ja tehokkaasti panostaakseen uudistaviin digitaalisiin hankkeisiin. Rahoitushakujen, kokeilujen ja pilottien rakentamisessa avainasemassa ovat erilaiset verkostot, joissa vaihdetaan tietoa ja löydetään yhteisiä tavoitteita. Keskeisiä verkostoja ovat esimerkiksi toimialan yhteiset avoimet verkostot.

Seuraavan komission monivuotisen rahoituskehyksen 2028-2034 valmistelu on käynnissä ja ehdotus rahoituskehykseksi on tarkoitus julkaista vuoden 2025 keskivaiheilla.

On hyvin epävarmaa, millaiseksi tulevat mahdolliset liikennettä koskevat rahoitusvälineet muodostuvat. Liikenne- ja viestintäministeriö on pyrkinyt ennakkovaikuttamaan mahdollisiin liikennettä koskevien rahoitusohjelmien sisältöihin yhdessä sovittujen ennakkovaikuttamisviestien mukaisesti.

Naton turvallisuusinvestointiohjelmalla (Nato Security Investment Program, NSIP) katettujen hankkeiden kustannusten pääasiallisen käyttötarkoituksen on oltava sotilaallinen infra, eikä niitä lähtökohtaisesti voida käyttää muun yhteiskunnan toiminnan rahoittamiseen. Mahdollisuus kohdentaa NSIP-rahoitusta liikennejärjestelmän kehittämiseen on arvion mukaan epätodennäköistä, mutta tarkoin tutkittava mahdollisuus.

- Suomi jatkaa EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseen, viestintäverkkojen rakentamiseen sekä digitaalisten ratkaisujen edistämiseen niin valtion väyläverkolla kuin yksityisten hallinnoimilla verkon osilla.

- Valtio vaikuttaa siihen, että seuraava MFF-kausi palvelee kansallisia rahoitustarpeita ja liikennepoliittisia tavoitteita mahdollisimman hyvin. Suomen tavoitteet liikennettä koskevalle EU-rahoitukselle ovat sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden huomiointi, ml. mahdollisten raideleveysmuutosten rahoitustarpeet,

ERTMS-kehittämisen ja digitaalisaation huomiointi, jakeluinfran kehittäminen sekä talvimerenkulun, ml. jäänmurron rahoitustarpeiden, huomiointi.

- Valtio, kunnat ja liikennealan toimijat hyödyntävät laaja-alaisesti ja täysimääräisesti EU:n rahoitusinstrumentteja (mm. Social Climate Fund, EAKR aluekehitysrahasto, Horisontti Eurooppa, Digitaalinen Eurooppa) liikennejärjestelmän kehittämiseen, mm. digitalisaatio- ja automaatiokehitystä tukevien ratkaisuiden kokeiluihin ja käyttöönottoon.

- Valtio arvioi ja hyödyntää Natosta mahdollisesti saatavilla olevia rahoituslähteitä sotilaallisen liikkuvuuden tarpeiden täyttämiseen.

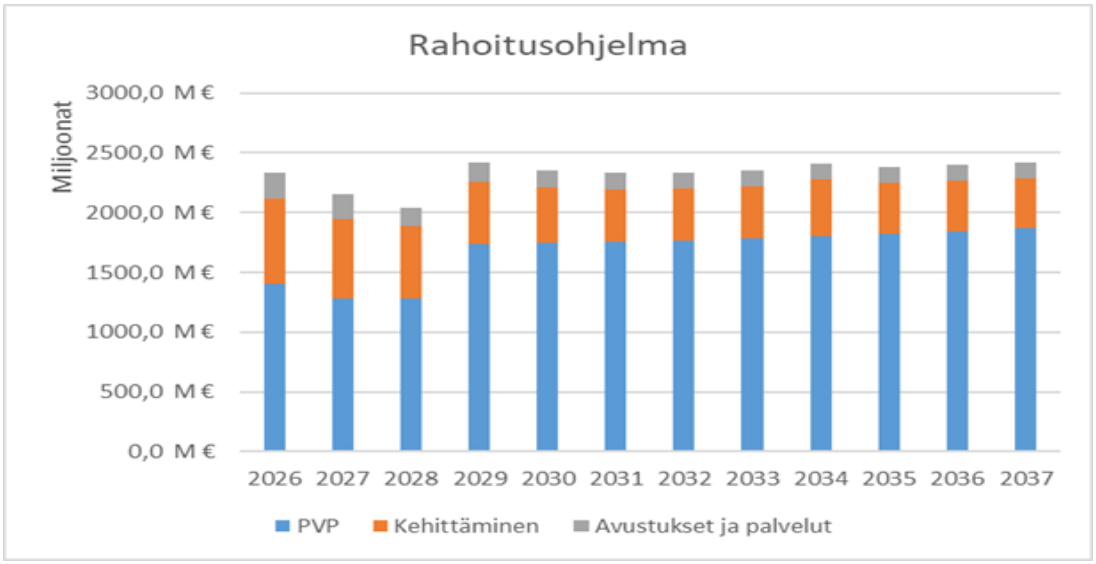
5 Valtion rahoitusohjelma

Valtion rahoitusohjelmaan on koottu liikennejärjestelmän kehittämiseen arvioidut määrärahat vuosina 2026-2037. Rahoitusohjelman toteutuminen riippuu kehys- ja talousarviopäätöksistä. Rahoitusohjelma koostuu liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan määrärahoista taulukon mukaisesti.

Taulukko 1. Rahoitusohjelma talousarviomomenttien mukaan (päivittyy julkisen talouden suunnitelman 2026-2029 mukaisesti)

	2026	2027	*2028*	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
PVP kehys	**1285,5M €**	**1285,5M €**	**1285,5M €**	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €
PVP L12 lisäys				450,0M €	460,0M €	470,0M €	480,0M €	500,0M €	520,0M €	540,0M €	560,0M €	580,0M €
HO investointiohjelma (pvp) SIDOTTU												
HO investointiohjelma (pvp) ARVIO SITOMATON	120,0M €											
PVP	**1405,5M €**	**1285,5M €**	**1285,5M €**	**1735,5M €**	**1745,5M €**	**1755,5M €**	**1765,5M €**	**1785,5M €**	**1805,5M €**	**1825,5M €**	**1845,5M €**	**1865,5M €**
Kehittäminen 77+78+79 (sitomaton+sidottu)	**242,3M €**	**212,6M €**	**150,4M €**	212,1M €	188,0M €	190,0M €	190,0M €	190,0M €	227,0M €	160,0M €	163,0M €	169,0M €
Kehittäminen L12 lisäys				40,0M €	120,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	170,0M €	170,0M €	170,0M €
HO investointiohjelma (kehittäminen) SIDOTTU	**420,0M €**	**358,7M €**	**324,7M €**	172,0M €	61,5M €	3,0M €						
HO investointiohjelma (kehittäminen) ARVIO SITOMATON	37,3M €	37,3M €	37,3M €									
Digirata (toteutusvaihe, sisältyy sidottuun)	3,0M €	3,0M €	3,0M €									
Digirata (toteutusvaihe jatko L12)	14,0M €	47,0M €	90,0M €	98,0M €	98,0M €	96,0M €	96,0M €	95,0M €	95,0M €	95,0M €	92,0M €	86,0M €
Kehittämisen suunnittelu (sisältyy sidottuun)	**8,0M €**	**8,0M €**	**8,0M €**	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €
Kehittäminen	**713,6M €**	**655,7M €**	**602,4M €**	**522,1M €**	**467,5M €**	**439,0M €**	**436,0M €**	**435,0M €**	**472,0M €**	**425,0M €**	**425,0M €**	**425,0M €**
Junaliikenteen ostot	**34,9M €**	**34,9M €**	**34,9M €**	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €
Lentoliikenteen ostot	**4,0M €**	**1,0M €**	**1,0M €**	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €
Palvelut, Yhteysalusliikenteen ostot	**19,9M €**	**17,9M €**	**17,9M €**	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €
Palvelut, Yhteysalusliikenteen ostot L12 lisäys				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki	**9,8M €**	**9,8M €**	**9,8M €**	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €
Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki	**8,1M €**	**8,1M €**	**8,1M €**	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen	**32,3M €**	**32,3M €**	**32,3M €**	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen L12 lisäys				10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €
Liikkumisen ohjaus	**0,6M €**	**0,6M €**	**0,6M €**	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €
Kehittämishankkeet	**0,8M €**	**0,8M €**	**0,8M €**	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €
Palvelut	**110,3M €**	**105,3M €**	**105,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**
Avustukset raideliikenne (sidottu)	**20,3M €**	**18,9M €**	**17,4M €**	14,8M €	4,2M €	1,8M €						
HO investointiohjelma (MAL-varaus) SIDOTTU	**75,6M €**	**76,3M €**	**24,1M €**	9,2M €								
Avustukset yksityisteiden hoitoon ja kunnossapitoon	**5,5M €**	**8,5M €**	**4,2M €**	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	4,2M €
Avustukset yksityisteiden hoitoon ja kunnossapitoon L12 lisäys				4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	**3,0M €**	**0,0M €**	**4,3M €**	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	4,3M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen L12 lisäys				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemat	**0,9M €**	**0,9M €**	**0,9M €**	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €
Avustukset	**105,3M €**	**104,6M €**	**50,9M €**	**39,4M €**	**19,6M €**	**17,2M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**
Avustukset ja palvelut	**215,6M €**	**209,9M €**	***156,2M €***	**156,7M €**	**136,9M €**	**134,5M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**
Yhteensä	**2334,6M €**	**2151,0M €**	***2044,1M €***	**2414,2M €**	**2349,9M €**	**2328,9M €**	**2334,2M €**	**2353,2M €**	**2410,2M €**	**2383,2M €**	**2403,2M €**	**2423,2M €**

Kuviossa 5 on esitetty liikennejärjestelmän kehittämisen arvioitu rahoitus jaettuna perusväylänpitoon, liikenneverkon kehittämiseen, avustuksiin ja palveluihin vuosina 2026-2037.



Kuvio 5. Rahoitusohjelma vuosille 2026-2037 (päivittyy julkisen talouden suunnitelman mukaan)

6 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista

Luku 6 täydentyy lausuntokierroksen jälkeen suunnitelman viimeistelyvaiheessa. Ympäristöselostus kokonaisuudessaan on lausuttavana samaan aikaan suunnitelmaluonnoksen kanssa.

6.1 Tiivistelmä vaikutusarvioinnista

6.2 Vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin

6.3 Ympäristövaikutusten arviointi

xxx ministeriön julkaisusarja 2024:xx
LUONNOS

Valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman vaikutus-arviointi: Ympäristöselostus

Julkaisujen jakelu
Distribution av publikationer

Valtioneuvoston julkaisuarkisto Valto

Publikations-
arkivet Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Publication distribution

Institutional Repository for the Government of Finland Valto

julkaisut.valtioneuvosto.fi

Tuplaklikkaa ja kirjoita ministeriö
Klikkaa ja valitse tekijänoikeustaso

ISBN pdf:
ISSN pdf:

ISBN painettu:
ISSN painettu:

Taitto: Valtioneuvoston hallintoyksikkö, Julkaisutuotanto

Helsinki 2024 Finland (kieliversioissa)

Paino: Grano Oy, 2024

Kuvailulehti
12/2024

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristöselostus

VNK täyttää, sarja ja numero		**Teema**
Julkaisija	Liikenne- ja viestintäministeriö	
Tekijä/t		
Toimittaja/t		
Yhteisötekijä	Liikenne- ja viestintäministeriö, Liikenne- ja viestintävirasto, Väylävirasto	
Kieli	suomi	**Sivumäärä**

Tiivistelmä

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä vuoteen 2037 saakka. Suunnitelman valmistelu perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005). Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, liikenneverkot, palvelut ja liikennejärjestelmän tukitoimet. Suunnitelma on valmisteltu liikenne- ja viestintäministeriön johdolla parlamentaarisen ohjausryhmän ohjauksessa ja vuorovaikutteisesti sidosryhmien kanssa.

Vaikutusarviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Vaikutusarvioinnilla lisätään ymmärrystä liikennejärjestelmän kehittämisen vaikutuksista ja edistetään tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Suunnitelmasta on laadittu viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005, SOVA-laki) mukainen ympäristöarviointi. Lisäksi on arvioitu miten valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristöselostuksessa kuvataan suunnitelman tavoitteet, toimenpideohjelman sisältö sekä valmistelun aikainen vuorovaikutus ja viestintä. Selostus sisältää vaikutusarvioinnin tavoitteet, ympäristön nykytilakuvauksen ja vertailuvaihtoehdon kuvauksen, jotka ovat arvioinnin lähtökohtana. Vaikutukset on kuvattu suunnitelman tavoitteiden ja arviointikehikon mukaisesti. Suunnitelman ympäristövaikutukset ja haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimet on esitetty omassa luvussaan. Lisäksi on kuvattu suunnitelman vaikuttavuuteen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia sekä suunnitelman seurannan toteuttaminen.

Klausuuli	
Asiasanat	Ympäristöselostus, liikennejärjestelmä, ympäristövaikutusten arviointi, ympäristövaikutukset, arviointi, valtakunnallinen suunnittelu

ISBN PDF	**ISSN PDF**
ISBN nid.	**ISSN painettu**
Asianumero	**Hankenumero**

Julkaisun osoite

Presentationsblad
12/2024

En miljöbedömning om den riksomfattande trafiksystemplanen

VNK täyttää, sarjanimi ja numero	**Tema**
Utgivare	Napsauta ja kirjoita ministeriö
Författare	
Redigerare	
Utarbetad av	
Språk	**Sidantal**

Referat

Den riksomfattande trafiksystemplanen är en strategisk plan för utvecklingen av Finlands trafiksystem fram till 2037. Beredningen av planen baserar sig på lagen om trafiksystem och landsvägar (503/2005). I planen behandlas alla trafikformer, person- och godstrafik, trafiknät, tjänster och stödåtgärder för trafiksystemet. Planen har beretts under ledning av kommunikationsministeriet, under styrning av den parlamentariska styrgruppen och i växelverkan med intressegrupper.

Konsekvensbedömningen är en viktig del av beredningen av den riksomfattande trafiksystemplanen. Genom konsekvensbedömningen ökar förståelsen för konsekvenserna av trafiksystemets utveckling och man främjar ett kunskapsbaserat beslutsfattande. Av den riksomfattande trafiksystemplanen har det gjorts en miljöbedömning enligt lagen om bedömning av miljökonsekvenserna av myndigheters planer och program (SMB-lagen, 200/2005). Dessutom har man bedömt hur den riksomfattande trafiksystemplanen motsvarar de mål som satts för den.

I miljörapporten för den riksomfattande trafiksystemplanen beskrivs planens mål, åtgärdsprogrammets innehåll samt växelverkan och kommunikationen under beredningen. Rapporten innehåller mål för konsekvensbedömningen, en beskrivning av miljöns nuläge och en beskrivning av jämförelsealternativ. Dessa utgör utgångspunkt för bedömningen. Konsekvenserna har beskrivits i enlighet med planens mål och bedömningsram. Planens miljökonsekvenser och åtgärderna för att förebygga och lindra de skadliga effekterna presenteras i ett eget kapitel. Dessutom beskrivs de risker och möjligheter som hänför sig till planens genomslag samt genomförandet av uppföljningen av planen.

Klausul	
Nyckelord	Miljörapport, trafiksystem, miljökonsekvensbedömning, miljökonsekvenser, bedömning, riksomfattande planering

ISBN PDF	**ISSN PDF**
ISBN tryckt	**ISSN tryckt**
Ärendenr.	**Projektnr.**
URN-adress	

Description sheet 12/2024

The environmenal assesment of the National Transport System Plan

VNK täyttää, sarjanimi ja numero	**Subject**
Publisher	
Author(s)	
Editor(s)	
Group author	
Language	**Pages**

Abstract

The National Transport System Plan is a strategic plan on the development of the Finnish transport system up to 2037. Preparations for the plan are based on the Act on the Transport System and Highways (503/2005). The plan will cover all transport modes, passenger and goods transport, transport networks, services and support measures for the transport system. The plan has been prepared in a parliamentary steering group under the leadership of the Ministry of Transport and Communications and in close interaction with stakeholders.

The impact assessment is an important part of the preparation of the National Transport System Plan. It will increase the understanding of the effects of developing the transport system and promote knowledge-based decision-making. An environmental assessment in accordance with the Act on the Environmental Impact Assessment of Public Authorities' Plans and Programmes (200/2005) has been carried out on the Plan. In addition, an assessment has been conducted regarding the objectives set for the National Transport System Plan and how the plan meets these objectives.

The environmental report of the National Transport System Plan describes the objectives of the plan, the content of the action programme and the interaction and communication during the preparation. The report includes the objectives of the impact assessment, a description of the current state of the environment as well as a description of the reference option, which serve as the basis for the assessment. The impacts have been described in accordance with the objectives and the assessment framework of the plan. One chapter has been dedicated for the environmental impacts of the plan and the measures to prevent and mitigate the adverse impacts. The report also describes the risks and opportunities associated with the effectiveness of the plan as well as the implementation of the follow-up scheme.

Provision	
Keywords	environmental report, transport system, environmental impact assessment, environmental impact, assessment, national planning

ISBN PDF	**ISSN PDF**
ISBN printed	**ISSN printed**
Reference no.	**Project no.**
URN address	

Sisältö

1 Yhteenveto 11

2 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma 13

2.1 Suunnitelman pääasiallinen sisältö ja tavoitteet 13

2.2 Suunnitelman valmistelu 18

2.3 Vuorovaikutus ja viestintä 20

3 Vaikutusarvioinnin lähtökohdat ja tavoitteet 22

3.1 Vaikutusarvioinnin säädösperusta 22

3.2 Arvioinnin tavoitteet ja arviointikehikko 24

3.3 Arvioinnin vertailuasetelma, aineistot ja menetelmät 25

3.4 Suunnitelman kannalta merkitykselliset ympäristötavoitteet 27

4 Ympäristön nykytila 41

4.1 Ilmastonmuutos 41

4.2 Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen 42

4.3 Luonnon monimuotoisuus 43

4.4 Luonnonvarojen käyttö ja materiaalitehokkuus 44

4.5 Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit 45

4.6 Yhdyskuntarakenteen kestävyys 47

4.7 Suunnitelman kannalta merkitykselliset ympäristöongelmat 48

5 Vertailuvaihtoehto 49

5.1 Vertailuvaihtoehdon kuvaus 49

5.2 Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso vertailuvaihtoehdossa 54

5.3 Taloudellinen kestävyys vertailuvaihtoehdossa 58

5.4 Ekologinen kestävyys vertailuvaihtoehdossa 61

5.5 Sosiaalinen kestävyys vertailuvaihtoehdossa 65

5.6 Liikennejärjestelmän turvallisuus vertailuvaihtoehdossa 68

5.7 Vertailuvaihtoehdon vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin 71

6 Suunnitelman vaikutukset 73

6.1 Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso 73
6.2 Taloudellinen kestävyys 77
6.3 Ekologinen kestävyys 81
6.4 Sosiaalinen kestävyys 88
6.5 Liikennejärjestelmän turvallisuus 91
6.6 Vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin 94

7 Suunnitelman ympäristövaikutukset ja haitallisten vaikutusten ehkäiseminen 98
7.1 Suunnitelman ympäristövaikutukset 98
7.2 Suunnitelman haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteet 100

8 Suunnitelman vaikuttavuuteen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia 103

9 Suunnitelman seuranta 107

LUKIJALLE

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma (Liikenne 12 -suunnitelma) on liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukainen strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä 12 vuodeksi. Suunnitelma sisältää muun muassa liikennejärjestelmän nykytilaa ja toimintaympäristön muutoksia koskevan arvion, valtakunnallista liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpideohjelman tavoitteiden saavuttamiseksi. Lisäksi suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma sekä suunnitelman vaikutusarviointi.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on nyt valmisteltu toista kertaa liikenne- ja viestintäministeriön johdolla ja parlamentaarisessa ohjauksessa. Valmistelun aikainen vuorovaikutus sidosryhmien kanssa ja lausuntokierrokselta saatu palaute on osaltaan vaikuttanut suunnitelman sisältöön sekä vaikutusarvioinnin valmisteluun.

Vaikutusarviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Kyse on etukäteisarvioinnista, jossa tuotetaan tietoa suunnitelman ja sen vaihtoehtojen todennäköisistä vaikutuksista saavutettavuuteen ja matkojen ja kuljetusten palvelutasoon, liikennejärjestelmän turvallisuuteen sekä taloudelliseen, ekologiseen ja sosiaaliseen kestävyyteen. Vaikutusarviointi tuo esiin suunnitelman mahdollisia merkittäviä välittömiä ja välillisiä vaikutuksia.

Liikennejärjestelmäsuunnitelmasta tehdään viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukainen ympäristöarviointi (SOVA-laki). Ympäristövaikutukset on arvioitu ja huomioitu suunnitelman valmistelussa ja hyväksymisessä lain edellyttämällä tavalla.

Lisäksi vaikutusarvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota siihen, kuinka valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa sille asetettuihin tavoitteisiin.

Vaikutusarvioinnin tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Sen avulla suunnitteluratkaisuista tehdään läpinäkyvämpiä ja hyväksyttävämpiä. Arviointi kannustaa vuorovaikutukseen, tiedonjakamiseen ja yhdessä oppimiseen.

Napsauta ja kirjoita Allekirjoittajan nimi.
Napsauta ja kirjoita julkaisukuukausi ja -vuosi, esim. Huhtikuu 2018

1 Yhteenveto

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on strateginen suunnitelma Suomen liikennejärjestelmän kehittämisestä pitkällä aikavälillä. Suunnitelmassa esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmaan sisältyy valtion rahoitusohjelma. Suunnitelma luo liikenteen hallinnonalalle pitkäjänteistä strategista ohjaavuutta ja tehostaa yhteiskunnan resurssien käyttöä.

Suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia on arvioitu laadullisesti arviointikehikon ja viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005, SOVA-laki) mukaisesti.

Suunnitelman toimenpiteet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Merkittävin tavoitetta tukeva toimenpide on lisäpanostus perusväylänpitoon, jolla parannetaan erityisesti alemman tieverkon kuntoa. Tämä parantaa pienentyvien matka-aika- ja kuljetuskustannusten kautta erityisesti alueiden sisäistä saavutettavuutta. Pienetyvistä kuljetuskustannuksista hyötyvät kuitenkin myös useat vientiteollisuuden alat, erityisesti metsäteollisuus, jolloin Suomen kansainvälinen saavutettavuus paranee. Kehittämishankkeiden rahoituksen avulla voidaan parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta myös TEN-t-ydinverkolla ja muilla pääväylillä.

Suunnitelman toimenpiteillä on sekä myönteisiä että kielteisiä vaikutuksia turvallisuustavoitteeseen. Myönteiset vaikutukset liittyvät kokonaisturvallisuuteen ja huoltovarmuuteen. Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden tarpeet kaikissa väylämuodoissa, ja logistiikan solmukohtien, kuten satamien ja terminaalien, merkitys huoltovarmuudelle on tunnistettu. Kielteiset vaikutukset liittyvät alemman tieverkon kunnon paranemiseen, mikä voi nostaa ajonopeuksia ja lisätä liikenneonnettomuuksia. Toisaalta suunnitelman liikenneverkon parantamistoimenpiteillä parannetaan tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta paikallisesti.

Suunnitelmassa tehty strateginen linjaus liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentamisesta erityisesti perusväylänpitoon tukee taloudellisen kestävyyden tavoitetta. Kehittämishankkeiden osalta tavoitteen toteutuminen riippuu siitä, miten rahoitusta kohdistetaan jatkosuunnittelussa. Vaikutukset julkistalouteen ovat kielteisiä, koska valtion menot liikennejärjestelmään kasvavat. Ekologiseen kestävyyteen vaikutukset ovat lievästi kielteisiä, johtuen muun muassa rakentamisen ja kunnossapidon kasvihuonekaasupäästöistä sekä luonnonvarojen käytön kasvusta suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Sosiaaliseen kestävyyteen vaikutukset ovat lievästi myönteisiä, koska liikkumisen mahdollisuudet paranevat.

SOVA-lain mukaisten ympäristövaikutusten osalta vaikutusarviointi tarkentuu suunnitelman toimeenpanon yhteydessä, muun muassa investointiohjelman valmisteluun liittyvässä tarkemmassa hankesuunnittelussa. Hankkeilla voi olla paikallisesti ja alueellisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia esimerkiksi yhdyskunta- ja aluerakenteeseen, luonnon monimuotoisuuteen tai vesistöjen tilaan. Niitä ei voi kuitenkaan huomioida tässä ympäristöselostuksessa, sillä tässä vaiheessa suunnittelua ei vielä tiedetä, mihin hankkeisiin suunnitelman rahoitus kohdentuu. Ympäristöselostuksessa annetaan jatkosuunnittelua varten suosituksia haitallisten ympäristövaikutusten lieventämiseksi ja ehkäisemiseksi.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seuranta sisältää toimenpiteiden toteutumisen seurannan sekä suunnitelman suorien ja toimeenpanosta aiheutuvien välillisten merkittävien vaikutusten seurannan. Suunnitelman seuranta on osa laajempaa liikennejärjestelmän tilan seurantaa.

2 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma

2.1 Suunnitelman pääasiallinen sisältö ja tavoitteet

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on kokonaisvaltainen strateginen suunnitelma liikennejärjestelmän kehittämisestä pitkällä aikavälillä. Suunnitelmassa käsitellään kaikki liikennemuodot, henkilö- ja tavaraliikenne, palvelut ja liikenneverkot sekä liikennejärjestelmän tukitoimet.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa 2026–2037 esitetään liikennejärjestelmän nykytilaa ja tulevaa toimintaympäristöä koskeva arvio, liikennejärjestelmää koskevat tavoitteet sekä toimenpiteet tavoitteiden saavuttamiseksi. Suunnitelmaan sisältyvään 12-vuotiseen toimenpideohjelmaan sisältyy sekä valtion että kuntien toimenpiteitä. Suunnitelman sisältämä valtion rahoitusohjelma on edellyttänyt taloudellisen raamin asettamista suunnittelukaudelle.

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnittelusta on muodostunut jatkuva prosessi, johon sisältyvät tietopohjan kehittäminen, suunnitelman laadinta laajaa tietopohjaa ja vaikutusarviointia hyödyntäen, suunnitelman toimeenpano sekä sen seuranta. Liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu perustuu ajantasaiseen tietoon sekä monipuoliseen yhteistyöhön ja vuorovaikutukseen eri toimijoiden kanssa, joita ovat muun muassa kunnat, kaupunkiseudut ja maakunnat, valtionhallinto, elinkeinoelämä ja yritykset, tutkimuslaitokset, järjestöt ja kansalaiset.

Liikenne- ja viestintävirasto tukee liikennejärjestelmän systemaattista ja tietoon perustuvaa kehittämistä tuottamalla kokonaiskuvaa liikennejärjestelmän nykytilasta, kehitystarpeista ja toimintaympäristössä tapahtuvista muutoksista. Tietopohja on koottu julkisesti saatavilla olevaan liikennejärjestelmäanalyysiin, jota päivitetään säännöllisesti.

Keskeinen osa suunnitelman toimeenpanoa ovat Väyläviraston vastuulla olevat ja säännöllisesti päivittyvät investointiohjelma, suunnitteluohjelma ja perusväylänpidon perussuunnitelma, jotka laaditaan perustuen valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan valtakunnallisesti yhtenäisin kriteerein, pohjaten liikennejärjestelmäanalyysissä tunnistettuihin tarpeisiin.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma on tärkeässä osassa kansallisen tason ja EU-tason vaikuttamisessa. Tavoitteena on, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma luo jatkuvuutta, ennakoitavuutta ja pitkäjänteisyyttä liikennejärjestelmän kehittämiseen.

Suunnitelman tavoitteet

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annettu laki asettaa liikennejärjestelmäsuunnittelun tavoitteeksi edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää. Laki velvoittaa ottamaan suunnittelussa huomioon muun muassa yhdyskuntarakenteelliset ja sosiaalisen tasa-arvon näkökohdat, liikenteen ympäristöhaittojen ennaltaehkäisemisen ja vähentämisen sekä liikennejärjestelmän energiatehokkuuden.

Valtakunnalliselle liikennejärjestelmäsuunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys. Tavoitteita yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Tavoitteet on priorisoitu toisaalta suhteessa toivottuihin ja tavoiteltaviin vaikutuksiin sekä toisaalta suhteessa käytettävissä oleviin resursseihin ja niiden kustannustehokkaaseen hyödyntämiseen.

Suunnitelman tavoitteet toimivuus, turvallisuus ja kestävyys on kuvattu tarkemmin alla. Tavoitteiden tarkempi kuvaus toimii vaikutusarvioinnin lähtökohtana. Suunnitelmassa tavoitteita tarkentavat strategiset linjaukset, jotka on kuvattu suunnitelman luvussa 4.3 ja alueelliset painotukset. Ne ohjaavat osaltaan jatkosuunnittelua ja toimeenpanoa.

1. **Toimivuus**

Liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutuminen, saavutettavuus, matka-aikojen ennakoitavuus sekä

matkustusmukavuus. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämisratkaisut mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden.

2. Turvallisuus

Liikennejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavat tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus, raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus sekä tietoturvallisuus liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Kokonaisturvallisuudella tarkoitetaan tilaa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttu.

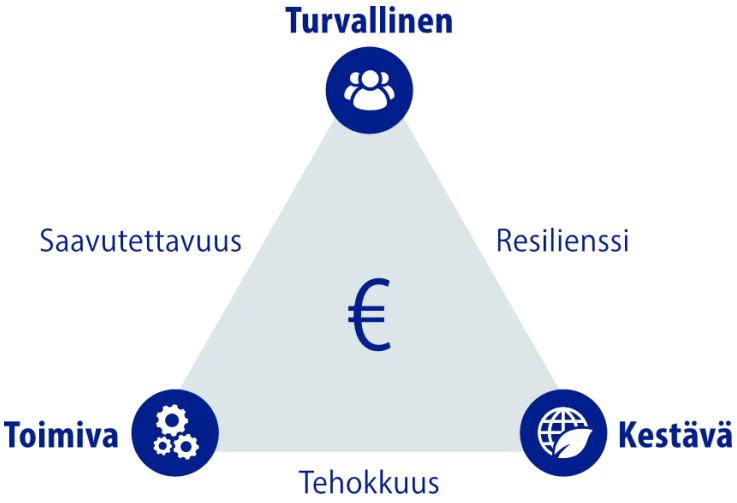
3. Kestävyys

Liikennejärjestelmän kestävyyteen vaikuttavat taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys.

Taloudellisella kestävyydellä tarkoitetaan kansantalouden resurssien eli pääoman, työn ja luonnonvarojen, tehokasta käyttöä. Tämä tarkoittaa, että tavoitteet pyritään saavuttamaan mahdollisimman tehokkaalla resurssien suunnittelulla ja käytöllä.

Ekologisesti kestävä liikennejärjestelmä tukee kestävää yhdyskuntarakennetta ja resurssivastuullisuutta sekä ehkäisee tai lieventää ympäristöön kohdistuvia paineita (päästöt ja saastuminen, melu ja tärinä, luontokato). Kansallisten toimien lisäksi kansainvälinen yhteistyö on hyvin keskeisessä asemassa pyrittäessä ekologiseen kestävyyteen.

Sosiaalisesti kestävä liikennejärjestelmä mahdollistaa liikkumisen edellytykset ja hyvät elinolot (turvallisuus, terveys) mahdollisimman samanarvoisesti riippumatta yksilöiden sosioekonomisesta taustasta, fyysisistä ominaisuuksista tai asuinpaikasta.



Kuva 1. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteet.

Suunnitelman sisältö

Suunnitelma alkaa katsauksella liikennejärjestelmän nykytilaan ja toimintaympäristön muutoksiin. Suunnitelmassa tarkastellaan suunnitelman oikeusperustaa, liikennejärjestelmän eri suunnittelutasoja, suunnittelun lähtökohtia sekä suunnitelman yhteensovitusta muuhun kansalliseen suunnitteluun.

Suunnitelman toimenpideohjelmassa käsitellään liikennejärjestelmäsuunnittelun ja tietopohjan kehittämistä, liikenneverkkoja ja liikenteen solmukohtia, henkilöliikenteen palveluita, kuljetuksia ja logistiikkaa, liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämistä sekä valtion budjetin ulkopuolisia rahoitusmahdollisuuksia. Toimenpideohjelma sisältää myös kumppanuuksiin sekä kansainväliseen yhteistyöhön liittyviä kehittämistoimenpiteitä.

Suunnitelmassa valtion väyläverkon toimenpiteet kohdistuvat maanteiden, rataverkon ja vesiväylien kunnossapitoon ja kehittämiseen. Valtion väyläverkon ja muun liikenneverkon kehittämistarpeet on koottu liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan. Sekä perusväylänpidon että kehittämisen osalta rahoitusta suunnataan strategisessa tilannekuvassa tunnistettuihin kohteisiin suunnitelman toimeenpanon liittyvien tarkempien suunnitelmien yhteydessä (muun muassa investointiohjelma, suunnitteluohjelma, perussuunnitelma).

Maanteitä, rataverkkoa ja vesiväyliä ylläpidetään ja korjataan perusväylänpidon rahoituksella, jonka vuosittainen taso nousee vuodesta 2029 alkaen 1,74–1,85 miljardiin euroon. Kokonaisuutena perusväylänpidon rahoitus on noin 20 miljardia euroa vuosina 2026–2037. Lisärahoituksen tavoitteena on varmistaa koko väyläverkon liikennöitävyys ja liikenteen palvelut sekä kansalaisille että elinkeinoelämälle. Tavoitteena on myös pysäyttää korjusvelan kasvu ja kääntää sen määrä laskuun.

Väyläverkon kehittämiseen suunnataan rahoitusta yhteensä yli 6 miljardia euroa vuosina 2026–2037, josta toistaiseksi sitomatonta rahoitusta on 2,7 miljardia euroa. Päätetyille hankkeille on varattu noin 3,1 miljardia (ml. Digirata). Väyläverkon kehittämisessä priorisoidaan liikenneverkon strategiseen tilannekuvaan pohjautuen TEN-T-asetuksen mukaisten vaatimusten täyttäminen koko verkolla osana valtakunnallista kokonaisharkintaa. Rataverkolla voidaan huomioida Suomen erillisverkkoasemasta johtuvat poikkeukset ja tieverkolla tunnistetaan poikkeuksen piirissä olevat maantiet. Erityistä huomiota kiinnitetään kuitenkin TEN-T-ydinverkkokäytävien pullonkauloihin niin maanteillä kuin radoilla.

Valtion infrastruktuuriavustusten kokonaismäärät ovat maltillisia. Yksityisteiden valtionavustusten määräraha vuosina 2026–2028 on keskimäärin 6,1 miljoonaa euroa vuodessa. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 4,0 miljoonalla eurolla vuodessa, jolla turvataan mm. elinkeinoelämän ja huoltovarmuuden kannalta kriittisiä yhteyksiä. Jalankulun ja pyöräliikenteen valtionavustusten määräraha on keskimäärin 2,7 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026-2028. Vuodesta 2029 alkaen avustusta korotetaan 2,0 miljoonalla eurolla vuodessa.

Suunnitelmaan on integroitu hallitusohjelman mukaiset kävelyn ja pyöräilyn edistämisohjelma sekä lentoliikennestrategia. Lentoliikenteen osalta on pyritty löytämään kestävä ratkaisu lentoasemaverkon rahoitushaasteeseen muuttuneessa toimintaympäristössä. Satamien osalta on tunnistettu niiden tärkeä rooli ulkomaankaupan ja huoltovarmuuden kannalta.

Henkilöliikenteen palveluiden osalta merkittävää, ostovoimakorjausta huomioivaa määrärahalisäystä ei ole tehty. Tämä tarkoittaa, että vain vähimmäispal-

velutaso pystytään säilyttämään. Valtio lisää tukea 10 miljoonaa euroa alueelliseen ja paikalliseen liikenteeseen, jotta nykyinen vähimmäispalvelutaso säilyy.

Toimenpideohjelmassa korostuu läpileikkaavana teemana huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden kasvanut painoarvo. Myös digitalisaatio niin henkilö- kuin tavaraliikenteen osalta on huomioitu kattavasti. Liikenteen digitaalisen toimintaympäristön kehittämisessä korostuu liikennejärjestelmän digitaalisen kaksonen kehitystyö.

Valtion budjetin ulkopuolisen rahoituksen osalta pyritään jatkamaan yhteisrahoituksen periaatteiden soveltamista sekä EU-rahoituksen täysimääräistä hyödyntämistä liikennejärjestelmän kehittämisessä.

2.2 Suunnitelman valmistelu

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman laatiminen perustuu lakiin liikennejärjestelmästä ja maanteistä (503/2005). Suunnitelma on laadittu liikenne- ja viestintäministeriön johdolla sekä parlamentaarisen työryhmän tuella.

Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnittelulla tavoitellaan pitkäjänteistä, yli hallituskausien jatkuvaa ja ennakoitavaa liikennejärjestelmän kehittämistä. Suunnitelma ohjaa koko liikenteen hallinnonalan toimintaa läpinäkyvästi osoittaen samalla valtion yhtenäisen tahtotilan valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämiseksi.

Julkisen talouden suunnitelma toimii valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman taloudellisena raamina ensimmäisten suunnitelmavuosien osalta. Tavoitteena on, että valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vaikuttaa julkisen talouden suunnitelmaan ja valtion talousarvioesityksiin valmistumisensa jälkeen. Suunnitelma päivitetään ja sovitetaan yhteen julkisen talouden suunnitelman kanssa hallituskausittain. Samalla suunnitellaan seuraavat neljä vuotta eteenpäin.

Liikenne- ja viestintäministeriö on valmistellut suunnitelman ja sen arviointiohjelman yhteistyössä suunnitelman kannalta keskeisten ministeriöiden, viranomaisten ja muiden toimijoiden kanssa. Liikenne- ja viestintävirasto on osallistunut suunnitteluun liikenteen palveluiden, markkinoiden toimivuuden, tiedon hyödyntämisen ja automaation edistämisen asiantuntijana. Väylävirasto on osallistunut suunnitteluun väylänpidon asiantuntijana ja väyläomaisuuden haltijana.

Toimenpideohjelma valmisteltiin vaiheittain vuosien 2023–2024 aikana. Sen sisältöön vaikuttivat suunnitelmalle asetut tavoitteet, rahoitusraami ja vaikutusarviointi. Parlamentaarisesta työryhmästä saatu tuki ja näkemykset sekä laajasta sidosryhmävuorovaikutuksesta saatu palaute on huomioitu valmistelussa.

Suunnitelman rahoitusohjelmaa valmisteltiin vaiheittain useiden eri rahoitusskenaarioiden avulla vuosina 2023 ja 2024. Ensimmäiset rahoitusskenaariot ja niistä tehty vaikutusarviointi esiteltiin parlamentaariselle työryhmälle joulukuussa 2023. Työryhmän palautteen ja vaikutusten arvioinnin perusteella laadittiin täsmennettyjä rahoitusskenaarioita, jotka esiteltiin parlamentaariselle työryhmälle helmikuussa 2024. Työryhmän palautteen perusteella valmisteltiin ensimmäisen suunnitelmaluonnoksen rahoitusohjelma.

Ensimmäinen luonnos toimenpideohjelmasta julkaistiin laajemman sidosryhmäkeskustelun pohjaksi huhtikuussa 2024. Suunnitelmaluonnosta työstettiin parlamentaarisen työryhmän tuella vuoden 2024 aikana. Lausunnoille lähetettävän suunnitelmaluonnoksen vaikutukset arvioitiin arviointiohjelman arviointikehikon sekä viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista annetun lain (200/2005) mukaisesti.

Suunnitelmaluonnoksesta ja ympäristöselostuksesta järjestetään lausuntokierros talvella 2024–2025, jonka jälkeen suunnitelma viimeistellään.

Valtakunnallisesta liikennejärjestelmäsuunnitelmasta päätetään valtioneuvostossa antamalla se selontekona eduskunnalle.

2.3 Vuorovaikutus ja viestintä

Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain (503/2005) mukaan liikennejärjestelmäsuunnittelu on jatkuvaa ja vuorovaikutteista vaikutusarviointiin sekä viranomaisten ja muiden toimijoiden yhteistyöhön perustuvaa suunnittelua. SOVA-lain tavoitteena on parantaa yleisön tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia suunnitelman valmisteluun.

Viranomaisten ja muiden toimijoiden jatkuva vuorovaikutus ja yhteistyö ovat valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelun perusta. Suunnitelman valmistelun aikaisessa vuorovaikutuksessa on pyritty monipuolisuuteen ja tasapuolisuuteen. Vuorovaikutuksessa saatua palautetta, toiveita ja tarpeita on huomioitu suunnitelman valmistelussa kattavasti.

Liikenne 12 -suunnitelman valmisteluun sisältyy kaksi lakisääteistä lausuntokierrosta, jolloin kaikilla on mahdollisuus tutustua valmisteluaineistoihin ja antaa niistä mielipiteensä. Ensimmäinen lausuntokierros järjestettiin suunnitelman vaikutusarviointiohjelmasta syksyllä 2023. Toinen lausuntokierros valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman luonnoksesta ja suunnitelman ympäristöselostuksesta järjestetään talvella 2024–2025.

Liikenne 12 -suunnitelman päivityksen yhteydessä on kiinnitetty erityistä huomiota suunnittelun aikaiseen vuorovaikutukseen ja viestintään. Sidosryhmien tiedonsaantia sekä vaikuttamisen keinoja suunnitelman valmistelun aikana on pyritty parantamaan. Tavoitteena on ollut tiedottaa suunnitelman valmistelusta oikea-aikaisesti erilaisia kanavia hyödyntäen. Näin sidosryhmillä on ollut mahdollisuus olla ajan tasalla suunnitelman etenemisestä, valmisteluvaiheista ja vuorovaikutustilaisuuksista. Keskeisiä toimijoita suunnitelman valmistelun ja vuorovaikutuksen kannalta ovat muun muassa kunnat, kaupunkiseudut ja maakunnat, valtionhallinto, elinkeinoelämän toimijat ja yritykset, tutkimuslaitokset, järjestöt ja kansalaiset.

Viestintäsuunnitelman tavoitteiden mukaisesti valmistelu on ollut avointa ja siitä on pyritty viestimään ajantasaisesti. Tämän on varmistanut muun muassa säännöllisesti julkaistu valmistelun etenemisestä kertova uutiskirje sekä valtioneuvoston hankeikkunassa olevat ajantasaiset materiaalit parlamentaarisen työryhmän kokouksista.

Liikennejärjestelmää käyttäviä toimijoita on kuultu monipuolisesti. Valmistelun aikana on järjestetty avoimia valtakunnallisia sekä alueellisia tilaisuuksia. Lisäksi on käyty yksityiskohtaisempia keskusteluja eri teemoista eri sidosryhmien kanssa. Olemassa olevia muita yhteistyömuotoja (esim. kokouksia, valiokuntia, neuvottelukuntia) on hyödynnetty laajasti. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelusta on käyty keskusteluja erilaisissa tapahtumissa ja kokouksissa.

3 Vaikutusarvioinnin lähtökohdat ja tavoitteet

3.1 Vaikutusarvioinnin säädösperusta

Vaikutusarvioinnin tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa suunnittelua ja päätöksentekoa. Sen avulla:

a. suunnitelmien sisältöä voidaan muokata siten, että asetetut tavoitteet saavutetaan mahdollisimman hyvin;
b. suositeltavat ja toteutettavat toimenpiteet voidaan valita ja priorisoida siten, että käytössä olevilla resursseilla saavutetaan mahdollisimman suuri hyöty;
c. tehdään suunnitelmaratkaisuista ja päätöksenteosta läpinäkyvämpää.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusarviointia ohjaa laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (200/2005, SOVA-laki).

Osana liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua on tehty SOVA-lain 8–11 §:n mukainen ympäristöarviointi ja laadittu siihen sisältyvät arviointiohjelma ja ympäristöselostus. Lain tavoitteena on edistää ympäristövaikutusten arviointia ja huomioon ottamista viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien valmistelussa ja hyväksymisessä, parantaa yleisön tiedonsaantia ja osallistumismahdollisuuksia sekä edistää kestävää kehitystä.

Laissa tarkoitetaan ympäristövaikutuksella suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella:

d. ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen;
e. maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen;
f. yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön;

g. luonnonvarojen hyödyntämiseen;
h. a–d alakohdassa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Vaikutusarvioinnilla pyritään tunnistamaan toimenpiteiden haitalliset vaikutukset etukäteen ja ennaltaehkäisemään niitä jo suunnittelun aikana.

Valtioneuvoston asetus viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (347/2005) ohjaa ympäristöselostuksen valmistelua ja sisältövaatimuksia. Asetus ovat huomioitu valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman ympäristöarvioinnissa seuraavasti:

- luku 1 Yhteenveto vastaa asetuksen vaatimusten kohtaan 10
- luku 2 Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma vastaa kohtiin 1 ja 8
- luku 3 Vaikutusten arvioinnin lähtökohdat ja tavoitteet vastaa kohtiin 5 ja 8
- luku 4 Ympäristön nykytila vastaa kohtiin 2 (osin), 3 ja 4
- luku 5 Vertailuvaihtoehto vastaa kohtaan 2 (osin)
- luku 6 Suunnitelman vaikutukset vastaa kohtaan 6
- luku 7 Suunnitelman ympäristövaikutukset ja haitallisten vaikutusten ehkäiseminen vastaa kohtiin 6 ja 7
- luku 8 Suunnitelman vaikuttavuuteen liittyvät riskit ja mahdollisuudet vastaa herkkyystarkastelun näkökulmasta kohtaan 6
- luku 9 Suunnitelman seuranta vastaa kohtaan 9.

Suunnitelman valmistelun aikana on arvioitu, onko toimenpideohjelmalla merkittäviä rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia. Rajat ylittävien ympäristövaikutusten osalta suunnitelman valmistelua ohjaa niin sanottuun Espoon sopimukseen (Yleissopimus valtioiden rajat ylittävien ympäristövaikutusten arvioinnista, SopS 67/1997 ja SopS 81/2017) liittyvä strategista ympäristöarviointia koskeva pöytäkirja (SopS 69/2010).

Jos suunnitelman tai ohjelman toteuttamisella on todennäköisesti merkittäviä valtioiden rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia, tulee vaikutusten kohteena oleville valtioille tarjota mahdollisuus osallistua ympäristöarviointiin. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutusten arvioinnin perusteella suunni-

telman vaikutukset SOVA-lain mukaisiin ympäristövaikutuksiin ovat kokonaisuutena vähäiset. Valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla ei tehdyn arvioinnin perusteella ole merkittäviä rajat ylittäviä ympäristövaikutuksia.

3.2 Arvioinnin tavoitteet ja arviointikehikko

Vaikutusarvioinnin tavoitteena on edistää tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa. Sen avulla parannetaan suunnittelun laatua sekä tehdään suunnitteluratkaisuista läpinäkyvämpiä ja hyväksyttävämpiä. Arviointi kannustaa vuorovaikutukseen, tiedonjakamiseen ja yhdessä oppimiseen.

Vaikutusarviointi on tärkeä osa valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua. Ympäristövaikutukset arvioidaan ja huomioidaan SOVA-lain edellyttämällä tavalla suunnitelman valmistelussa ja hyväksymisessä. Vaikutuksia arvioidaan sekä suhteessa vertailuvaihtoehtoon että suhteessa suunnitelmassa asetettuihin tavoitteisiin. Kyse on etukäteisarvioinnista, jossa tuotetaan tietoa suunnitelman todennäköisistä välittömistä ja välillisistä vaikutuksista lyhyellä ja pitkällä aikavälillä.

Arviointiprosessi ja -menetelmät on suunniteltu siten, että ne luovat pohjan arvioinnin pitkäjänteiselle kehittämiselle. Arviointi on vielä tässä vaiheessa pääosin laadullista. Pidemmällä aikajänteellä tavoitteena on, että määrällistä ja yhteismitallista arviointitietoa on kattavammin saatavilla koko suunnitteluprosessin ajan.

Arviointikehikko

Vaikutusarvioinnin lähtökohdaksi laadittiin Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelma (LVM 2024). Siinä kuvataan suunnitelman ja vaikutusarvioinnin lähtökohdat, valmistelun eteneminen, arvioitavat vaikutukset ja valmisteluun liittyvä vuorovaikutus. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arvioitavat vaikutukset on esitetty kuvassa 2. Liikennejärjestelmästä ja maanteistä annetun lain mukaisesti suunnittelman tavoitteena on edistää toimivaa, turvallista ja kestävää liikennejärjestelmää. Lain vaatimukset on otettu huomioon arviointikehikon valmistelussa. SOVA-lain edellyttämät osa-alueet on jäsennetty ekologisen kestävyyden, sosiaalisen kestävyyden sekä liikennejärjestelmän turvallisuuden osa-alueiksi.

Kuva 2. Arvioitavat vaikutukset .

3.3 Arvioinnin vertailuasetelma, aineistot ja menetelmät

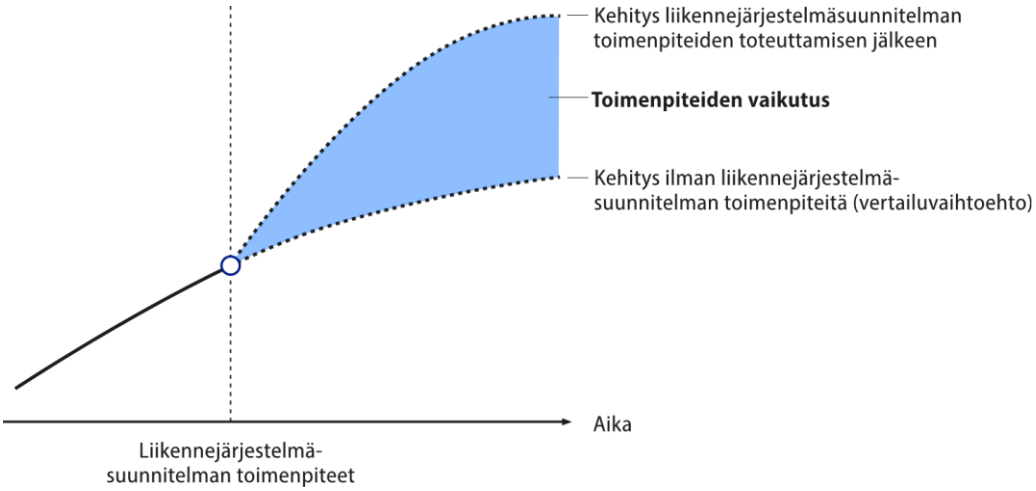
Vaikutusarviointi on tukenut valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelua eri vaiheissa. Suunnitelman valmistelun aikana muodostettiin rahoitusskenaarioita, joiden vaikutuksia arvioitiin yleispiirteisesti vaikutusalueittain. Tässä ympäristöselostuksessa kuvattu suunnitelmaluonnoksen vaikutusarviointi on rahoitusskenaarioiden vaikutusarviointeja kattavampi ja sisältää myös SOVA-lain (200/2005) mukaisten ympäristövaikutusten arvioinnin.

Vaikutusarviointia raamittaa arviointikehikko, johon on kuvattu arvioitavat vaikutukset. Arvioitavat vaikutukset on kytketty suunnitelmalle asetettuihin tavoitteisiin tarkastelemalla, miten toimenpidekokonaisuuksien arvioidut vaikutukset vaikuttavat tavoitteiden toteutumiseen. Tämä on tehnyt tavoitteiden toteutumisen arvioinnista systemaattista.

Suunnittelun ja vaikutusarvioinnin lähtöaineistona on toiminut Liikenne- ja viestintävirasto Traficomin ylläpitämä liikennejärjestelmäanalyysi eli kuvaus liikennejärjestelmän nykytilasta ja toimintaympäristön muutoksista (Liikenne- ja viestintävirasto 2023a). Valtakunnalliset liikenne-ennusteet (Liikenne- ja viestintävirasto 2024) ovat toimineet arvioinnissa vertailuvaihtoehdon kuvaamisen

lähtöaineistona. Vertailuvaihtoehdon kuvaamisen lähtöaineistona on myös PEIKKO-tutkimushankkeessa (Valtioneuvoston kanslia 2024) tuotettu perusennuste, jossa todennäköistä, tehtyihin päätöksiin perustuvaa kehitystä tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöistä on arvioitu.

Vertailuasetelma (kuva 3) on vaikutusarvioinnin keskeinen lähtökohta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia on arvioitu suhteessa vertailuvaihtoehtoon, joka kuvaa tilannetta, johon liikennejärjestelmän kehitys johtaa jo päätetyillä toimenpiteillä. Tällä tavoin voidaan erottaa suunnitelman vaikutukset muiden toimintaympäristön muutosten aiheuttamista vaikutuksista (ns. nettovaikutus). Vertailuvaihtoehtoa on kuvattu luvussa 5.1 ja sen vaikutuksia luvuissa 5.2–5.7. Vertailuvaihtoehtoon sisältyvät kehittämisinvestoinnit on esitetty liitteessä 1.



Kuva 3. Vaikutusten arvioinnin vertailuasetelma.

Vaikutusarviointi on tehty pääasiassa laadullisia menetelmiä käyttäen. Vaikutuksia on arvioitu ensisijaisesti vuoteen 2037 saakka, mutta arvioinnissa on tunnistettu myös merkittäviä lyhyemmän ja pidemmän aikavälin vaikutuksia. Muutosten suuruuden kuvaaminen on haastavaa, koska määrällistä arviointitietoa ei juurikaan ole ollut käytettävissä. Suunnitelma ei sisällä konkreettisia hankkeita, kuten vertailuvaihtoehto, mikä on vaikuttanut osaltaan arvioinnin tarkkuustasoon. Arvioinnissa tunnistetaan joiltakin osin myös hankeyhtiöiden erillisissä prosesseissa edistämien ratahankkeiden vaikutuksia, vaikka niiden toteutus ei sisälly suunnitelman rahoitusohjelmaan.

Laadullisen arvioinnin tueksi on muodostettu karkea arviointiasteikko kahdesta plussasta kahteen miinukseen, jolla on pyritty kuvamaan muutoksen suuruutta suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Samalla on kuitenkin tunnistettu, etteivät arviot ole keskenään yhteismitallisia. Tämä aineisto on toiminut arvioinnin taustamateriaalina.

Ympäristöselostusta varten on laadittu taustamuistioita, jotka ovat saatavissa liikenne- ja viestintäministeriöstä. Arviointia varten on kirjattu tarkasteltavat toimenpiteet, vaikutusmekanismit ja päättelyketjut kunkin arvioidun toimenpidekokonaisuuden osalta (luku 6). Tällä on pyritty lisäämään laadullisen arvioinnin systemaattisuutta. Ympäristöselostuksessa toimenpidekokonaisuuksilla tarkoitetaan suunnitelman sisältämiä toimenpiteitä eri aihealueista.

Arvioinnin subjektiivisuutta on pyritty vähentämään laajalla asiantuntijatyöskentelyllä. Lisäksi arvioinnissa on kiinnitetty erityistä huomiota siihen, että arviointiin liittyvät päättelyketjut ja tulokset on raportoitu systemaattisesti. Laadullinen arviointi perustuu arvioinnissa mukana olevien arvioitsijoiden ammatilliseen kokemukseen ja osaamiseen.

3.4 Suunnitelman kannalta merkitykselliset ympäristötavoitteet

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa on huomioitu kansainvälisesti, Euroopan unionissa tai kansallisesti vahvistetut suunnitelman kannalta merkitykselliset ympäristötavoitteet. Suunnitelman kannalta merkityksellisiksi on katsottu sellaiset ympäristötavoitteet, joihin suunnitelman toimenpidekokonaisuuksilla pyritään vaikuttamaan tai joiden toteutumiseen suunnitelman toimenpidekokonaisuudet voivat vaikuttaa. Tässä luvussa on kuvattu suunnitelman kannalta merkitykselliset ympäristötavoitteet ja niiden huomioiminen suunnitelman valmistelussa.

Tässä luvussa on kuvataan liikennejärjestelmäsuunnitelmaan prosessin ulkopuolelta kohdistuvia tavoitteita ja sitä, mitkä suunnitelman toimenpitekokonaisuudet liittyvät tavoitteiden edistämiseen. Yksi suunnitelman päätavoitteista on kestävyys, joka käsitetään taloudellisena, sosiaalisena ja ekologisena kestävyytenä.

Ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen liittyvät merkitykselliset ympäristötavoitteet

Liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöt sekä ilmanlaatu

EU on antanut direktiivin ilmanlaatua koskevista tavoitteista ihmisten terveyden ja ympäristön laadun parantamiseksi (EU 2008/50/EY) sekä kynnysarvoja, tavoitearvoja ja raja-arvoja ilman epäpuhtauksille. Direktiivi on pantu täytäntöön valtioneuvoston ilmanlaadusta antamassa asetuksessa (79/2017). Asetuksen kohdassa 4 § on annettu raja-arvot rikkidioksidin, typpidioksidin, hiilimonoksidin, bentseenin, lyijyn ja hiukkasten (PM_{10}, $PM_{2,5}$) pitoisuuksille ulkoilmassa terveyshaittojen ehkäisemiseksi ja vähentämiseksi. Raja-arvoja ei saa ylittää. Euroopan komissio antoi lokakuussa 2022 ehdotuksen ilmanlaatudirektiivistä (EU 2022/0347), jolla pyritään mm. mukauttamaan EU:n ilmanlaatunormit tiiviimmin WHO:n suosituksiin.

EU:n päästökattodirektiivi (EU 2016/2284/EY) edellyttää, että jäsenmaat vähentävät muun muassa rikkidioksidin (SO_2), typen oksidien (NO_X) ja pienhiukkasten ($PM_{2,5}$) päästöjä. Suomen on vähennettävä vuoteen 2030 mennessä rikkidioksidipäästöjään 30 prosenttia, typen oksidien päästöjään 35 prosenttia ja pienhiukkaspäästöjään 30 prosenttia verrattuna vuoden 2005 päästötasoihin. Direktiivi velvoittaa jäsenmaita laatimaan ilmansuojeluohjelman ja seuraamaan päästöjen vähentymistä ja vähentämisen ekologisia vaikutuksia sekä raportoimaan niistä.

Ympäristöministeriö on laatinut päästökattodirektiivin edellyttämän Kansallisen ilmansuojeluohjelman 2030 (YM 2019). Tieliikenteen päästöjen vähentämiseksi esitetyt toimenpiteet liittyvät pääasiassa kadunpitoon, rengasvalintoihin ja ajoneuvokannan uusiutumiseen. Lisäksi esitetään, että henkilöautoliikenteen suoritetta vähentäviä toimenpiteitä kaupunkiseuduilla on tuettava. Valtioneuvosto on hyväksynyt Kansallisen ilmansuojeluohjelman 2030 ensimmäisen päivityksen maaliskuussa 2023 (YM 2023). Päivityksessä on tarkistettu päästöinventaariot, päästöskenaariot, ilmanlaatutiedot sekä tiedot kansallisesta politiikkakehyksestä, vastuunjaosta ja ekosysteemiseurannasta. Päivityksessä on todettu, että Suomi on täyttänyt päästökattodirektiivin mukaiset ilmansaasteiden päästövähennysvelvoitteet vuonna 2020 ja Suomen odotetaan saavuttavan tiukemmat velvoitteet vuonna 2030 nykyisillä toimenpiteillä.

Suunnitelmassa ei ole esitetty kohdennettuja toimenpiteitä liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöt sekä ilmanlaatuun liittyen.

Meriliikenteen päästövähennystavoitteista on päättänyt kansainvälinen merenkulkujärjestö IMO. Sen päätöksen mukaisesti alusten rikkipäästöjä on globaalisti rajoitettu vuoden 2020 alusta lähtien niin, että polttoaineen rikkipitoisuus ei saa ylittää 0,5 painoprosenttia tai on käytettävä puhdistusteknologiaa. Itämerellä sääntely on ollut tiukempaa jo vuodesta 2015 lähtien niin, ettei polttoaineen rikkipitoisuus ei saa ylittää 0,1 painoprosenttia. Itämeri on IMO:ssa julistettu typenoksidien rajoitusalueeksi vuoden 2021 alusta. Uusien alusten typenoksidipäästöjä tulee rajoittaa 80 prosenttia vuoden 2008 tasosta.

Ilmanlaatu liittyy YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin terveys ja hyvinvointi sekä kestävä infrastruktuuri ja kestävät kaupungit.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelmassa edistetään raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentumista infrastruktuuritasolla vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfraohjelman mukaisesti sekä jatketaan valtionavustusta kunnille katuverkkoa koskeviin hankkeisiin, joilla parannetaan kävelyn ja pyöräilyn olosuhteita ja houkuttelevuutta. Suunnitelma edistää myös kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistä riittävän määrätietoisin toimin. Suunnitelmassa nostetaan myös perusväylänpidon rahoitustasoa, mikä parantaa mahdollisuuksia vähentää teiden pölyämisestä aiheutuvia hiukkaspäästöjä.

Liikennemelu ja tärinä

EU:n direktiivi ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta (EU 2002/49/EY) edellyttää, että taajamista ja pääväyliltä laaditaan joka viides vuosi strategiset melukartoitukset ja toimintasuunnitelmat melun vaikutusten hallintaan. Direktiivi on viety täytäntöön ympäristönsuojelulailla (528/2014, § 151–153) ja valtioneuvoston asetuksella meluselvityksistä ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmista (1107/2021). Viimeisimmät ympäristömeludirektiivin mukaiset meluselvitykset on laadittu vuonna 2022. Meluselvityksen meluntorjunnan toimintasuunnitelmat ovat laatineet suurimmat kaupunkiseudut ja Väylävirasto.

Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992) on annettu meluhaittojen ehkäisemiseksi ja ympäristön viihtyisyyden turvaamiseksi maankäytön, liikenteen ja rakentamisen suunnittelussa sekä rakentamisen lupamenettelyissä. Liikenteestä aiheutuvan tärinän suhteen ei ole asetettu tavoitteita tai ohjearvoja.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017) asettaa seuraavat liikennemeluun ja tärinään liittyvät tavoitteet:

- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.
- Haitallisia terveysvaikutuksia tai onnettomuusriskejä aiheuttavien toimintojen ja vaikutuksille herkkien toimintojen välille jätetään riittävän suuri etäisyys tai riskit hallitaan muulla tavoin.

Valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sisältö on huomioitu valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa.

Liikennemelu ja tärinä liittyvät YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin terveys ja hyvinvointi sekä kestävä infrastruktuuri ja kestävät kaupungit.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma voi kasvattaa liikennemelua ja tärinää, mikäli uusien raideinvestointien yhteydessä ei toteutettaisi riittäviä torjuntatoimenpiteitä. Samalla raideliikenteen kehittämishankkeet tukevat kulkumuotosiirtymiä kestäviin kulkumuotoihin, mikä taas voi vähentää melu- ja tärinähaittoja hieman.

Liikenneturvallisuus

EU on liikenneturvallisuuspolitiikassaan vuosille 2021–2030 ja Vallettan julistuksessa asettanut tieliikenteen turvallisuuden pitkän aikavälin tavoitteeksi liikennekuolemien vähentymisen kohti nollaa vuoteen 2050 mennessä (Vision Zero). Välitavoitteeksi on asetettu liikennekuolemien väheneminen 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on myös vähentää vakavia loukkaantumisia 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä. Suomessa tieliikenteessä kuolleiden määrä on viime vuosina ollut laskussa: 2000-luvun alussa tieliikenteessä kuoli noin 400 henkeä vuosittain, kun määrä 2020-luvulla on ollut keskimäärin 205.

Liikenne- ja viestintäministeriö on laatinut kansallisen Liikenneturvallisuusstrategian 2022–2026. Strategia kattaa kaikki liikennemuodot: tieliikenteen, raideliikenteen, vesiliikenteen ja ilmailun. Strategiaa ohjaa nollavisio, jonka mukaisesti kenenkään ei tarvitsisi liikennemuodosta riippumatta kuolla tai loukkaantua vakavasti liikenteessä vuoteen 2050 mennessä. Suomi on sitoutunut edellä mainittuihin EU:n välitavoitteisiin.

Liikenneturvallisuus liittyy YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin terveys ja hyvinvointi sekä kestävä infrastruktuuri.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelman yksi päätavoitteista on turvallisuus, joka sisältää myös liikenneturvallisuuden. Suunnitelmassa perusväylänpidon parantamisrahoitusta kohdistetaan ensisijaisesti tieliikenteen turvallisuutta parantaviin toimiin, kuten kävelyn ja pyöräliikenteen väylien, tievalaistuksen ja liittymien parantamiseen. Rahoitusta kohdennetaan myös rataverkolla tasoristeysturvallisuuden parantamiseen. Tie- ja raideliikenteen kehittämishankkeissa huomioidaan myös liikenneturvallisuuden parantaminen.

Elinolot ja viihtyvyys

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) kohdassa 5 § on asetettu alueiden käytön suunnittelun tavoitteiksi edistää muun muassa:

- turvallisen, terveellisen, viihtyisän, sosiaalisesti toimivan ja eri väestöryhmien, kuten lasten, vanhusten ja vammaisten, tarpeet tyydyttävän elin- ja toimintaympäristön luomista;
- elinkeinoelämän toimintaedellytyksiä ja toimivan kilpailun kehittymistä;
- liikenteen tarkoituksenmukaista järjestämistä sekä erityisesti joukkoliikenteen ja kevyen liikenteen toimintaedellytyksiä.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017) asettaa seuraavat liikennejärjestelmän näkökulmasta elinoloihin ja viihtyvyyteen liittyvät tavoitteet:

- Edistetään valtakunnallisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta kehittämällä ensisijaisesti olemassa olevia liikenneyhteyksiä ja verkostoja sekä varmistamalla edellytykset eri liikennemuotojen

ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.
- Turvataan kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien liikenne- ja viestintäyhteyksien jatkuvuus ja kehittämismahdollisuudet sekä kansainvälisesti ja valtakunnallisesti merkittävien satamien, lentoasemien ja rajanylityspaikkojen kehittämismahdollisuudet.

Valtakunnallista liikennejärjestelmäsuunnitelmaa laadittaessa on huomioitu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden sisältö ja sovitettava liikennejärjestelmäsuunnitelman sisältö yhteen valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden kanssa.

Elinolot ja viihtyvyys liittyvät YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin terveys ja hyvinvointi sekä kestävä infrastruktuuri ja kestävät kaupungit.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman panostukset kohdistuvat suurimmalta osin nykyisen väyläverkon hoitoon ja korjaukseen. Kehittämisinvestoinneilla kehitetään erityisesti pääväyläverkkoa. Kansainvälistä ja alueiden välistä saavutettavuutta parannetaan muun muassa jäänmurtajien uusimisohjelmalla, satamien yhteyksiä sekä maakuntakeskusten välistä pääväyläverkkoa kehittämällä sekä turvaamalla huoltovarmuuden, vientiteollisuuden ja matkailun kannalta tärkeät lentoyhteydet tarvittaessa ostopalveluliikenteellä.

Maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen liittyvät merkitykselliset ympäristötavoitteet

Ilmasto

YK:n Ilmastosopimuksen (UNFCCC) osapuolikokouksen vuonna 2015 hyväksymää Pariisin ilmastosopimusta (SopS 75/2016) toteutetaan Suomessa EU:n päästövähennystavoitteiden kautta. Kansainvälisen lento- ja meriliikenteen päästöt on rajattu Pariisin sopimuksen ulkopuolelle. Euroopan Unionin tavoitteena on 55 %:n päästövähennys vuoteen 2030 mennessä, verrattuna vuoden 1990 tasoon, sekä ilmastoneutraalisuus vuoteen 2050 mennessä (EU 2021/1119).

Euroopan komissio antoi kesällä 2021 55-valmiuspaketin, jonka lainsäädäntöehdotuksilla vuoden 2030 päästövähennystavoite pyritään saavuttamaan. 55-

valmiuspaketti päivittää EU:n ilmaston, energian ja liikenteen lainsäädäntöä. Paketin toimilla mm. laajennetaan päästökauppaa merenkulkuun ja tieliikenteeseen, tiukennetaan henkilö- ja pakettiautojen sitovia CO_2-raja-arvoja ja asetetaan aiempaa kunnianhimoisemmat vähimmäisvaatimukset vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluinfralle.

Valtioneuvosto teki toukokuussa 2021 periaatepäätöksen fossiilittoman liikenteen tiekartasta (LVM 2021). Päätöksessä linjataan keinot kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämiseksi. Suunnitelman tavoitteena on puolittaa liikenteen päästöt vuoteen 2030 mennessä ja saavuttaa nollapäästöinen liikenne vuoteen 2045 mennessä. Tiekartan yhtenä tavoitteena on myös, ettei henkilöautoilla ajettujen kilometrien määrä enää 2020-luvulla kasva.

Ilmastolain (423/2022) yhtenä tarkoituksena on tehostaa ja sovittaa yhteen ilmastonmuutoksen hillitsemiseen ja siihen sopeutumiseen tähtäävien toimenpiteiden suunnittelua ja täytäntöönpanon seurantaa. Laissa on asetettu vuoden 2035 tavoitteeksi kasvihuonekaasupäästöjen ja niiden poistumien nollataso sekä vuoden 2050 tavoitteeksi taakanjako- ja päästökauppasektorien yhteenlaskettujen kasvihuonekaasupäästöjen 90 % vähenemä vuodesta 1990. Laissa on määrätty myös ilmastopolitiikan suunnittelujärjestelmästä, johon kuuluvat pitkän ja keskipitkän aikavälin ilmastosuunnitelmat ja kansallinen ilmastonmuutoksen sopeutumissuunnitelma. Valtion viranomaisen on edistettävä toiminnassaan lain mukaisten tavoitteiden ja suunnitelmien toteutumista. Pitkän aikavälin ilmastosuunnitelmaa ei toistaiseksi ole laadittu.

Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma (YM 2022) koskee taakanjakosektoria, johon kuuluvat mm. liikenteen päästöt. Tarkistetun taakanjakoasetuksen mukaisesti Suomen päästövähennysvelvoite taakanjakosektorille vuodelle 2030 on 50 % verrattuna vuoden 2005 tasoon. Liikenteen toimenpiteiden osalta keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmassa viitataan fossiilittoman liikenteen tiekarttaan. Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelmaa ollaan päivittämässä vuonna 2024.

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017) edellyttää ilmastonmuutokseen sopeutumiseen liittyen varautumista sään ääri-ilmiöihin ja tulviin sekä ilmastonmuutoksen vaikutuksiin. Val-

tioneuvosto on hyväksynyt Kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelman 2030 (VN 2023). Liikenteen ja viestinnän hallinnonalan toimenpiteiksi on selonteossa tunnistettu:

- Viedään ilmastonmuutokseen sopeutumisen edellyttämät toimet osaksi liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan vakiintuneita strategisia ohjausasiakirjoja (esimerkiksi valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma).
- Kehitetään liikennejärjestelmän ja liikenne- ja viestintäverkkojen tietoperusteista päätöksentekoa ja toimintamalleja mm. liikennejärjestelmän riskien ja haavoittuvuuksien sekä haittoja vähentävien toimenpiteiden tunnistamiseen ja niiden suuntaamiseen.
- Toteutetaan yksityisteiden ja -siltojen kuntokartoitus ja aktivoidaan sen pohjalta tiekuntia teiden perusparannukseen ja kunnossapitoon.

Kansainvälisen meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistavoitteista sovitaan kansainvälisessä yhteistyössä. Merenkulun alustavasta kasvihuonekaasustrategiasta on päätetty YK:n alaisessa kansainvälisessä merenkulkujärjestössä IMO:ssa vuonna 2018. Päätavoitteena on puolittaa meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöt vuoteen 2050 mennessä vuoden 2008 tasosta.

Lentoliikenteen päästötavoitteista päätetään YK:n alaisessa kansainvälisessä siviili-ilmailujärjestö ICAO:ssa. Vuonna 2022 ICAO:n jäsenvaltiot hyväksyivät lähes yksimielisesti uuden pitkän aikavälin päästövähennystavoitteen: kansainvälisessä lentoliikenteessä pyritään vähentämään hiilidioksidipäästöt nettonollaan vuoteen 2050 mennessä. Kansainvälisen lentoliikenteen päästöjärjestelmän (CORSIA) tavoitteena on hiilineutraali kasvu. Vuosina 2021–2023 CORSIAssa käytetään vertailuarvona vuoden 2019 päästöjä ja vuodesta 2024 lähtien vertailuarvo on 85 prosenttia vuoden 2019 päästöistä. Se osa päästöistä, jota ei voida poistaa, kompensoidaan eli päästöjä vähennetään muilla sektoreilla.

Fossiilittoman liikenteen tiekarttatyön yhteydessä laadittiin myös periaatepäätökset meri- ja sisävesiliikenteen sekä lentoliikenteen kasvihuonekaasupäästöjen vähentämisestä.

Ilmastonmuutoksen torjunta ja sopeutuminen liittyvät YK:n kestävän kehityksen tavoitteeseen ilmastotekoja.

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa vaikutetaan liikennejärjestelmän energiatehokkuuteen muun muassa rataverkon uuden kulunvalvonta- ja ohjausjärjestelmän kautta. Suunnitelma tukee raskaan liikenteen vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentumista infrastruktuurituella. Maanteiden talvihoidossa huomioidaan ilmastonmuutoksesta aiheutuvat sopeutumistarpeet. Suunnitelma edistää myös kansainvälisessä yhteistyössä ja EU:ssa meri- ja lentoliikenteen päästöjen vähentämistä riittävän määrätietoisin toimin. Toisaalta suunnitelmasta aiheutuu perusväylänpidon toimenpiteistä ja kehittämishankkeista rakentamisen ja kunnossapidon aikaisia kasvihuonekaasupäästöjä.

Ilma

Ilmanlaatuun liittyviä tavoitteita on tarkasteltu edellä kohdassa Liikenteen pakokaasu- ja hiukkaspäästöt sekä ilmanlaatu.

Maaperä, pohja- ja pintavedet

Liikennejärjestelmän merkittävimmät riskit maaperän, pinta- tai pohjavesien pilaantumiselle aiheutuvat vaarallisten aineiden kuljetuksissa tapahtuvista onnettomuuksista ja vuodoista sekä tiesuolauksen ja mikromuovikuormituksen vaikutuksista. Vesien ja maaperän suojelua ohjaavat Suomessa seuraavat lait:

- ympäristönsuojelulaki (527/2014)
- laki vesien- ja merenhoidon järjestämisestä (1299/2004)
- vesilaki (587/2011)
- merensuojelulaki (1415/1994).

Euroopan unionin vesidirektiivi (EU 2000/60/EY) ja meristrategiadirektiivi (EU 2008/56/EY) on Suomessa toimeenpantu lailla vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä (1299/2004) ja siihen liittyvillä asetuksilla.

Ympäristönsuojelulain kohdassa 7 § on asetettu yleinen velvollisuus ehkäistä ja rajoittaa ympäristön pilaantumista. Lain kohdassa 16 § on asetettu maaperän pilaamiskielto ja kohdassa 17 § pohjavesien pilaamiskielto. Laissa vesien- ja merenhoidon järjestämisestä vesienhoidon suunnittelun tavoitteina ovat muun muassa, että pintavesien ja pohjavesien tai Itämeren tila ei heikkene ja

että niiden tila on vähintäänkin hyvä. Tavoitteissa on mainittu myös vesien kestävä käyttö, vesiekosysteemien suojelu, pinta- ja pohjavesimuodostumien suojelu, parantaminen ja ennallistaminen sekä pohjavesimuodostumia pilaavien aineiden pitoisuuksien nousun ehkäiseminen.

Maaperä, pohja- ja pintavedet liittyvät YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin puhdas vesi, vedenalainen elämä ja maanpäällinen elämä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää perusväylänpidon rahoitustason korottamisen, mikä tukee tie- ja rautatieliikenteen onnettomuusriskien vähentämistä ja siten vaarallisten aineiden kuljetusten aiheuttamien ympäristöriskien pienentämistä.

Luonnon monimuotoisuus, kasvillisuus ja eliöt

YK:n biologista monimuotoisuutta koskevan yleissopimuksen (1992) tavoitteena on ekosysteemien ja kasvi- ja eläinlajien suojelu, luonnonvarojen kestävä käyttö sekä geenivarojen saatavuudesta koituvien hyötyjen oikeudenmukainen ja tasapuolinen jako. Yleissopimuksen osapuolikokouksessa joulukuussa 2022 hyväksyttiin Kunmingin-Montrealin maailmanlaajuinen luonnon monimuotoisuuskehys, jossa asetettiin 23 tavoitetta, joiden avulla luontokato pysäytetään ja pyritään kohti luontopositiivisuutta.

Euroopan komissio on laatinut EU:n biodiversiteettistrategian, jossa määritetään EU:n luonnon monimuotoisuustavoitteet vuoteen 2030 saakka (EC 2020). EU:n biodiversiteettistrategian tavoitteena on pysäyttää luontokato ja kääntää luonnon monimuotoisuuden kehitys myönteiseksi vuoteen 2030 mennessä. Tavoitteena on mm. suojelupinta-alan kasvattaminen niin, että 30 prosenttia EU:n maa-alueista ja 30 prosenttia merialueista on oikeudellisen suojelun piirissä. Muut tavoitteet liittyvät elinympäristöjen tilan parantamiseen suojelualueilla ja niiden ulkopuolella.

Euroopan komissio julkaisi kesäkuussa 2022 ehdotuksen ennallistamisasetukseksi, joka tähtää osaltaan luontokadon pysäyttämiseen. Ennallistamisasetuksen sisällöstä saavutettiin sopu EU:n elinten kolmikantaneuvotteluissa marraskuussa 2023 ja asetus hyväksyttiin Euroopan parlamentin täysistunnossa

helmikuuta 2024. Seuraavaksi asetus etenee Euroopan unionin neuvoston viralliseen päätöksentekoon. Asetuksella voi olla vaikutusta maankäytön suunnitteluun tai kompensaatiomenettelyihin.

Suomi on sitoutunut YK:n yleissopimukseen, Kunming-Montrealin maailmanlaajuisen luonnon monimuotoisuuskehyksen tavoitteisiin ja EU:n biodiversiteettistrategiaan. Suomen kansallisen luonnon monimuotoisuusstrategian päivitys valmistuu vuonna 2024. Kansallisen biodiversiteettistrategian luonnoksessa päätavoitteeksi vuosille 2023–2035 on esitetty, että vuoteen 2030 mennessä luontokato on pysäytetty ja luonnon monimuotoisuus elpyy. Päätavoite jakautuu 22 tarkemmaksi tavoitteeksi sekä näiden osatavoitteiksi, jotka mahdollistavat strategian toimeenpanon ja sen vaikuttavuuden seurannan. Tavoitteista liikenteen hallinnonalaan liittyvät mm. elinympäristöihin sekä niihin kohdistuvien paineiden vähentämiseen liittyvät tavoitteet.

Luonnon monimuotoisuus, kasvillisuus ja eliöt liittyvät YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin vedenalainen elämä ja maanpäällinen elämä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää toimenpiteitä kehittämishankkeista ja hankeyhtiöillä toteutettavista hankkeista, joiden rahoitus ei kuitenkaan sisälly suunnitelmaluonnoksen talousraamiin. Kehittämishankkeilla voi olla kielteisiä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen erityisesti tilanteissa, joissa mahdolliset hankkeet sijoittuvat uusiin maastokäytäviin. Tällöin hankkeiden läheisyyteen voi sijoittua joitakin luonnonsuojelualueita ja ne voivat heikentää suojeltavien lajien elinolosuhteita. Vaikutusten merkittävyyteen vaikuttavat kuitenkin olennaisesti hankkeiden tarkka sijoittuminen ja vaikutusten lieventäminen tai kompensointi. Toisaalta pääosa suunitelman rahoituksesta kohdentuu perusväylänpitoon ja siten nykyiselle väyläverkolle, jonka vuoksi sillä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta luonnon monimuotoisuuteen, koska uusia maastokäytäviä ei oteta käyttöön.

Yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön liittyvät merkitykselliset ympäristötavoitteet

Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017) asettaa seuraavat yhdyskuntarakenteeseen liittyvät tavoitteet:

- Edistetään koko maan monikeskuksista, verkottuvaa ja hyviin yhteyksiin perustuvaa aluerakennetta, ja tuetaan eri alueiden elinvoimaa ja vahvuuksien hyödyntämistä. Luodaan edellytykset elinkeino- ja yritystoiminnan kehittämiselle sekä väestökehityksen edellyttämälle riittävälle ja monipuoliselle asuntotuotannolle.
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan siten, että ne ovat joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn kannalta hyvin saavutettavissa.

Yhdyskuntarakenne, rakennettu ympäristö ja kulttuuriympäristö liittyvät YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin kestäviä infrastruktuureja sekä kestävät kaupungit ja yhteisöt. YK on vuonna 2016 hyväksynyt myös Habitat III kestävän kehityksen kaupunkiohjelman (New Urban Agenda), jota on Suomessa toteutettu ympäristöministeriön Kestävä kaupunki -ohjelmassa. Ohjelman tavoitteena on ratkaista kaupunkien kestävän kehityksen haasteita ja levittää hyviä käytäntöjä sekä kehittää uusia ratkaisuja kestävään kaupunkikehitykseen ja kaupunkilaisten kestäviin elämäntapoihin.

Maankäyttö- ja rakennuslaki (132/1999) sekä maankäyttö- ja rakennusasetus edellyttävät rakennetun ympäristön ja maiseman huomioon ottamista alueiden suunnittelussa. Muulla kuin asemakaava-alueella noudatetaan rakennusperinnön suojelemisesta annettua lakia (498/2010). Rakennusperintölain tavoitteena on mm. turvata rakennetun kulttuuriympäristön ajallinen ja alueellinen monimuotoisuus.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää tavoitteiden toteutumista erityisesti kaupunkiseutujen kanssa tehtävillä maankäyttöä, asumista ja liikennettä koskevilla MAL-sopimuksilla.

Luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyvät merkitykselliset ympäristötavoitteet

Maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) kohdassa 5 § yhdeksi alueiden käytön suunnittelun tavoitteeksi on asetettu luonnonvarojen säästeliään käytön edistäminen. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017) asettaa luonnonvarojen hyödyntämiseen liittyen tavoitteeksi luoda edellytyksiä bio- ja kiertotaloudelle sekä edistää luonnonvarojen kestävää hyödyntämistä. Liikenteen hallinnonalalla ei ole yksilöityjä tavoitteita materiaalivirroille, mutta väylien hankesuunnittelussa ja rakentamisessa pyritään mahdollisimman hyvään massatasapainoon ja uusiomateriaalien hyödyntämiseen.

EU:n uusiutuvan energian direktiivin päivitys (EU 2023/2413, RED III) on tullut voimaan marraskuussa 2023. Uusiutuvan energian direktiivi asettaa tavoitteet, yleiset puitteet ja useita toimenpiteitä, jotka edistävät uusiutuvan energian tuotantoa ja kulutusta sekä varmistavat EU:n ilmastotavoitteiden saavuttamisen. Päivitetyssä RED III -direktiivissä uusiutuvan energian koko EU:ta koskeva yleistavoite nostettiin 32 prosentista 42,5 prosenttiin vuodelle 2030. Direktiivin edellyttämiä muutoksia kansalliseen lainsäädäntöön selvitetään työ- ja elinkeinoministeriössä toukokuun 2024 loppuun mennessä.

Uusiutuvan energian direktiivissä on liikennealalla kaksi vaihtoehtoa: sitova tavoite vähentää liikenteen kasvihuonekaasuintensiteettiä 14,5 prosentilla vuoteen 2030 mennessä uusiutuvia energialähteitä käyttämällä; tai sitova tavoite uusiutuvan energian osuudelle energian loppukulutuksesta liikennealalla vuoteen 2030 mennessä vähintään 29 prosenttia. Muista kuin ravintokasvipohjaisista raaka-aineista peräisin oleville, kehittyneille biopolttoaineille ja muuta kuin biologista alkuperää oleville, lähinnä vetypohjaisille uusiutuville polttoaineille yhteinen sitova alatavoite on 5,5 prosentin osuus liikennealalle toimitettavasta uusiutuvasta energiasta. Lisäksi julkisten latauspisteiden kautta jaeltu uusiutuva liikennesähkö tulee liittää velvoitejärjestelmien piiriin. Liikennesektorin tavoite koskee jatkossa tieliikenteen lisäksi myös meri- ja lentoliikennettä.

Luonnonvarojen hyödyntäminen liittyy YK:n kestävän kehityksen tavoitteisiin kestävä infrastruktuuri sekä kestävät kaupungit.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet perusväylänpidon lisärahoituksesta ja kehittämisrahoituksesta kasvattavat luonnonvarojen käyttöä. Energiankulutuksen ja vaihtoehtoisten käyttövoimien osalta suunnitelma edistää vaihtoehtoisten käyttövoimien jakeluverkon rakentumista jakeluinfraohjelman mukaisesti.

4 Ympäristön nykytila

4.1 Ilmastonmuutos

EU sitoutui vuoden 2020 lopulla vähentämään kasvihuonekaasupäästöjään vähintään 55 prosenttia vuoteen 2030 mennessä vuoden 1990 tasosta. Liikenteen osuus taakanjakosektorin päästöistä on suurin (noin 40 %). Kansallisella tasolla Suomi on sitoutunut vähentämään taakanjakosektorille kuuluvan kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöjä vähintään 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä vuoden 2005 tasosta. Laskennallisesti tavoitetaso vuonna 2030 on noin 6,4 miljoonaa tonnia. (Traficom 2023a.)

Kotimaan liikenteen kasvihuonekaasupäästöistä vuonna 2022 noin 94 prosenttia syntyi tieliikenteessä. Rautatieliikenteen osuus oli 0,6 prosenttia, vesiliikenteen 3,5 prosenttia ja lentoliikenteen 1,4 prosenttia. (Tilastokeskus 2024)

Suomen kotimaan tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöt (CO_2-ekv) olivat vuonna 2022 noin 9,8 miljoonaa tonnia. Tieliikenteen päästöistä 51 prosenttia aiheutui henkilöautoista ja 36 prosenttia kuorma-autoista. Pakettiautojen osuus oli 8 prosenttia ja linja-autojen 4 prosenttia. (Ympäristöministeriö 2023a.)

Valtioneuvosto hyväksyi kansallisen ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelman 2030 joulukuussa 2022 (Valtioneuvosto 2023). Suunnitelman toimeenpano käynnistyi keväällä 2023. Sopeutumissuunnitelman tavoitteen 7 mukaan liikenne- ja viestintäinfrastruktuurin haavoittuvuudet tulee tunnistaa vuoteen 2026 mennessä ja ilmastokestävyyttä vahvistaa vuoteen 2030 mennessä. Ilmastonmuutokseen sopeutumisen toimet tulee sisällyttää keskeisiin strategisiin ohjausasiakirjoihin, kuten valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelmaan (Liikenne 12).

4.2 Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen

Pakokaasu- ja hiukkaspäästöt

Suomessa ilmanlaatu on keskimäärin hyvä ja ilman epäpuhtauksien paikalliset vaikutukset vähäisiä. Hankalissa sääoloissa talvisin ja keväisin ilmanlaatu kaupungeissa voi olla lyhytaikaisesti huono. Ilmanlaatua heikentäviä päästöjä syntyy eniten tieliikenteestä ja ilmansaasteille altistuminen on suurinta vilkkaasti liikennöityjen teiden läheisyydessä. Ilmanlaatu on kuitenkin parantunut merkittävästi viimeisten vuosikymmenten aikana. (Ilmatieteenlaitos 2024, YM 2023.) Hengitettävien hiukkasten (PM_{10}) tai typpidioksidin (NO_2) raja-arvojen ylityksiä ei ole Suomessa tapahtunut vuoden 2015 jälkeen (Ilmatieteenlaitos 2023).

Liikenteen aiheuttama ilmanlaadun huononeminen johtuu pakokaasupäästöistä, jarru- ja rengaspölystä sekä etenkin hiekoituksen nostattamasta katupölystä. Terveydelle haitallisimpia ovat ulkoilmassa olevat pienhiukkaspäästöt. Liikennemuodoista eniten ilmanlaatua heikentäviä päästöjä syntyy tieliikenteestä. Vesiliikenteestä aiheutuu kuitenkin liikennemuodoista eniten rikkidioksidin päästöjä.

Ajoneuvojen pakokaasupäästöjä on onnistuttu vähentämään tehokkaasti EU:n ajoneuvoja koskevan lainsäädännön avulla. Katupölyn torjunnassa ei toistaiseksi ole toimenpiteistä huolimatta saavutettu hyvää tilannetta. (YM 2023.)

Liikenteen aiheuttama melu

Ympäristömelun lähteistä merkittävin on tieliikenne. Melu on elinympäristön laatua heikentävä tekijä, jonka yleisimmät haittavaikutukset ovat oleskelun ja unen häiriintyminen. Suomessa asuu noin miljoona ihmistä melualueilla, joilla päiväajan keskiäänitaso (L_{Aeq}) ylittää 55 desibeliä (dB). (YM 2024.)

Meluselvitysten perusteella yli 55 dB (L_{den}) tie- tai katumelulle altistuu MAL-seuduilla kaikkiaan noin 750 000 ihmistä ja raideliikenteen melulle noin 110 000 ihmistä. Tie- ja katumelulle altistuvien osuus väestöstä on MAL-seuduilla keskimäärin 24 % ja raideliikenteen melulle altistuvien keskimäärin 3 %.

Meluselvitykset ovat laatineet Väylävirasto sekä MAL-kaupunkiseutujen suurimmat kunnat. (Traficom 2023b.)

Liikenteen aiheuttama tärinä (ja runkomelu)

Tärinää aiheutuu pääasiassa raskaasta tieliikenteestä ja rautatieliikenteestä. Suomessa on arvioitu noin 80 000 asukkaan altistuvan raide- ja tieliikenteen tärinälle. Tärinän syntyyn vaikuttavat raideliikenteessä junien suuret akselipainot ja nopeudet ja tieliikenteessä tärinää korostavat rakenteet. Maaperän laadulla on merkittävä vaikutus tärinän leviämiseen. (VTT 2006.)

4.3 Luonnon monimuotoisuus

Tuoreimman eliölajien uhanalaisuusarvioinnin mukaan luonnon monimuotoisuus heikkenee Suomessa. Joka yhdeksäs Suomen kaikista arvioiduista lajeista on uhanalainen. Suojelualueet eivät yksin turvaa lajien säilymistä, vaan monimuotoisuus on huomioitava kaikessa luonnonvarojen ja alueiden käytössä. Elinympäristöjen muuttumisen lisäksi merkittäviä monimuotoisuutta heikentäviä tekijöitä ovat luonnonvarojen liikakäyttö, haitalliset päästöt, haitalliset vieraslajit ja ilmastonmuutos. (SYKE 2019.)

Vuoden 2018 luontotyyppien uhanalaisuusarvioinnissa arvioiduista luontotyypeistä noin puolet arvioitiin uhanalaisiksi ja 15 % äärimmäisen uhanalaisiksi (SYKE, YM 2018).

Liikennehankkeet voivat vahvistaa muiden ympäristöongelmien vaikutuksia. Merkittävin vaikutus liikennehankkeilla on välillisesti tie- ja raideliikenteen verkkoihin kytkeytyvän uuden rakentamisen kautta. Liikenneväylät pirstovat elinympäristöjä ja vaikeuttavat eläinten liikkumista ja leviämistä. Toisaalta väyläympäristöjen hoitotoimenpiteillä pyritään edistämään monimuotoisuuden säilymistä ja ylläpitämään elinympäristöjä, jotka muuten olisivat oleellisesti vähenemässä. Luontokohteiden ja elinympäristöjen laatu voi kuitenkin heikentyä liikenteestä aiheutuvien melu-, päästö- ja vesistöhaittojen vuoksi.

Rata- ja tiehankkeilla on hieman vaikutuksia rakennettavan alueen kasvillisuuteen ja eläimistöön sekä lajiston kulkuyhteyksiin. Välillisiä vaikutuksia muo-

dostuu mm. toteutettaviin väyliin kytkeytyvän muun maankäytön kautta. Väylien parantaminen (esim. leventäminen, uudet liittymät, riista-aidat ja meluseinät) lisää luonnon alueiden pirstoutumista ja estevaikutusta. Nopeiden ratojen geometria on jäykkä, jolloin arvokkaita ympäristöjä on pitkillä osuuksilla vaikea kokonaan välttää. Lisäksi liikenteessä kuolee suuri määrä erikokoisia nisäkkäitä, matelijoita, lintuja ja hyönteisiä. Monimuotoisuuden hupenemisen kannalta liikennejärjestelmän yhteisvaikutukset ja välilliset vaikutukset ovat merkittävässä osassa.

4.4 Luonnonvarojen käyttö ja materiaalitehokkuus

Väylien kunnossapitoon ja rakentamiseen käytetään huomattavia määriä materiaaleja, varsinkin erilaisia kiviaineksia. Hiekan, soran ja murskeen käyttö muuttaa ympäristöä peruuttamattomasti. Rakentamiseen ja olemassa olevien rakenteiden ylläpitoon kuluu kiviaineksia vuosittain noin 100 miljoonaa tonnia (TEM 2015). Suurin osa kiviaineksisista käytetään teiden, katujen ja rautateiden rakentamiseen ja kunnossapitoon.

Liikennejärjestelmän energiankulutus on energiatilaston (SVT 2023) mukaan kotimaan liikenteen energian loppukäyttö on ollut noin 46 TWh vuonna 2022 (16 % Suomen energiankulutuksesta). Liikenteen energian loppukäytöstä sähköisen liikenteen osuus on ollut noin 2 prosenttia ja biopolttoaineiden osuus noin 15 prosenttia (SVT 2023). Tilastossa sähköinen liikenne kattaa junien, metron ja raitiovaunujen sekä sähköautojen sähkönkulutuksen. Muu liikenteen energiankulutus perustuu pitkälti fossiilisten polttoaineiden käyttöön. Vaihtoehtoisten käyttövoimien yleistyminen ei juuri vaikuta energiankulutukseen, mutta vaikuttaa kasvihuonekaasupäästöihin vähentävästi.

Luonnonvarojen käyttö on maailmanlaajuisesti kasvussa. Myös tuotannosta sekä kuluttamisesta aiheutuvat ympäristövaikutukset ovat kasvussa. Ilmastonmuutos sekä luonnonvarojen käyttö ovat sidoksissa toisiinsa, ja luonnonvarojen käytön vähentäminen hillitsee myös ilmastonmuutosta.

4.5 Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit

Vesien tila on Suomessa melko hyvä. Eniten haasteita on rannikoilla ja kemiallisessa tilassa. Vaikka vesien tila on yleisesti melko hyvä, järvien pinta-alasta 13 prosenttia ja jokivesistä 32 prosenttia ei yllä hyvään tilaan vuoden 2019 ekologisen tilan arvion mukaan. Suurimmat ongelmat ovat rehevöityminen ja liettyminen. Suomenlahden tila on parantunut, mutta rannikkovesien tila ei ole pääosin saavuttanut hyvää tilaa. Suomen järvien, jokien ja rannikkovesien kemiallinen tila ei ole parantunut, vaikka useimpien aineiden pitoisuudet alittavat niille asetetut pitoisuusrajat eli laatunormit. Tila on pysynyt huonona, koska muutaman pysyvän ja eliöihin kertyvän aineen laatunormit ylittyvät laajasti. (Ympäristöhallinto 2023a.)

Suurin osa ihmiselle tai luonnon monimuotoisuudelle merkittävistä pohjavesialueista on hyvässä tilassa. Kaikista pohjavesialueista alle 10 prosenttia on riskialueita, eli pohjavedessä on todettu liikaa haitallisia aineita tai veden tila voi heikentyä ilman suojelutoimia. Riskialueiden määrä nousee vähitellen, mutta suurimmalla osalla riskialueista pohjaveden tila on toistaiseksi hyvä. (Ympäristöhallinto 2023a.)

Itämerta vaivaavat rehevöityminen, eräät haitalliset aineet ja merialueiden kasvava käyttö. Tilanne on heikoin Suomenlahden ja Saaristomeren rannikkovesissä. Avomerialueista huonoimmassa kunnossa ovat Suomenlahti ja sen länsipuoliset merialueet. Itämeren ravinnepitoisuudet ovat vakiintuneet tai vähentyneet, mutta eivät vielä tarpeeksi. Kemiallisen tilan näkökulmasta meriveden öljypitoisuudet ovat pienentyneet. Mahdollisten haitta-aineiden laaja kirjo ja aineiden pysyvyys varjostavat tulevaa kehitystä. Meriroskan määrä on kasvanut sitä mukaa kuin muovin käyttö on yleistynyt. Haitallista mikromuovia on Suomen merivesissä, kuten maailman muissa merissä. (Ympäristöhallinto 2023b.)

Sisävesien kemiallisen tilan paranemista hidastaa se, että ympäristölle vaarallisia ja haitallisia aineita on aiemman käytön jäljiltä maaperässä ja pohjasedimenteissä. Suurin osa puroista, lähteistä ja muista pienvesistä on tuhoutunut tai menettänyt tärkeitä ominaispiirteitään. (Ympäristöhallinto 2023b.)

Pohjaveden laatua voivat vaarantaa esimerkiksi teollisuuslaitokset, huoltoasemat sekä jätteiden ja jätevesien käsittely. Öljy- ja kemikaalionnettomuudet

ovat huomattava riski pohjavesille. Teiden suolaus on paikoin lisännyt pohjaveden kloridipitoisuuksia. (Ympäristöhallinto 2023b.)

Tienpito ja liikenne aiheuttavat riskejä pinta- ja pohjavesille etenkin vilkkailla pääteillä. Tieliikenteen ja väylänpidon pohjavesiriskit muodostuvat pääasiassa väylien kunnossapidosta sekä vaarallisten aineiden kuljetuksista. Talviajan liukkautta torjutaan suolaamalla ja hiekoittamalla. Tieviranomaiset seuraavat valtakunnallisesti pohjaveden kloridipitoisuutta yhteistyössä ympäristöhallinnon kanssa. Suolausmääriä on pystytty pienentämään 1990-luvun huippuvuosista, mutta talvien erilaisuus näkyy käytetyn suolan määrissä. Pohjavedensuojauksia rakennetaan lähinnä maanteille erillishankkeina tai muun rakentamisen yhteydessä. Kiireellisimpien kohteiden pohjavesisuojauksista sekä suurten kehittämishankkeiden yhteydessä rakennetuista suojauksista huolimatta maaperän ja pohjaveden pilaantumisriski on edelleen merkittävä.

Vastaavat riskit kuin pohjavesialueille ovat olemassa myös teiden läheisyydessä oleville pintavesille sekä väyliltä siirtyvien hulevesien valuma-alueille. Myös mikromuoveja kulkeutuu hulevesien mukana vesistöihin. Tieliikenteen on arvioitu olevan merkittävin yksittäinen mikromuovien lähde. Tieliikenteessä päästöjä syntyy tiemerkinnöistä sekä ajoneuvojen renkaiden ja jarrujen kulumisesta. On arvioitu, että ajoneuvojen renkaiden kulumisesta syntyy vuosittain noin 5 000–10 000 tonnia mikromuovipäästöjä (SYKE 2020.)

Väyläalueilla on myös vanhoja pilaantuneita maa-alueita, joiden maaperä on puhdistettava riskien pienentämiseksi.

Rautateiden suurimmat pinta- ja pohjaveden pilaantumisriskit liittyvät vaarallisten aineiden kuljetuksiin ja torjunta-aineiden käyttöön. Radanpidossa torjunta-aineiden käyttö on kielletty luokitelluilla pohjavesialueilla. Radanpidosta aiheutuva maaperän pilaantumisriski on suuri vanhoilla tankkauspaikoilla, polttoainesäiliöiden ja öljynerotuskaivojen lähialueilla, dieselkaluston seisontaraiteilla, kemikaalivaunujen järjestelyraiteilla ja vaihteiden ympäristöissä.

Merenkulun rooli Suomen tavara- ja henkilöliikenteessä on merkittävä. Itämeren uhkana ovat ylikalastus, öljykuljetukset, lisääntyvä laivaliikenne ja ilmastonmuutos. Meriympäristössä vähäisetkin öljy- ja kemikaalivuodot voivat olla ympäristölle vaarallisia. Itämeren tilaan vaikuttavat haitallisesti myös siltojen,

satamien ja väylien rakentaminen, merihiekan nosto sekä muu Itämeren alueella toteutettava toiminta.

Lentoliikenteen riskit vesille ovat lähinnä paikallisia. Kiitoteiden liukkaudentorjuntaa ja siipien jäänestoaineiden käyttöä on viime vuosina kehitetty niin, että ympäristölle kohdistuvia riskejä voidaan vähentää.

4.6 Yhdyskuntarakenteen kestävyys

Suomen väestöstä kaupungeissa asui 73,2 prosenttia (kaupungistumisaste) vuonna 2021. Sisemmän ja ulomman kaupunkialueen yhteenlaskettu väestöosuus oli noin 11 prosenttiyksikköä matalampi. Pitkällä aikavälillä kaupungistumisaste on kasvanut suhteellisen tasaisesti. Vuosien 2020 ja 2021 kasvu on ollut hiukan pitkän aikavälin trendiä hitaampaa. (SYKE 2023.)

Suuremmissa ja tiiviimmissä taajamissa autottomien osuus on korkeampi kuin pienissä ja väljemmissä keskustaajamissa. Helsingin keskustaajamassa autottomien asuntokuntien osuus on 45 prosenttia, muissa suurissa yli 100 000 asukkaan taajamissa reilu kolmannes on autottomia. Suurempien kaupunkiseutujen keskustaajamissa on tiiviin ja toiminnoiltaan sekoittuneen keskusta-alueen lisäksi laajempi monipuolisten liikkumismahdollisuuksien alue, joka koostuu suhteellisen tiiviistä joukkoliikennekaupungin alueista ja alakeskuksista. Isossa kaupungissa kaikki tarvittava on lähietäisyydellä tai niihin pääsee helposti joukkoliikenteellä. (SYKE 2023.)

Yhdyskuntarakenteen vyöhykkeille suuntautuneesta uudesta rakentamisesta keskustan jalankulku- ja reunavyöhykkeille rakennettiin reilu neljännes vuonna 2021. 32 prosenttia sijoittui autovyöhykkeelle. Verrattuna vuoden 2020 rakentamiseen, autovyöhyke ja alakeskuksen jalankulkuvyöhyke ovat kasvattaneet osuuttaan, kun taas keskustan reunavyöhykkeen osuus on laskenut. Autovyöhykkeelle on rakennettu vuosittain 2019, 2020 ja 2021 määrällisesti lähes saman verran. (SYKE 2023.)

Kaupunkiseutujen työssäkäyntialueet ovat laajentuneet ja työ- ja asiointimatkojen autoriippuvuus lisääntynyt. Lähipalvelujen saavutettavuus on säilynyt

kaupunkiseuduilla melko vakaana, mutta heikentynyt maaseudulla. Mahdollisuudet kulkea työmatkat jalkaisin, pyörällä tai joukkoliikenteellä ovat heikentyneet 2000-luvulla kaikilla kaupunkiseuduilla. (SYKE 2018.)

4.7 Suunnitelman kannalta merkitykselliset ympäristöongelmat

Suunnitelman kannalta merkityksellisillä ympäristöongelmilla tarkoitetaan yleisiä ympäristöongelmiksi todettuja ilmiöitä, joilla on vaikutusta valtakunnallisen liikennejärjestelmän suunnitteluun ja toteuttamiseen. Suunnitelman kannalta merkityksellisiksi ympäristöongelmiksi on valmistelun aikana tunnistettu:

- ilmastonmuutoksen eteneminen,
- luonnonvarojen käytön kasvu
- luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen sekä
- yhdyskunta- ja aluerakenteen kestävyyden haasteet.

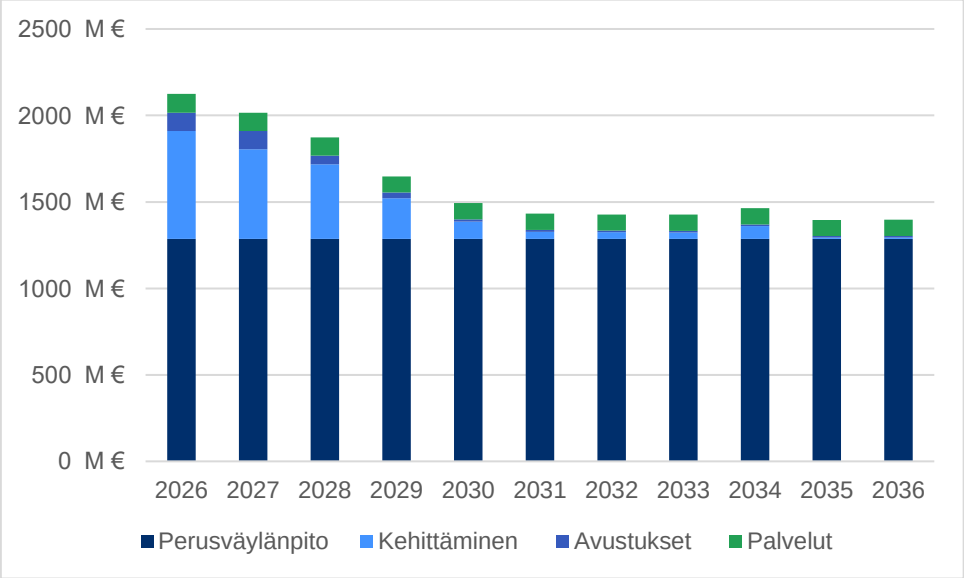
Ilmastonmuutoksen eteneminen vaikuttaa liikennejärjestelmän häiriöherkkyyteen ja toimintavarmuuteen sekä väylänpidon kustannuksiin. Luonnonvarojen käytön kasvu on suunnitelman kannalta merkityksellinen ongelma liikenteen energiankulutuksen ja kiviaineksen käytön vuoksi. Yhdyskunta- ja aluerakenteen hajautuminen heikentää palvelujen ja toimintojen saavutettavuutta ja lisää autoriippuvuutta.

5 Vertailuvaihtoehto

5.1 Vertailuvaihtoehdon kuvaus

Vertailuvaihtoehto kuvaa tilannetta, johon liikennejärjestelmän kehitys johtaa nykyisillä päätetyillä toimenpiteillä, jos suunnitelmaa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehdon mukaista kehitystä on arvioitu arviointikehikon mukaisesti vuosina 2026–2037. Vertailuasetelma on kuvattu luvussa 3.3. Tässä luvussa kuvataan vertailuvaihtoehdon sisältö ja luvuissa 5.2–5.7 on kuvattu vertailuvaihtoehdon vaikutukset.

Vertailuvaihtoehto on pyritty muodostamaan mahdollisimman totuudenmukaiseksi arvioksi tilanteesta, jossa suunnitelmaa ei toteuteta. Vertailuvaihtoehto ja siinä oletettu rahoitustaso perustuvat olemassa oleviin kehys- ja talousarviopäätöksiin sekä talousarviorahoituksen käyttöä ohjaaviin linjauksiin (kuva 4). Kuntien liikennejärjestelmän rahoituksen oletetaan vertailuvaihtoehdossa säilyvän nykyisellään ja nykyisten MAL-sopimusten mukaisena.



Kuva 4. Vertailuvaihtoehdossa oletettu perusväylänpidon, kehittämisen, avustuksien ja palveluiden rahoitus, miljoonaa euroa.

Vertailuvaihtoehdossa perusväylänpidon rahoitus on 1285,5 miljoonaa euroa vuodessa vuosina 2026–2037, eli rahoitus pienenee nykyisestä. Perusväylänpidossa priorisoidaan pääväylien kunnon ja palvelutason säilyttäminen. Rahoituksen niukkuuden vuoksi vähäliikenteisemmän verkon palvelutasoa ei pystytä ylläpitämään. Perusväylänpidon rahoitus kohdistuu suurimmaksi osin verkon hoitoon ja korjauksiin, painottuen suunnitelmakauden loppua kohti yhä enemmän hoitoon. Liikenneturvallisuutta parantavista ja ympäristön kannalta tärkeistä toimenpiteistä joudutaan tinkimään. Rahoituksen jakautuminen tie-, rata- ja vesiväyläverkon kesken pysyy nykyisenä.

Vertailuvaihtoehtoon sisältyvät parhaillaan (2023–2024) rakenteilla olevat väyläverkon kehittämishankkeet, sekä kehittämishankkeet, joista on tehty toteuttamispäätös. Vaikutusrvioinnin näkökulmasta vertailuvaihtoehdon haasteena on oletus siitä, että jo päätettyjen kehittämisinvestointien lisäksi koko tarkastelujaksolla (2026–2037) ei tehtäisi päätöksiä uusista kehittämisinvestoinneista. Oletus ei ole realistinen suhteessa aiempiin käytäntöihin ja päätöksiin. Vertailuvaihtoehdon vaikutusten kuvaus on tämän vuoksi todennäköistä kehitystä pessimistisempi, ja muutokset suunnitelman ja vertailuvaihtoehdon välillä näyttäytyvät todennäköistä kehitystä suurempina.

Julkisen henkilöliikenteen ostojen ja kehittämisen rahoitus pienenee nykyisestä. Rahoitusta oletetaan käytettävän 105,3 miljoonaa euroa vuodessa vuodesta 2027 lähtien. Rahoitus on hieman suurempi vuonna 2026, jolloin sitä käytetään myös lentoliikenteen ostoihin. Yksityisteiden avustukset ovat vuonna 2026 5,5 miljoonaa euroa, jonka jälkeen avustuksen määrä vaihtelee ollen joka toinen vuosi 8,5 miljoonaa euroa ja joka toinen vuosi 4,2 miljoonaa euroa, mikä ei mahdollista nykyisen palvelutason ylläpitoa. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen rahoitus pienenee ollen joka toinen vuosi 4,3 miljoonaa euroa ja joka toinen vuosi 2 miljoonaa euroa vuodesta 2028 lähtien. Saariston yhteysalusliikenteen ostot säilytetään nykyisellä tasolla eli vuodesta 2025 lähtien 17,9 miljoonassa eurossa vuosittain.

Vertailuvaihtoehdossa oletetaan, että liikenteen palveluiden tarjonta kehittyy nykyisen lainsäädännön puitteissa. Joukkoliikenteen hallinnollisen järjestämisen oletetaan tapahtuvan nykyiseen tapaan. Uudenlaisen palvelumarkkinan kasvu on maltillista eikä ehdi merkittävissä määrin muuttamaan liikkumisen tapoja vuoteen 2037 mennessä. Liikenteen digitalisaatio- ja automaatio ovat

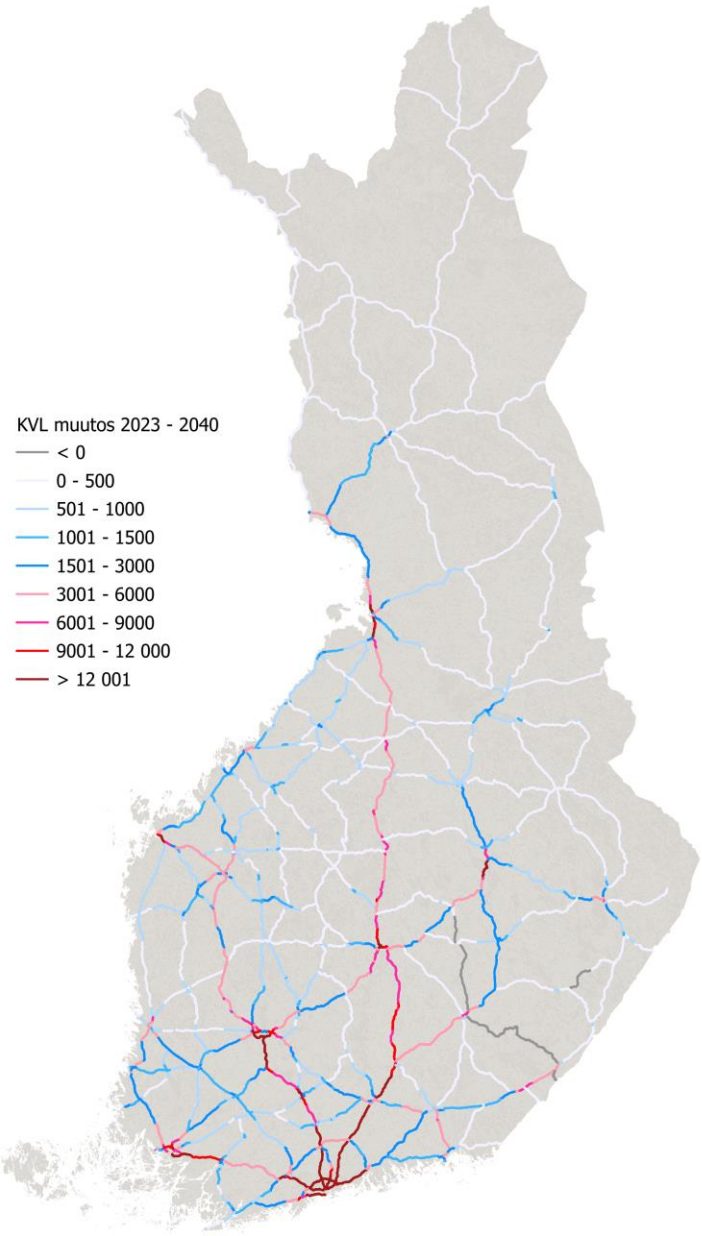
vielä kehitysvaiheessa ja niiden hyödyntäminen etenee vaiheittain. Viestintäverkot kehittyvät markkinaehtoisesti. Lainsäädännön osalta on huomioitu vain muutokset, joista on tehty päätös vuoden 2023 loppuun mennessä. Valtionyhtiöiden toiminnassa tai hallinnossa, kuntien omistamien satamayhtiöiden toiminnassa tai yksityisraiteiden toiminnassa ei oleteta tapahtuvan muutoksia. Lisäksi oletetaan, että liikenteen hallinnonalalla tehtävä nykymuotoinen virkatyö, esimerkiksi kyber- ja tietoturvallisuuden osalta, jatkuu sellaisenaan.

Liikenteen kehitys vertailuvaihtoehdossa

Valtakunnalliset liikenne-ennusteet (Liikenne- ja viestintävirasto 2024) toimivat lähtökohtana liikenteen kehityksen arvioinnille vertailuvaihtoehdossa. Ennusteet kuvaavat liikenteen todennäköistä, tehtyihin päätöksiin ja näköpiirissä oleviin toimintaympäristön muutoksiin perustuvaa kehitystä. Ennusteissa ei ole huomioitu esimerkiksi ilmastonmuutoksen torjuntaan tähtäävän sääntelyn tai teknologian kehittymisen muutoksia, joista ei ole tehty päätöksiä.

Tieliikenteessä merkittävin toimintaympäristön muutos on ajoneuvokannan yhä nopeampi sähköistyminen. VTT:n laatiman uusimman arvion mukaan sähköautoja on 925 000 vuonna 2030. Nykyisellä verotuksella tämä johtaa henkilöautoliikenteen keskimääräisen käyttökustannuksen merkittävään pienenemiseen, ja tätä kautta matkojen pidentymiseen ja liikennesuoritteen kasvuun. Uusimpien valtakunnallisen liikenne-ennusteiden mukaan kevyiden ajoneuvojen (henkilö ja pakettiautot) suorite kasvaa vuoteen 2040 saakka noin prosentin vuodessa ja tämän jälkeen noin 0,5 % vuodessa. Liikennesuoritteen kasvu keskittyy suurten kaupunkiseutujen välisille yhteyksille, eli jo nykyisin vilkkaammille tieosuuksille (kuva 5).

Raskaiden ajoneuvojen osalta suoritteen kasvu noudattaa talouden yleistä kehitystä. Vuoteen 2040 saakka suorite kasvaa keskimäärin 0,7 % vuodessa, jonka jälkeen teollisuuden tuotantorakenteen muutosten arvioidaan kääntävän sen laskuun. Maantieverkolla yhdistelmäajoneuvojen suorite kasvaa perävaunuttomien kuorma-autojen suoritetta voimakkaammin.



Kuva 6. Tieverkon liikennemäärien muutos vuosina 2023–2040.

Rautateillä henkilöliikenne on palautunut COVID-19-pandemiaa edeltäneelle tasolle ja sen arvioidaan kasvavan edelleen vuoteen 2040 saakka, koska väestö keskittyy suurille kaupunkiseuduille ja liikkumiskustannusten lasku suh-

teessa tulotasoon kasvattaa matkojen keskipituutta. Kasvu on suurinta Helsingin seudun lähijunaliikenteessä. Kaukojunaliikenteen matkustajamäärät kasvavat eniten Pääradalla, muulla rataverkolla muutokset ovat hyvin maltillisia.

Rautateiden tavaraliikenteessä ei arvioida tapahtuvan merkittäviä muutoksia. Kuljetusmäärien arvioidaan pysyvän aikaisempaa selvästi alhaisemmalla tasolla transitoliikenteen ja muun itäisen yhdysliikenteen voimakkaan vähenemisen seurauksena. Kuljetusmääriin voivat vaikuttaa mahdolliset uudet teollisuuden tuotantolaitokset tai nykyisten tuotantolaitosten sulkemiset.

Suomen ja ulkomaiden välisessä meriliikenteessä sekä vienti- että tuontikuljetusten on arvioitu vähenevän vuoteen 2035 saakka, mutta kääntyvän tämän jälkeen kasvuun. Väheneminen johtuu energiatuotannon murroksesta; kivihiilen ja raakaöljyn tuonnin arvioidaan vähenevän huomattavasti, samoin kuin öljyjalosteiden viennin.

Liikenteen kasvihuonekaasujen kehitys vertailuvaihtoehdossa

Vertailuvaihtoehdossa lähtökohtana liikenteen kasvihuonekaasujen kehityksen tarkastelulle toimii PEIKKO-hankkeessa tuotettu kotimaan liikenteen kasvihuonekaasujen perusennuste (Valtioneuvoston kanslia 2024 ja VTT 2024). Perusennuste kuvaa liikenteen energiankulutuksen ja kasvihuonekaasupäästöjen kehityskulkuja vuoteen 2055 asti nykyisillä energia- ja ilmastopoliittisilla toimilla. PEIKKO-hankkeessa on laadittu perusennusteen lisäksi high- ja low-skenaarioita sekä erinäisiä herkkyystarkasteluja.

Perusennusteen mukaan vuoteen 2030 mennessä saavutetaan 58 %:n vähennys Suomen kasvihuonekaasujen kokonaispäästöistä, vuoden 1990 tasoon verrattuna. Taakanjakosektorilla, johon myös kotimaan liikenne kuuluu, saavutetaan perusennusteen mukaan 48 %:n päästövähennys vuoteen 2030 mennessä, vuoden 2005 tasoon verrattuna.

Kotimaan liikenne saavuttaa PEIKKO-hankkeen perusennusteessa vuonna 2030 päästötason 6,48 Mt CO2-ekv. Kotimaan liikenteen päästöt ilman lentoliikennettä ovat perusskenaariossa 6,06 Mt CO2-ekv. vuonna 2030, 4,14 Mt CO2-ekv. vuonna 2035 ja 2,89 Mt CO2-ekv. vuonna 2040. Vuoteen 2005 verrattuna kotimaan liikenteen päästöt ilman lentoliikennettä vuonna 2030 vähenevät 52 %.

Perusennusteessa ei ole huomioitu Petteri Orpon hallitusohjelman mukaisen jakeluvelvoitteen muutoksen vaikutusta, joiden arvioidaan lisäävän taakanjakosektorin kumulatiivisia päästöjä vähintään 4,8 Mt CO2-ekv. vuoteen 2027 mennessä. Päästölisäys voi kasvaa entisestään, jos sähköautojen määrä ei kasva ennustetulla nopeudella.

5.2 Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso vertailuvaihtoehdossa

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso ja käyttäjähyödyt

Vertailuvaihtoehdon tienpidossa priorisoidaan pääväyläasetuksen mukaisesti pääväylien kunnon ja palvelutason säilyttäminen. Tällöin tärkeimpien maakuntakeskusten välisten yhteyksien sekä muiden vilkasliikenteisten yhteyksien palvelutason voidaan olettaa säilyvän nykyisenä tai lähellä nykyistä tasoa. Useat kehittämishankkeet myös parantavat näiden yhteyksien palvelutasoa. Tieliikenteen suoritteen voimakas kasvu voi kuitenkin lisätä ruuhkautumista suurimmilla kaupunkiseuduilla, mikä kasvattaa tienkäyttäjien aikakustannuksia.

Alemman tieverkon kunto heikkenee nopeasti, mikä johtaa nopeusrajoituksiin ja todennäköisesti myös raskaan liikenteen painorajoituksiin. Tämä kasvattaa matkojen ja kuljetusten kustannuksia. Kuljetuskustannukset kasvavat jos ajoneuvoyhdistelmien suurinta sallittua massaa ei pystytä hyödyntämään, mikä koskee erityisesti raakapuukuljetuksia, mutta myös muita massaintensiivisiä kuljetuksia. Alemman tieverkon heikentyneestä kunnosta syntyvät haitat korostuvat alueilla, joilla päätieverkko on harva ja matkoja ja kuljetuksia tapahtuu tämän vuoksi suhteellisesti enemmän alemmalla tieverkolla (Pohjois- ja Itä-Suomi).

Radanpidossa pyritään priorisoimaan vilkasliikenteisimmät henkilöliikenteen radat. Muulla rataverkolla korjausvelka kasvaa, mikä voi johtaa nopeus- ja akselipainorajoituksiin. Tämä kasvattaa matkustajien aikakustannuksia ja kuljetuskustannuksia. Toisaalta useat kehittämishankkeet parantavat rataverkon palvelutasoa. Korjausvelan kasvusta aiheutuvan negatiivisen vaikutuksen ja

kehittämishankkeista syntyvän positiivisen vaikutuksen nettovaikutusta ei käytettävissä olevilla lähtötiedoilla pystytä arvioimaan.

Merikuljetusten palvelutaso säilyy pääosin nykyisenä. Jäänmurtokaluston vanheneminen voi kuitenkin johtaa palvelutason heikkenemiseen ja kuljetuskustannusten kasvuun erityisesti Pohjanlahden satamissa talvikausina.

Julkisen henkilöliikenteen tukien pysyminen nykyisellä tasolla voi pitkällä aikajänteellä johtaa matkalippujen hinnan nostoihin tai vuorotarjonnan supistamiseen, koska liikenteen tuotantokustannukset kasvavat. Tämä riippuu kuitenkin myös lipputulojen kehityksestä. Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen johtaa todennäköisesti joidenkin kotimaan reittien lakkauttamiseen.

Suomen kansainvälinen saavutettavuus

Henkilöliikenteessä Suomen kansainvälinen saavutettavuus on riippuvainen erityisesti kansainvälisten lentoyhteyksien ja niiden liityntäyhteyksien palvelutasosta. Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen johtaa todennäköisesti joidenkin kotimaan reittien lakkauttamiseen, mikä heikentää kyseisten alueiden kansainvälistä saavutettavuutta. On kuitenkin huomattava, että suurin osa tuettujen lentoyhteyksien matkustajista on ollut kotimaan matkustajia.

Tavaraliikenteessä Suomen kansainvälistä saavutettavuutta voidaan arvioida vienti- ja tuontikuljetusten kustannusten kautta. Vertailuvaihtoehdon vaikutukset kuljetuskustannuksiin ovat kaksijakoisia. Toisaalta jotkin kehittämishankkeista pienentävät niitä, toisaalta alemman tieverkon ja rataverkon korjausvelan kasvu kasvattavat niitä. Korjausvelan kasvun negatiivinen vaikutus on todennäköisesti suurempi kuin kehittämishankkeiden positiivinen vaikutus. Jäänmurtokaluston vanheneminen voi johtaa kuljetuskustannusten kasvuun erityisesti Pohjanlahden satamissa talvikausina.

Alueiden välinen saavutettavuus

Sekä henkilö- että tavaraliikenteessä alueiden välinen saavutettavuus on riippuvainen erityisesti päätieverkon ja rataverkon palvelutasosta. Tienpidossa priorisoidaan pääväylien kunnon ja palvelutason säilyttäminen, jolloin maakun-

takeskusten välisten yhteyksien palvelutason voidaan olettaa säilyvän nykyisenä tai lähellä nykyistä tasoa. Useat kehittämishankkeet parantavat maakuntakeskusten välistä saavutettavuutta.

Radanpidossa pyritään priorisoimaan vilkasliikenteisimmät henkilöliikenteen radat. Muulla rataverkolla korjausvelka kasvaa, mikä voi johtaa nopeus- ja akselipainorajoituksiin. Tämä kasvattaa matkustajien aikakustannuksia ja kuljetuskustannuksia. Toisaalta useat kehittämishankkeet parantavat rataverkon palvelutasoa. Korjausvelan kasvusta aiheutuvan negatiivisen vaikutuksen ja kehittämishankkeista syntyvän positiivisen vaikutuksen nettovaikutusta ei käytettävissä olevilla lähtötiedoilla pystytä arvioimaan.

Julkisen henkilöliikenteen tuista erityisesti ELY-keskusten ostoliikenteellä sekä juna- ja lentoliikenteen ostoilla on vaikutuksia alueiden väliseen saavutettavuuteen. ELY-keskusten ostoliikenteen ja junaliikenteen ostojen pysyminen nykyisellä tasolla voi pitkällä aikajänteellä tarkoittaa matkalippujen hinnan nostoa tai vuorotarjonnan supistamista, koska liikenteen tuotantokustannukset kasvavat. Tämä riippuu kuitenkin myös lipputulojen kehityksestä.

Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen tarkoittaa todennäköisesti joidenkin reittien lakkauttamista, jolloin kyseisten alueiden ja pääkaupunkiseudun välinen saavutettavuus heikkenee. Vaikutus on kuitenkin kokonaisuutena vähäinen, koska lentoyhteyksien vuoromäärät ja matkustajamäärät ovat pieniä ja alueita palvelevat myös junayhteydet.

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus

Alemman tieverkon kunnon heikkeneminen johtaa nopeusrajoituksiin, mikä heikentää saavutettavuutta erityisesti sellaisilla alueilla, joilla päätieverkko on harva ja matkoja ja kuljetuksia tapahtuu tämän vuoksi suhteellisesti enemmän alemmalla tieverkolla. Pääteiden kehittämishankkeet parantavat alueiden sisäistä saavutettavuutta hankkeiden vaikutusalueilla, mutta kokonaisuutena korjausvelan kasvun negatiivinen vaikutus on todennäköisesti suurempi kuin kehittämishankkeiden positiivinen vaikutus.

Tampereen ja Helsingin kaupunkiseutujen raitiotiehankkeet (Tampereen raitiotien Partola–Niihama-yhteys ja Vantaan raitiotie) parantavat alueiden sisäistä saavutettavuutta sekä parantuvan joukkoliikenteen palvelutason että tiivistyvän yhdyskuntarakenteen kautta.

Rataverkolla ainoastaan Helsingin ja Tampereen kaupunkiseutujen lähijunaliikenne palvelee merkittävissä määrin kaupunkiseutujen sisäistä matkustusta. Kehittämishankkeista erityisesti Espoon kaupunkirata ja Pasila–Riihimäki-rataosuuden kehittämishanke parantavat Helsingin seudun sisäisen matkustuksen palvelutasoa ja saavutettavuutta. Myös Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeella voi olla kaupunkiseudun sisäistä saavutettavuutta parantava vaikutus, jos hankkeen mahdollistama lähijunatarjonta toteutuu.

Julkisen henkilöliikenteen tuista erityisesti kaupunkiseutujen joukkoliikenteen avustuksilla, ELY-keskusten ostoliikenteellä ja alueellisen junaliikenteen ostoilla on vaikutuksia alueiden sisäiseen saavutettavuuteen. Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen ilmastoperusteinen valtionavustus lakkautettiin vuoden 2024 alusta, mikä todennäköisesti johtaa tarjonnan supistamiseen ja lipunhintojen korotuksiin.

Aluerakenne ja alueiden kehitysedellytykset

Vaikutukset aluerakenteeseen syntyvät pitkän ajan kuluessa saavutettavuusmuutosten kautta. Vertailuvaihtoehtoon sisältyvistä kehittämishankkeista raitiotiehankkeilla sekä Pasila–Riihimäki-rataosuuden kehittämishankkeella ja Tampereen henkilöratapihan kehittämishankkeella on potentiaalia muuttaa aluerakennetta Helsingin ja Tampereen kaupunkiseuduilla.

Alemman tieverkon ja rataverkon kunnon heikentymisellä voi olla alueiden kehitysedellytyksiä heikentävä vaikutus, jos matka-ajat ja kuljetuskustannukset kasvavat merkittävästi. Tämä koskee erityisesti alueita, joilla päätieverkko on harva ja matkoja ja kuljetuksia tapahtuu tämän vuoksi suhteellisesti enemmän alemmalla tieverkolla.

Lentoliikenteen ostoilla parannetaan alueiden kansainvälistä saavutettavuutta, ja niillä voi olla yhteys myös alueiden kehitysedellytyksiin. Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen johtaa todennäköisesti joidenkin kotimaan reittien lakkauttamiseen.

5.3 Taloudellinen kestävyys vertailuvaihtoehdossa

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus tarkoittaa liikennejärjestelmän toimenpiteiden avulla saavutettavien yhteiskunnallisten hyötyjen suhdetta toimenpiteistä aiheutuviin kustannuksiin. Vertailuvaihtoehdon rahoitustasolla tie- ja rataverkon korjausvelka jatkaa kasvuaan, mikä vaikuttaa yhteiskuntatalouteen kahdella tavalla:

1. Teiden ja ratojen päivittäistä liikennöitävyyttä turvaavan kunnossapidon kustannukset kasvavat ja korvausinvestointien siirtäminen tulevaisuuteen kasvattaa mahdollisesti myöhemmin toteutettavan peruskorjauksen kustannuksia.

2. Teiden ja ratojen käyttäjille aiheutuu haittoja mm. kasvavien matka-aikojen (matka-aika- ja kuljetuskustannukset) ja painorajoitusten (kuljetuskustannukset) seurauksena.

Tien- ja radanpidon yhteiskuntataloudellinen tehokkuus riippuu siitä, kuinka suuria nämä haitat ovat suhteessa tien- ja radanpidon kustannuksiin. Korjausvelan lyhentäminen ei aina ole yhteiskuntataloudellisesti tehokasta, vaan joissakin tapauksissa kannattavinta on lykätä korvausinvestointia. Liikennemäärien vähentyessä suurella osalla verkkoa myös verkon supistaminen on todennäköisesti joissakin tapauksissa yhteiskuntataloudellisesti kannattavaa.

Rataverkolla joidenkin vähäliikenteisten ja huonokuntoisten ratojen sulkeminen liikenteeltä on todennäköisesti yhteiskuntataloudellisesti erittäin kannattavaa, koska rataosien peruskorjausten kustannukset ovat suuria, mutta niistä saatavat nettohyödyt suhteellisen pieniä. Määrärahat ovat myös pois vilkasliikenteisemmän rataverkon kunnossapidosta, jossa niistä saataisiin huomattavasti suurempia yhteiskuntataloudellisia hyötyjä.

Vertailuvaihtohdossa toteutettavista kehittämishankkeista tieverkon hankkeiden vaikutukset yhteiskuntatalouteen ovat hankearvioitujen hankkeiden osalta kokonaisuutena positiivisia (hankkeet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia). Rataverkon kehittämishankkeiden vaikutukset yhteiskuntatalouteen ovat

hankearvioitujen hankkeiden osalta kokonaisuutena negatiivisia (hankkeet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattamattomia).

Julkinen talous

Vertailuvaihtoehdossa valtion liikennejärjestelmään osoittamat menot pienenevät asteittain, minkä vuoksi vaikutus julkiseen talouteen on positiivinen. Määrärahojen muutoksilla voi kuitenkin olla myös välillisiä vaikutuksia valtion ja kuntien talouteen. Perusväylänpidon määrärahan pieneneminen voi pitkällä aikajänteellä kasvattaa valtion menoja, koska korvausinvestointien siirtäminen tulevaisuuteen kasvattaa päivittäisen kunnossapidon kustannuksia ja mahdollisesti myöhemmin toteutettavan peruskorjauksen kustannuksia. Tämä riippuu kuitenkin siitä, millaista palvelutasoa ja laajuutta väyläverkon eri osilla halutaan tulevaisuudessa ylläpitää.

Väyläverkon kehittämishankkeet pienentävät hieman valtion välittömiä vero- ja maksutuloja (polttoainevero-, ratamaksu- ja arvonlisäverotulot). Pidemmällä aikajänteellä erityisesti kaupunkiseutujen saavutettavuutta parantavat hankkeet voivat kasvattaa valtion ansiotulovero-, kiinteistövero- ja yhteisöverotuloja, ja siten vahvistaa julkista taloutta.

Julkisen henkilöliikenteen tukien pysyminen nykyisellä tasolla voi pitkällä aikajänteellä johtaa kuntien menojen kasvuun, koska nykyistä palvelutasoa ei valtion rahoituksella pystytä ylläpitämään. Lentoliikenteen ostomäärärahan pieneneminen tarkoittaa todennäköisesti joidenkin reittien lakkauttamista. Lentoasemaverkon laajuus ei kuitenkaan suoraan muutu, jolloin kyseisten lentoasemien ylläpito aiheuttaa edelleen kustannuksia valtiolle.

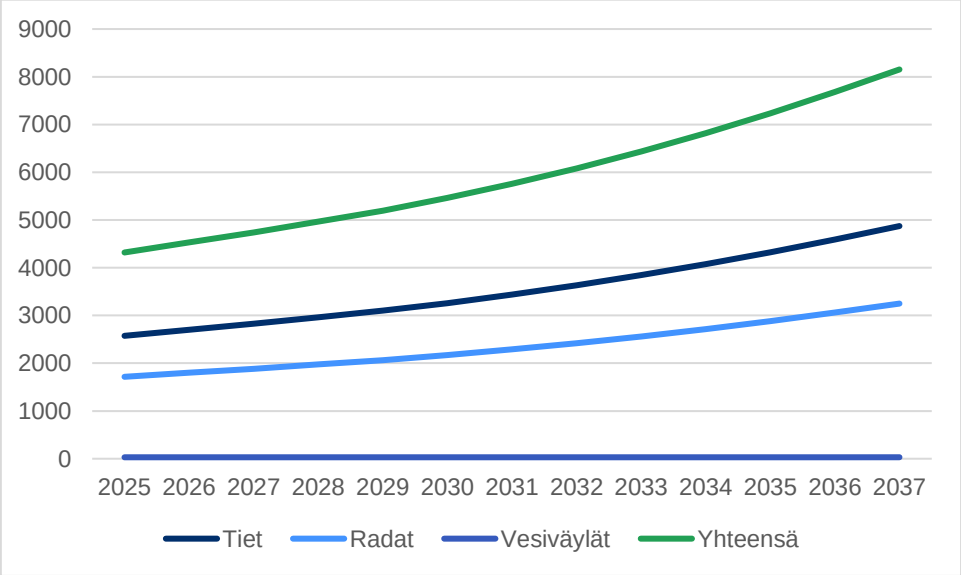
Julkiseen talouteen vaikuttaa myös valtion väyläomaisuuden korjausvelka. Korjausvelan kehitystä on arvioitu vertailuvaihtoehdon mukaisella perusväylänpidon rahoitustasolla tie- ja rataverkolla sekä vesiväylillä vuosina 2025–2037 (kuva 5). Korjausvelan kokonaismäärä on vuonna 2025 noin 4 300 miljoonaa euroa ja sen määrän arvioidaan kasvavan vuoteen 2037 mennessä noin 8 150 miljoonaan euroon. Korjausvelan kasvu kiihtyy tarkastelujakson loppua kohden.

Tieverkon korjausvelka kasvaa etenkin alemmalla tieverkolla, sillä vain päätieverkon korjausvelka voidaan pitää lähes nykyisellä tasolla. Rahoituksen

niukkuudesta johtuen korjaukset kohdistetaan päätieverkon ohella vain turvallisuuden kannalta kriittisimpään verkkoon.

Rataverkon korjausvelka ilmenee tulevien peruskorjaustarpeiden määrässä, sillä verkko ja sen laitteet ikääntyvät erityisesti tarkastelujakson loppupuolella. Tämän seurauksena liikenteelle joudutaan asettamaan nopeus- ja akselipainorajoituksia ja sen täsmällisyys heikkenee. Rahoitus ei riitä parantamishankkeisiin. Joitakin vähäliikenteisiä ja huonokuntoisia rataosia voidaan joutua sulkemaan liikenteeltä.

Vesiväylien ja kanavien käyttö ja kunnossapito pystytään hoitamaan nykyisellä rahoitustasolla, mikä turvaa vesiväylien päivittäisen liikennöitävyyden. Korjaukset painotetaan kauppamerenkulun ja veneilyn turvallisuuskriittisiin kohteisiin. Vesiväylänpidon rahoitus on pääosin riittävä myös pieniin parantamishankkeisiin. Tärkeimpien merikuljetusreittien ja -väylien nykytasoinen liikennöitävyys edellyttää nykyisen jäänmurtokaluston modernisointia.



Kuva 5. Korjausvelka (miljoonaa euroa) vertailuvaihtoehdossa teillä, radoilla ja vesiväylillä sekä yhteensä väyläverkolla vuosina 2025-2037. Vesiväylien korjausvelan määrässä ei tapahdu muutosta, koska korjaustoimenpiteet voidaan toteuttaa nykyisellä rahoituksella. Jäänmurtokalusto ei ole laskelmassa mukana.

Taloudellisen kasvun edellytykset

Merkittävimmät vaikutukset taloudellisen kasvun edellytyksiin syntyvät kaupunkiseutujen ratahankkeista. Kehittämishankkeista raitiotiehankkeet sekä Pasila–Riihimäki-rataosuuden kehittäminen ja Tampereen henkilöratapihan kehittämishanke parantavat Helsingin ja Tampereen työssäkäyntialueiden saavutettavuutta.

Alemman tieverkon kunnon heikentyminen voi vaikuttaa negatiivisesti erityisesti metsäteollisuuden kilpailukykyyn ja toimintaedellytyksiin. Jäänmurtokaluston vanhenemisesta aiheutuvalla merikuljetusten kustannusten kasvulla olisi negatiivinen vaikutus elinkeinoelämän kilpailukykyyn ja toimintaedellytyksiin erityisesti Pohjois-Suomessa.

5.4 Ekologinen kestävyys vertailuvaihtoehdossa

Liikennejärjestelmän ilmastovaikutukset

Energia- ja ilmastotoimien perusskenaarioiden mukaan (VTT 2024) liikennesektori saavuttaa skenaarion laadinta-aikana voimassa olleilla päätöksillä sektorin tavoitteena olevan kasvihuonekaasupäästöjen puolittamisen vuodesta 2005 vuoteen 2030. Perusskenaarioissa ei ole huomioitu hallitusohjelman mukaisen jakeluvelvoitteen muutoksen vaikutusta.

Perusskenaarioiden voimassa olevien päätettyjen toimenpiteiden skenaarion (WEM) mukaan kasvihuonekaasupäästöjen arvioidaan vähenevän 49 % vuodesta 2024 vuoteen 2037. Kasvihuonekaasupäästöt ($CO_{2,ekv}$) vuonna 2037 ovat noin 3,9 milj. tonnia. Muutos aiheutuu pääasiassa fossiilisten polttoaineiden korvaamisesta ja ajoneuvokannan kehityksestä. (VTT 2024.)

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vertailuvaihtoehdossa kasvihuonekaasupäästöjen oletetaan noudattavan pitkälti WEM-perusskenaarioita. Vertailuvaihtoehdossa tieliikenteen kehittämisinvestoinnit ja sujuvuuden parantaminen vaikuttavat päästöihin vähäisessä määrin ja erisuuntaisesti. Tiehankkeiden kokonaisvaikutus liikenteen kasvihuonekaasupäästöihin on näin

ollen vähäinen suhteessa käyttövoimien muutoksen aiheuttamaan päästövähenemään. Tieverkon rakentamisen ja kunnossapidon synnyttämät kasvihuonekaasupäästöt laskevat nykyisestä tasosta, koska kehittämisrahoituksen taso on matala verrattuna nykytilaan.

Rautatieliikenteessä parantamishankkeet lisäävät junaliikenteen nopeustasoa ja siten houkuttelevuutta, mikä kulkutapasiirtymien kautta vähentää hieman tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä. Rataverkon rakentamisesta ja kunnossapidosta aiheutuu kuitenkin kasvihuonekaasupäästöjä. Tarkastelujaksolla vuoteen 2037 mennessä kulkutapasiirtymät eivät ehdi vaikuttaa niin, että rakentamisen kasvihuonekaasupäästöt saataisiin vähennettyä. Nykytilaan verrattuna päästöt siis kasvavat hieman. Kaupunkiraidehankkeet vähentävät hieman tieliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä kulkutapasiirtymien myötä, mutta hankkeista aiheutuu merkittäviä rakentamisenaikaisia päästöjä.

Vertailuvaihtoehdon vesiväylähankkeet saattavat hieman vähentää meriliikenteen kasvihuonekaasupäästöjä mm. suurempien alusten käytön mahdollistamisen vuoksi.

Vertailuvaihtoehdossa valtion tai kuntien panostus joukkoliikenteeseen ei juuri muutu nykyisestä. Tieliikenteen ennusteessa (Traficom 2022) joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa 8 %:sta (2020) 9 %:iin (2040), mikä vähentää hieman kasvihuonekaasupäästöjä. Ennusteessa kävelyn tai pyöräliikenteen matkamäärä tai suorite eivät kasva vuosien 2020 ja 2040 välillä, minkä vuoksi kulkutapasiirtymistä aiheutuvia päästöhyötyjä ei synny.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen ja ilmastonmuutoksen tuomat sään ääri-ilmiöt lisäävät toimenpiteiden tarvetta ja kilpailevat perusväylänpidon resursseista. Tie- ja rataverkon kunto ei pysy vertailuvaihtoehdossa edes nykyisellä tasolla. Sopeutumis- ja varautumistoimenpiteisiin ei pystytä panostamaan riittävästi. Myös yksityisteiden korjaustarve kasvanee ilmastonmuutoksen vaikutusten vuoksi.

Sään ääri-ilmiöt aiheuttavat kauppamerenkululle häiriöitä ja jäänmurtoavustuksen tarpeen kasvua. Sään ääri-ilmiöt lisäävät myös joukkoliikennejärjestelmän

häiriöitä ja poikkeustilanteita, mikä heikentää kestävän liikkumisen mahdollisuuksia. Vastaavasti kävely- ja pyöräteiden käytettävyys heikkenee. Kävely- ja pyöräteiden sopeutumistoimiin (kunnossapito, perusparannukset) ei ole varauduttu systemaattisesti, joten sopeutuminen on riittämätöntä.

Liikenteen päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen

Vertailuvaihtoehdossa tieliikenteen kasvu ja kaupunkirakenteen tiivistyminen lisäävät päästöille ja melulle altistumista ja altistuneiden määrää. Henkilöautokannan käyttövoimamuutos vuoteen 2037 ei poista tieliikenteen lähipäästöjä, erityisesti hiukkaspäästöjä. Liikennemäärien kasvu lisää myös melulle altistuvien määrää mm. rengasmelun vuoksi. Tieliikenteen kehittämishankkeiden meluntorjuntatoimenpiteet vähentävät melulle altistuvien määrää arviolta 600 henkilöllä. Tärinähaitat tieverkolla ovat paikallisia eivätkä todennäköisesti lisäänny vertailuvaihtoehdossa nykyisestä merkittävästi.

Ratahankkeet mahdollistavat sekä tavara- että henkilöliikenteen lisääntymisen, mikä lisää junaliikenteen tärinä- ja meluhaittoja nykyisestä. Vertailuvaihtoehdon vesiväylien kehittämishankkeilla voi olla vaikutusta päästöihin satamien lähiympäristöissä. Vertailuvaihtoehdon panostukset joukkoliikenteeseen voivat kulkutapasiirtymän kautta vähentää päästöjä, mutta lisätä hieman joukkoliikenteestä aiheutuvia paikallisia ilmanlaatuhaittoja. Kokonaisuudessaan joukkoliikenteen päästöt vähenevät suoritteen vähentyessä.

Yhdyskuntarakenteen kestävyys

Yhdyskuntarakenne muuttuu vuoteen 2037 mennessä melko vähän, koska muutosprosessit ovat pitkäjänteisiä. Kaupungistuminen lisää kasvavien kaupunkiseutujen ydinalueiden tiiviyttä ja kestävyyttä, mutta reuna-alueilla rakenteen hajautuminen heikentää kestävyyttä. Digitalisaatio muuttaa edelleen lähipalvelujen saatavuutta. Tämän vaikutukset ovat kestävyyden kannalta sekä positiivisia että negatiivisia.

Niukka panostus tieliikenteen kehittämiseen heikentää saavutettavuutta ja voi vähentää jossain määrin autoliikenteen houkuttelevuutta, mikä voi tukea yhdyskuntarakenteen kestävyyttä. Vertailuvaihtoehdon kaupunkiraidehankkeet tukevat kävelyyn, pyöräilyyn ja joukkoliikenteeseen perustuvan tiiviin yhdyskuntarakenteen kehittymistä paikallisesti.

Julkisen henkilöliikenteen palveluostojen rahoituksen pieneneminen vertailuvaihtoehdossa ei vaikuta yhdyskuntarakenteeseen tarkastelujaksolla. Tuen pieneneminen ja joukkoliikenteen palvelutason lasku lisäävät kuitenkin autoriippuvuutta ja heikentävät yhdyskuntarakenteen kestävyyden kehittämistä.

Luonnon monimuotoisuus

Vertailuvaihtoehtoon sisältyvillä väylien kehittämis- ja parantamishankkeilla voi olla vaikutusta mm. maa-alan peittymiseen, luonnon alueiden pirstoutumiseen ja ekologisten verkostojen estevaikutukseen. Vaikutukset ovat pääosin negatiivisia, mutta vähäisiä.

Teiden kehittämishankkeista vain muutamassa rakennetaan väylää kokonaan uuteen maastokäytävään. Rakennettavat uudet osuudet ovat lyhyitä ja sijoittuvat vanhan väylän läheisyyteen. Kehittämishankkeilla ei ole merkittäviä vaikutuksia suojelualueisiin, kasvillisuuteen tai eläimistöön. Väylien parantaminen uusine rakenteineen peittää alleen elinympäristöjä sekä lisää luonnon alueiden pirstoutumista ja ekologiseen verkostoon kohdistuvaa estevaikutusta. Kävely- ja pyöräilyinfrastruktuurin rakentaminen on vähäistä ja kohdistuu rakennettuihin ympäristöihin, joten vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen ovat vähäiset.

Ratojen kehittämishankkeet eivät pääosin sijoitu uuteen maastokäytävään, vaan toimenpiteet kohdistuvat nykyiselle radalle tai sen viereen. Väylien parantaminen lisää hieman luonnon alueiden pirstoutumista ja ekologiseen verkostoon kohdistuvaa estevaikutusta. Espoon kaupunkirata sijoittuu osin nykyisin rakentamattomille metsäalueille ja raideyhteyden toteutus vaikuttaa välillisesti jatkossa asemanympäristöjen maankäyttöön ja kaupunkirakenteen kehitykseen. Kaupunkien raitiotiehankkeiden vaikutukset kasvillisuuteen, eläimistöön ja luontokohteisiin ovat pieniä, koska raitiotiet sijoittuvat pääosin rakennettuun ympäristöön.

Vesiväylähankkeiden yhteydessä tehtävät ruoppaukset aiheuttavat vaikutuksia luonnonoloihin. Vaarallisten aineiden merikuljetusten määrän kasvaessa myös onnettomuusriski kasvaa, millä voi olla vaikutuksia elinympäristöihin.

Yksityisteiden laatutason ja toimenpiteiden pysyessä nykyisellä tasolla vaikutuksissa monimuotoisuuteen ei tapahdu muutoksia.

Luonnonvarojen käyttö, materiaalitehokkuus

Vertailuvaihtoehdon tie- ja raideliikenteen kehittämishankkeet lisäävät kiviainesten- ja päällystemateriaalien käyttöä. Perusväylänpidossa luonnonvarojen hyödyntäminen jatkuu nykyisellä tasolla.

Vertailuvaihtoehdossa yksityisteiden laatutaso ja toimenpiteet säilyvät nykyisellä tasolla tai vähentyvät, joten vaikutuksissa luonnonvarojen käyttöön ei tapahdu muutoksia. Kävelyn ja pyöräilyn investointiavustusten tuella tapahtuva infrastruktuurirakentaminen jää vertailuvaihtoehdossa vähäiseksi (alle 10 km vuodessa), minkä vuoksi vaikutukset materiaalien kulutukseen ovat vähäiset.

Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit

Vertailuvaihtoehdon kehittämishankkeilla ei pääosin ole merkittäviä vaikutuksia maaperään tai vesiin kohdistuviin riskeihin. Tieliikenteen pohjavesiin kohdistuvat riskit säilyvät nykytasolla. Tieliikenteen hankkeilla ei ole oleellista vaikutusta pintavesiin. Tieliikenteen mikromuovipäästöt kasvavat liikennesuoritteen kasvaessa. Ratahankkeissa pilaantuneen maaperän riskikohteista poistetaan pilaantuneet maat, mikä pienentää maaperään ja pohjavesiin kohdistuvia riskejä. Vesiväylähankkeiden yhteydessä tehtävät ruoppaukset ja muut työt saattavat väliaikaisesti heikentää veden laatua. Vaarallisten aineiden kuljetusten lisääntyminen lisää ympäristöonnettomuksien riskiä tie-, rata- ja meriliikenteessä.

5.5 Sosiaalinen kestävyys vertailuvaihtoehdossa

Liikkumisen mahdollisuudet

Tienpidossa priorisoidaan pääväylien kunnon ja palvelutason säilyttämistä, mikä ylläpitää liikkumisen mahdollisuuksia maakuntakeskusten välisillä yhteyksillä ja kaupunkiseutujen sisääntuloväylillä lähes nykytasolla. Alemman tieverkon kunnon heikkeneminen johtaa ensin ajonopeuksien laskuun sekä pidemmällä aikavälillä alennettuihin nopeusrajoituksiin, mikä kohdentuu etenkin keskusten reuna-alueilla sekä haja-asutusalueilla asuviin ja liikkuviin ihmisiin

sekä suhteellisesti eniten Pohjois-ja Itä-Suomeen, jossa suhteellisesti suurempi osa matkoista tehdään alemmalla tieverkolla.

Päätetyt tieverkon kehittämishankkeet lisäävät liikkumismahdollisuuksia maakuntakeskusten välisillä yhteyksillä, mutta kokonaisuutena tieverkon kunnon heikkenemisen negatiivinen vaikutus on todennäköisesti suurempi kuin kehittämishankkeiden positiivinen vaikutus.

Rataverkon korjausvelan kasvun johdosta nopeusrajoituksia voidaan joutua asettamaan myös tärkeille henkilöliikenteen yhteysväleille, mikä kohdentuu etenkin kaukoliikenteeseen. Rataverkon kehittämishankkeet lisäävät liikkumisen mahdollisuuksia, etenkin Helsingin ja Tampereen kaupunkiseuduilla, joilla kehittämishankkeet hyödyttävät etenkin työmatkaliikennettä. Rataverkon kehittämishankkeiden yhteydessä toteutetaan usein asemalaitureiden ja asemalaitureille johtavien kulkureittien esteettömyyden parantamisia nykystandardien mukaisiksi, jolloin ne parantavat myös esteettömän liikkumisen mahdollisuuksia.

Tampereen ja Helsingin kaupunkiseutujen raitiotiehankkeet parantavat joukkoliikenteen palvelutasoa ja lisäävät myös esteettömän liikkumisen mahdollisuuksia paikallisesti.

Kaupunkiseutujen joukkoliikenteen rahoitus laskee nykytasosta, kun taas ELY-keskusten ja junaliikenteen ostoliikenteen rahoitus säilyy ennallaan. Operointikustannusten nousu heikentää nykyisen palvelutason ylläpitoa, mikä voi johtaa matkalippujen hinnan nousuun tai vuorotarjonnan vähentämiseen, myös kaukoliikenteessä. Vuorotarjonnan heikkeneminen vaikuttaa kielteisesti joukkoliikenteen käyttäjiin valtakunnallisesti, heikentäen arjen liikkumisen mahdollisuuksia. Tämä vaikuttaa erityisesti ihmisiin, jotka asuvat kaupunkien reuna-alueilla tai haja-asutusalueilla, ja joilla ei ole mahdollisuutta auton käyttöön. Mikäli joukkoliikenteen lippuhinnat nousevat, käyttäjien liikkumiskustannukset kasvavat, millä on todennäköisesti suurempi negatiivinen vaikutus liikkumismahdollisuuksiin kuin vuorotarjonnan supistamisella.

Saariston yhteysalusliikenteen rahoitus säilyy nykytasolla ylläpitäen päivittäisiä yhteyksiä. Pitkällä aikajänteellä tuotantokustannusten kasvu voi johtaa tarjonnan supistamiseen, mikä kuitenkin riippuu myös lipputulojen kehityksestä.

Yksityisteiden valtionavustusten rahoitus laskee nykyisestä heikentäen mahdollisuuksia tienpitoon. Tällä voi olla vaikutusta haja-asutusalueilla asuvien ja työssään liikkuvien liikkumisen mahdollisuuksiin, mikäli verkon heikkenevä kunto vaikuttaa myös kevyiden ajoneuvojen ajo- tai aikakustannuksiin. Vaikutukset kohdistuvat kuitenkin pääasiassa raskaaseen liikenteeseen paikallistasolla.

Kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitustaso laskee nykyisestä, mikä johtaa kävelyn ja pyöräilyn olosuhteiden sekä esteettömän katutilan pistemäiseen kehittämiseen.

Terveys ja hyvinvointi

Vertailuvaihtoehdossa tieliikenteen kasvu lisää ihmisten altistumista päästöille, mikä heikentää terveyttä ja hyvinvointia. Myös melualtistus kasvaa tieliikenteen lisääntyessä ja kaupunkirakenteiden tiivistyessä enemmän kuin hankkeilla pystytään melua torjumaan. Vesiväylien kehittämishankkeilla voi olla vaikutusta lähipäästöihin satamien lähiympäristöissä, mikä voi vaikuttaa paikallisesti asukkaiden terveyteen, jota tosin AFIR-asetuksen täytäntöönpanosta johtuva satamien maasähkön käyttömahdollisuus voi hillitä.

Liikenneonnettomuudet vähenevät, mutta eivät riittävästi liikenneturvallisuustavoitteiden saavuttamiseksi. Muutokset liikkumisympäristöjen turvallisuudessa ovat myönteisiä, mutta luonteeltaan paikallisia ja vähäisiä kokonaisuuteen nähden.

Vertailuvaihtoehdon panostukset joukkoliikenteeseen voivat vähentää lähipäästöjä kulkutapasiirtymän kautta ja siten parantaa asukkaiden terveyttä, vaikka joukkoliikenteen paikalliset ilmanlaatuhaitat hieman lisääntyisivät. Kokonaisuudessaan joukkoliikenteen lähipäästöt vähenevät, mikä edistää hyvinvointia.

Joukkoliikenteen tukien sekä kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoituksen väheneminen ei edistä terveellisiä muutoksia liikkumiskäyttäytymisessä.

Rakennettu ympäristö

Väylä- ja katuverkon kehittämishankkeilla on vaikutuksia rakennettuun ympäristöön ja maisemaan. Tiehankkeista etenkin Hailuodon kiinteä yhteys tuottaa paikallisia, merkittäviä muutoksia maisemaan. Joidenkin ratahankkeiden yhteydessä voi tulla hyvin paikallisia muutoksia maisemaan, mutta pääosin ratahankkeet kohdentuvat nykyiseen rakennettuun ympäristöön.

Raitiotiehankkeet (Tampereen raitiotien Partola-Niihama -yhteys ja Vantaan raitiotie) aiheuttavat paikallisia merkittäviä vaikutuksia kaupunkien rakennettuun ympäristöön ja maisemaan.

5.6 Liikennejärjestelmän turvallisuus vertailuvaihtoehdossa

Tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus

Vertailuvaihtoehdossa kehityksen suunta suhteessa tavoitteisiin on oikea, mutta tavoitetta ei saavuteta. Esimerkiksi tieliikenteessä tapahtuvien kuolemien arvioidaan vähenevän noin 14 tapauksella, kun tavoite on noin 100 tapauksen vähenemä. Muutokset liikkumisympäristöjen turvallisuuteen ovat myönteisiä, mutta luonteeltaan paikallisia ja siten vähäisiä suhteessa liikennejärjestelmän kokonaisuuteen. Suurten kaupunkiseutujen sisääntuloteiden ruuhkaisuuden kasvu heikentää turvallisuuden tunnetta, mutta laskee ajonopeuksia.

Kuntien kävelyn ja pyöräilyn investointiavustusten rahoitus laskee nykytasosta. Rahoitustaso johtaa olosuhteiden pistemäiseen kehittämiseen eivätkä infrastruktuurin turvallisuuspuutteet kohene. Turvallisuusparannusta edellyttävien kävelyn ja pyöräliikenteen kohteiden määrä suhteessa myönnettäviin avustuksiin on moninkertainen.

Yksityistieavustusten rahoitustason laskun myötä tuki ei riitä parantamaan yksityisteiden tieliikenteen turvallisuutta ja kunnon heikkeneminen voi heikentää yksityisteiden turvallisuustilannetta.

Rata- ja kaupunkiraidehankkeet tukevat kulkumuotosiirtymää tieliikenteestä raideliikenteeseen, mikä osaltaan vaikuttaa henkilöautosuoritteen vähenemiseen ja siten liikenneturvallisuuden parantumiseen. Uudet kaupunkiraiteet kuitenkin muuttavat liikenneympäristöä ja voivat heikentää liikkumisympäristöjen turvallisuutta paikallisesti.

Tieliikenteen turvallisuuden tila ei parane tavoitteen mukaisesti ilman turvallisuuden parantamiseen kohdennettuja toimenpidekokonaisuuksia.

Raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus

Rautatieliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus säilyvät vertailuvaihtoehdossa hyvällä tasolla.

Rata- ja kaupunkiraidehankkeet tukevat kulkumuotosiirtymää tieliikenteestä raideliikenteeseen, mikä osaltaan vaikuttaa henkilöautosuoritteen vähenemiseen ja liikenneturvallisuuden parantumiseen, vaikkakin suurimman siirtymän oletetaan tapahtuvan bussiliikenteestä raitiovaunuun tai junaan. Uudet kaupunkiraiteet kuitenkin muuttavat liikenneympäristöä ja voivat siten heikentää liikkumisympäristöjen turvallisuutta paikallisesti. Rautatie- ja raideliikenteen turvallisuuden tila ei parane tavoitteiden mukaisesti ilman turvallisuuden parantamiseen kohdennettuja toimenpidekokonaisuuksia.

Vesiväyläverkon kehittämistoimien on arvioitu edistävän paikallisesti liikennejärjestelmän turvallisuutta. Digitalisaatio ja automaatio sekä uudet käyttövoimat voivat lisätä turvallisuutta, mutta myös muuttaa riskikuvaa. Tuulivoimapuistojen sijoittelulla voi olla etenkin talvimerenkulun turvallisuutta ja sujuvuutta heikentäviä vaikutuksia. Huoltovarmuuden kannalta keskeistä on ylläpitää merenkulkualan kotimaista osaamista.

Vertailuvaihtoehdon ilmailuun liittyvillä toimenpiteillä ei ole merkittävää vaikutusta ilmailun turvallisuuteen. Yksityisen sektorin drone-toiminta voi yleistyä 2030-luvulla, mikä edellyttää turvallisuuden näkökulmasta ohjausta ja hallintaa

Liikenteen tietoturvallisuus

Liikennejärjestelmässä käsiteltävän tiedon määrä ja kriittisyys tulee kasvamaan tulevaisuudessa. Liikenteen tietovirtojen kasvu ja monipuolistuminen,

tietoa käsittelevien järjestelmien ja laitteiden määrän kasvu, liikenteen kasvava riippuvuus saumattomasta tietoliikenteestä sekä ohjauslaitteiden vanheneminen muodostavat kasvavan tietoturvallisuusriskin.

Merenkulun digitalisaatio ja automaatio voivat parantaa tilannetietoisuutta aluksella, tukea päätöksentekoa, sekä tukea aluksen etävalvontaa. Myönteisen kehityksen varmistaminen edellyttää digitalisaatioon ja automaatioon liittyvien riskien hallintaa. Geopoliittisen toimintaympäristön muutosten arvioidaan lisäävän merenkulun tietoturvariskejä.

Ilmailussa tietoturvahaasteisiin vastataan EU-tason sääntelyllä (ns. Part-IS-asetus).

5.7 Vertailuvaihtoehdon vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin

Toimivuus

Liikennejärjestelmän toimivuus heikkenee hieman suhteessa nykytilaan. Alemman tieverkon ja rataverkon kunnon heikkeneminen kasvattaa kuljetus- ja matka-aikakustannuksia heikentäen saavutettavuutta sekä kuljetusten ja matkojen palvelutasoa. Julkisen liikenteen rahoituksen väheneminen johtaa palvelutarjonnan supistamiseen tai lipunhintojen kasvuun heikentäen alueiden sisäistä saavutettavuutta. Toisaalta päätetyt kehittämishankkeet parantavat saavutettavuutta hieman, mutta suhteessa liikennejärjestelmän kokonaisuuteen vaikutukset jäävät vähäisiksi ja paikallisiksi.

Turvallisuus

Turvallisuus heikkenee hieman suhteessa nykytilaan. Jäänmurtokaluston vanheneminen sekä kuljetus- ja matka-aikakustannusten kasvu heikentävät kansainvälistä saavutettavuutta ja siten huoltovarmuutta. Yleinen toimintaympäristön kehitys lisää liikenteen tietoturvallisuuden riskejä. Toisaalta liikenneturvallisuus paranee suhteessa nykytilaan ajoneuvokannan uudistumisen johdosta.

Kestävyys

Taloudellinen kestävyys heikkenee hieman suhteessa nykytilaan. Korjausvelan kasvun negatiiviset vaikutukset liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen ovat todennäköisesti suurempia kuin kehittämishankkeista saatavat hyödyt. Myös vaikutukset taloudellisen kasvun edellytyksiin ovat lievästi kielteisiä; jäänmurtokaluston vanheneminen johtaa talvikausina merikuljetusten kustannusten kasvuun erityisesti Pohjanlahden satamissa.

Ekologinen kestävyys heikkenee hieman suhteessa nykytilaan. Tieliikenteen kasvu lisää lähipäästöille ja melulle altistumista, myös mikromuovipäästöt kasvavat. Kehittämishankkeet lisäävät luonnonvarojen käyttöä, estevaikutusta ja elinympäristöjen pirstaloitumista. Myös ilmastonmuutokseen sopeutuminen heikkenee käytössä olevien resurssien vähetessä. Toisaalta liikennejärjestelmän ilmastovaikutukset paranevat suhteessa nykytilaan, sillä liikennesektori saavuttaa uusimman päivitetyn kasvihuonekaasupäästöjem perusennusteen

mukaan sektorin tavoitteena olevan kasvihuonekaasupäästöjen puolittamisen vuodesta 2005 vuoteen 2030 (VTT 2024).

Sosiaalinen kestävyys heikkenee hieman suhteessa nykytilaan. Tie- ja rataverkon kunnon sekä julkisen liikenteen palvelutason heikkeneminen vaikuttaa kielteisesti liikkumisen mahdollisuuksiin. Liikenteen kasvu lisää altistumista lähipäästöille ja aktiivinen liikkuminen vähenee vaikuttaen kielteisesti terveyteen ja hyvinvointiin. Liikenneturvallisuuden paraneminen luo myönteisiä terveysvaikutuksia.

6 Suunnitelman vaikutukset

Seuraavissa luvuissa arvioidaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden vaikutuksia suhteessa vertailuvaihtoehtoon (ks. luku 5). Suunnitelman toimenpiteiden vaikutukset päätellään valtaosin sen perusteella, miten suunnitelmaluonnoksessa on kohdennettu ja esitetty lisärahoitusta eri toimenpiteille. Vaikutuksia on arvioitu pääasiassa vuoteen 2037 saakka, mutta arvioinnissa on tunnistettu myös merkittäviä lyhyemmän ja pidemmän aikavälin vaikutuksia.

6.1 Saavutettavuus sekä matkojen ja kuljetusten palvelutaso

Matkojen ja kuljetusten palvelutaso ja käyttäjähyödyt

Suunnitelman vaikutuksia matkojen ja kuljetusten palvelutasoon ja käyttäjähyötyihin on arvioitu seuraavista näkökulmista:

- vaikutukset matka-aikaan ja matka-ajan ennakoitavuuteen
- vaikutukset käytettävissä olevien joukkoliikenneyhteyksien määrään ja hintaan
- vaikutukset kuljetuskustannuksiin sekä kuljetusten ennakoitavuuteen, hallittavuuteen ja turvallisuuteen.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Perusväylänpidon rahoitus kasvaa 450–580 miljoonalla eurolla vuodessa vuodesta 2029 alkaen. Sen ansiosta väyläverkon korjausvelan kasvu hidastuu suunnitelmakauden alkuvuosina, mutta sen määrä ei kuitenkaan käänny laskuun. Perusväylänpidon lisärahoituksen vaikutus on suurin alemmalla tieverkolla, jossa matka-aika- ja kuljetuskustannukset pienenevät suhteellisesti eniten.

Rataverkolla lisärahoituksen vaikutus on suurin tavaraliikenteeseen painottuvilla rataosilla, jossa kuljetuskustannukset pienenevät. Lisärahoitus voi mahdollistaa joidenkin vähäliikenteisten rataosien liikennöinnin jatkamisen; vertailuvaihtoehdossa näitä joudutaan todennäköisesti sulkemaan liikenteeltä.

Suunnitelmaan sisältyvät Pääradan peruskorjauksen käynnistäminen Helsinki–Tampere-välillä ja Digiradan toteuttaminen. Pääradan peruskorjaus varmistaa rataosan liikennöitävyyden ja todennäköisesti myös lyhentää matka-aikaa. Digirata-hankkeessa rataverkon nykyinen kulunvalvontajärjestelmä korvataan uudella ETCS-järjestelmällä, joka parantaa liikenteen täsmällisyyttä ja voi joillakin rataosilla mahdollistaa junatarjonnan kasvattamisen osana muita välityskykyä parantavia toimenpiteitä.

Perusväylänpidon lisärahoitukseen sisältyy myös jäänmurtokaluston uusimisohjelman käynnistäminen, mikä turvaa merikuljetusten toimintaa erityisesti Pohjanlahden satamista talvikausina. Uushankinta pienentää todennäköisesti myös kuljetuskustannuksia.

Kehittämishankkeiden rahoituksen vaikutukset riippuvat sen tarkemmasta kohdentamisesta. Matkojen palvelutasoa voidaan parantaa hankkeilla, joilla on merkittäviä matka-aika- tai palvelutasohyötyjä (esim. vilkasliikenteisten pääväylien nopeuttamishankkeet), ja kuljetusten palvelutasoa hankkeilla, joilla on merkittäviä kuljetuskustannushyötyjä (esim. merkittävien satamien yhteydet).

Suunnitelmaan sisältyy toimenpiteitä hankeyhtiöiden suunnittelemista rata-hankkeista, joiden toteutus ei kuitenkaan sisälly rahoitusraamiin. Toteutuessaan hankkeilla on positiivisia vaikutuksia sekä alueiden väliseen ja sisäiseen että myös kansainväliseen saavutettavuuteen.

ELY-keskusten ostaman joukkoliikenteen määräraha kasvaa vuodesta 2029 alkaen 10 miljoonalla eurolla, mikä mahdollistaa palvelutason parantamisen suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Nykyiseen verrattuna palvelutaso kuitenkin todennäköisesti heikkenee, koska määräraha pysyy samalla tasolla vuoteen 2028 saakka, mikä kustannusten noustessa johtaa todennäköisesti tarjonnan supistamiseen.

Suomen kansainvälinen saavutettavuus

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen on arvioitu seuraavista näkökulmista:

- vaikutukset kauppamerenkulun toimintaedellytyksiin
- vaikutukset Helsinki-Vantaan ja muiden lentoasemien toimivuuteen ja saavutettavuuteen eri kulkumuodoilla
- vaikutukset liikenteen sujuvuuteen kansainvälisen liikenteen reiteillä, kuten TEN-verkoilla
- vaikutukset vientiteollisuuden kuljetusten kustannuksiin.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Suunnitelmalla on myönteisiä vaikutuksia Suomen kansainväliseen saavutettavuuteen. Pääradan peruskorjaus lyhentää todennäköisesti matka-aikaa Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Alemman tieverkon ja rataverkon kunnon paraneminen pienentää vientiteollisuuden kuljetuskustannuksia. Jäänmurtokaluston uusimisohjelman käynnistäminen turvaa Suomen kauppamerenkulun toimintaa erityisesti Pohjanlahden satamista talvikausina.

Huoltovarmuuden näkökulmasta Suomen kansainvälinen saavutettavuus on keskeisessä roolissa. Yhteiskunnan toimintojen kannalta kriittiset kuljetukset on kyettävä järjestämään myös tilanteessa, jossa normaalit kuljetusreitit ovat rajoittuneita tai kokonaan pois käytöstä. Suunnitelman mukaisesti valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet kaikissa väylämuodoissa. Lisäksi siinä on tunnistettu logistiikan solmukohtien, kuten satamien, terminaalien ja ratapihojen tärkeys huoltovarmuuden näkökulmasta. Jäänmurtokaluston uusimisohjelma parantaa myös huoltovarmuutta.

Alueiden välinen saavutettavuus

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia alueiden väliseen saavutettavuuteen on arvioitu seuraavista näkökulmista:

- vaikutukset erityisesti niihin maakuntakeskusten välisiin yhteyksiin, jotka ovat tärkeitä elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta
- vaikutukset yhteyksiin Helsinkiin ja Helsingistä muualle maahan
- vaikutukset matka-aikoihin niiden kaupunkien välillä, joissa on merkittävästi pendelöintiä tai muuta liikennettä
- vaikutukset joukkoliikenteen kilpailukykyyn maakuntakeskusten välillä.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Suunnitelmalla on myönteisiä vaikutuksia myös alueiden väliseen saavutettavuuteen. Perusväylänpidon lisärahoituksella parannetaan erityisesti alemman tieverkon kuntoa, jolloin matka-aika- ja kuljetuskustannukset pienenevät. Tämä korostuu alueilla, joilla päätieverkko on harva ja matkoja ja kuljetuksia tapahtuu tämän vuoksi suhteellisesti enemmän alemmalla tieverkolla.

Pääradan peruskorjaus ja Digirata-hanke parantavat myös alueiden välistä saavutettavuutta. Kehittämishankkeiden rahoituksen vaikutukset riippuvat sen tarkemmasta kohdentamisesta. ELY-keskusten ostaman joukkoliikenteen määräraha kasvaa, mikä mahdollistaa palvelutason parantamisen suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia kaupunkiseutujen ja alueiden sisäiseen saavutettavuuteen on arvioitu seuraavista näkökulmista:

- vaikutukset päivittäisten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen kaupunkiseuduilla
- vaikutukset päivittäisten matkojen ja kuljetusten toimivuuteen maaseudulla ja syrjäisillä alueilla.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Suunnitelmalla on myönteisiä vaikutuksia alueiden sisäiseen saavutettavuuteen. Perusväylänpidon lisärahoituksella parannetaan erityisesti alemman tieverkon kuntoa, minkä vaikutukset korostuvat alueilla, joilla päätieverkko on harva ja matkoja ja kuljetuksia tapahtuu tämän vuoksi suhteellisesti enemmän alemmalla tieverkolla. Ajoneuvoyhdistelmien suurimpia sallittuja massoja voidaan käyttää vertailuvaihtoehtoa laajemmalla alueella, mikä pienentää erityisesti metsäteollisuuden kuljetuskustannuksia.

ELY-keskusten ostaman joukkoliikenteen määräraha kasvaa, mikä mahdollistaa palvelutason parantamisen suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen avustusta korotetaan kahdella miljoonalla eurolla vuodesta 2029 alkaen, mikä mahdollistaa muutamia kehittämishankkeita. Vaikutukset kaupunkiseutujen ja alueiden sisäiseen saavutettavuuteen jäävät kuitenkin hyvin pieniksi.

Aluerakenne ja alueiden kehitysedellytykset

Vaikutukset aluerakenteeseen syntyvät pitkän ajan kuluessa saavutettavuusmuutosten myötä. Perusväylänpidon lisärahoituksella ei lähtökohtaisesti ole vaikutuksia aluerakenteeseen, mutta sillä voi olla positiivinen vaikutus työpaikkojen ja palveluiden saavutettavuuteen sekä elinkeinoelämän toimintaedellytyksiin joillakin alueilla. Kehittämishankkeilla voi olla positiivinen vaikutus alueiden kehitysedellytyksiin.

6.2 Taloudellinen kestävyys

Yhteiskuntataloudellinen tehokkuus

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan ja millä perusteilla toimenpiteitä valitaan suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Arvioinnissa on tunnistettu keskeiset vaikutusmekanismit ja arvioitu muutoksen suuntaa ja suuruusluokkaa. Arvioinnissa on hyödynnetty tutkimustietoa ja

aiemmin tehtyjen arviointien tietoja eri toimenpiteiden vaikutuksista yhteiskuntataloudelliseen tehokkuuteen.

Liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellinen tehokkuus tarkoittaa liikennejärjestelmän toimenpiteiden avulla saavutettavien yhteiskunnallisten hyötyjen suhdetta toimenpiteistä aiheutuviin kustannuksiin. Toimenpiteet ovat yhteiskuntataloudellisesti kannattavia, jos niistä syntyvät hyödyt ovat suurempia kuin kustannukset.

Perusväylänpidon rahoituksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus riippuu hyvin paljon siitä, miten rahoitusta kohdistetaan. Tienpidossa erityisesti panostukset teiden talvikunnossapitoon ovat yhteiskuntataloudellisesti tehokkaita. Tällöin onnettomuus-, matka-aika- ja ajoneuvokustannukset pienenevät. Päällysteiden korjaamisen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus on paras tiestöllä, jossa on paljon liikennettä ja merkittävää epätasaisuutta. Vähäliikenteisellä tiestöllä epätasaisuuden korjaamisen vaikutukset jäävät melko pieniksi verrattuna korjauskustannuksiin.

Radanpidossa erityisesti vilkkaan henkilöliikenteen rataosilla sijaitsevien pistemäisten rajoitusten poistaminen (esim. rumpuvaurioiden ja siltojen korjaaminen) tuottaa korjauskustannuksiin nähden huomattavia matka-aikasäästöjä. Jos rahoitusta kuitenkin suunnataan vähäliikenteisten ja huonokuntoisten rataosien peruskorjauksiin, on vaikutus yhteiskuntatalouteen todennäköisesti erittäin negatiivinen. Näiden rataosien peruskorjausten kustannukset ovat tyypillisesti suuria, mutta niistä saatavat nettohyödyt suhteellisen pieniä. Samalla määrärahat ovat pois vilkasliikenteisemmän rataverkon kunnossapidosta, jossa niistä saataisiin huomattavasti suurempia yhteiskuntataloudellisia hyötyjä.

Myös kehittämishankkeiden rahoituksen yhteiskuntataloudellinen tehokkuus riippuu siitä, miten rahoitusta kohdistetaan. Kehittämishankkeisiin varatulla rahoitustasolla (2 784 miljoonaa euroa sitomatonta rahaa vuosina 2026–2037) voidaan saavuttaa enimmillään noin 6,4 miljardin euron yhteiskuntataloudelliset hyödyt. Arvio perustuu Väyläviraston hankearvioitujen hankkeiden kokonaisuuteen ja oletukseen, jonka mukaan näistä valitaan yhteiskuntataloudellisesti tehokkaimmat. Rahoituksen hyöty-kustannussuhde olisi tällöin 1,83 ja se kohdistuisi pääasiassa tiehankkeisiin.

Julkinen talous

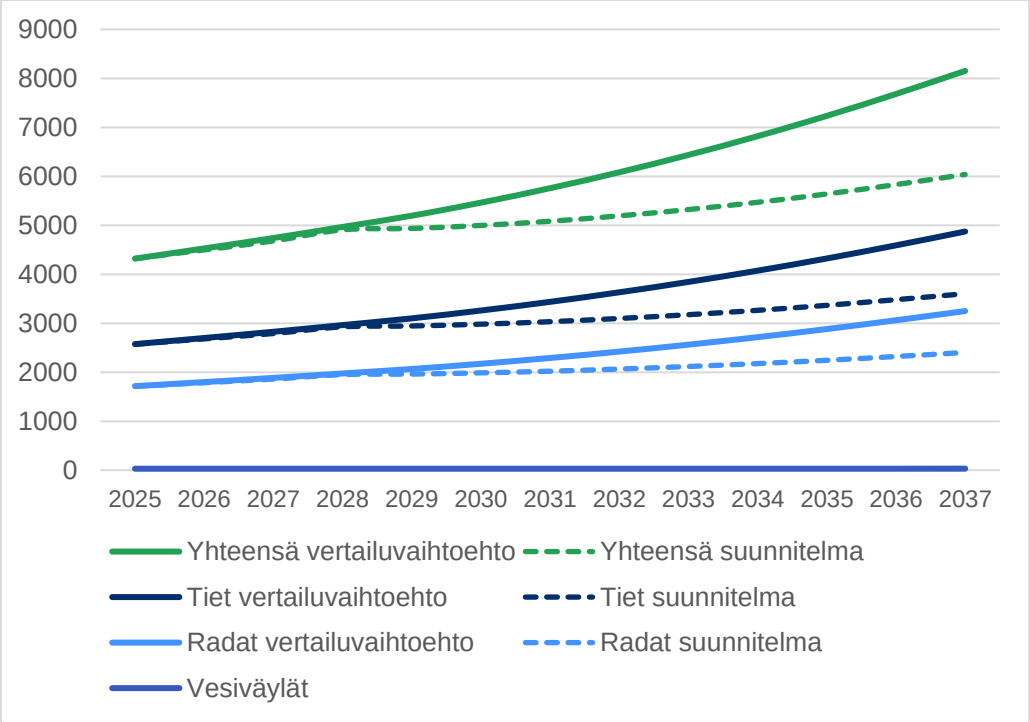
Suunnitelman vaikutuksia julkistalouteen on arvioitu sillä perusteella, kuinka paljon se muuttaa valtion ja kuntien menoja liikennejärjestelmään, sekä toisaalta, kuinka paljon korjausvelan määrä muuttuu (valtion väyläomaisuuden tasearvon muutos).

Suunnitelma kasvattaa valtion menoja liikennejärjestelmään keskimäärin 924 miljoonalla eurolla vuodessa suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Muutos syntyy erityisesti perusväylänpidon lisärahoituksesta, jonka suuruus vaihtelee 450–580 miljoonan euron välillä. On kuitenkin huomattava, että vertailuvaihtoehdon lähtökohtana on oletus, ettei jo päätettyjen kehittämisinvestointien lisäksi tehtäisi päätöksiä uusista kehittämisinvestoinneista, mikä ei ole realistinen suhteessa aikaisempiin päätöksiin ja käytäntöihin.

Suunnitelma ei suoraan kasvata kuntien menoja, mutta ne voivat kasvaa välillisesti. Suunnitelman maltilliset panostukset esimerkiksi joukkoliikenteeseen ja yksityistieverkkoon voivat johtaa siihen, että kunnat joutuvat rahoittamaan näitä nykyistä enemmän, jos nykyinen palvelutaso halutaan säilyttää. Myös suunnitelmassa esitetty maanteiden hallinnollisten luokkien muuttaminen kaduiksi kasvattaisi kuntien menoja.

Perusväylänpidon vuosittainen rahoitus kasvaa vuodesta 2029 alkaen 450–580 miljoonalla eurolla. Tästä 30 miljoonaa euroa on sidottu Pääradan Helsinki–Tampere-yhteysvälin peruskorjaukseen. Myös kehittämisrahoitukseen sisältyvä Digirata on käytännössä peruskorjausinvestointi, koska siinä korvataan rautateiden nykyinen kulunvalvontajärjestelmä uudella eurooppalaisella kulunvalvontajärjestelmällä.

Lisärahoituksen ansiosta väyläverkon korjausvelan kasvu hidastuu suunnitelmakauden alkuvuosina, mutta sen määrä ei kuitenkaan käänny laskuun. Vuonna 2037 korjausvelan määrän arvioidaan olevan noin 6 050 miljoonaa euroa, joka on noin 2 100 miljoonaa euroa vähemmän kuin vertailuvaihtoehdossa (noin 8 150 miljoonaa euroa). Eniten pienenee tieverkon korjausvelka (noin 1 250 miljoonaa euroa). Rataverkon korjausvelka pienenee noin 850 miljoonaa euroa. Suunnitelmakauden lopulla korjausvelka kasvaa jälleen lähes yhtä nopeasti kuin nykytilanteessa. Arviot ovat kuitenkin alustavia ja tarkentuvat jatkosuunnittelussa.



Kuva 7. Arvio suunnitelman vaikutuksista korjausvelan määrään teillä, radoilla ja vesiväylillä sekä yhteensä vuosina 2024–2037 (miljoonaa euroa). Vesiväylien korjausvelan määrässä ei tapahdu muutosta, koska korjaustoimenpiteet voidaan toteuttaa nykyisellä rahoituksella. Jäänmurtokalusto ei ole laskelmassa mukana.

Lisärahoituksella voi olla myös välillisiä vaikutuksia valtion ja kuntien talouteen. Perusväylänpidon määrärahan kasvattaminen voi pitkällä aikajänteellä pienentää valtion menoja, koska korvausinvestointien siirtäminen tulevaisuuteen kasvattaa päivittäisen kunnossapidon kustannuksia ja mahdollisesti myöhemmin toteutettavan peruskorjauksen kustannuksia. Tämä riippuu kuitenkin siitä, millaista palvelutasoa ja laajuutta väyläverkon eri osilla halutaan tulevaisuudessa ylläpitää. Suunnitelman mukaan tietyissä tilanteissa valtio tarkastelee toimenpiteitä verkon supistamiseksi. Tämä vahvistaisi julkista taloutta pienenevien kunnossapitokustannusten ja vältettävien korvausinvestointien kautta.

Kehittämishankkeiden rahoituksen vaikutus julkiseen talouteen on lähtökohtaisesti negatiivinen. Hankkeet voivat kasvattaa julkisen talouden menoja myös lisääntyvien kunnossapitokustannusten kautta. Osa saavutettavuushyödyistä (matka-aika- ja kuljetuskustannussäästöt) palautuu yhteiskunnalle maan arvon

nousun (kiinteistövero) tai ansiotulo- ja yhteisöveron kautta, jolloin toimenpiteet voivat tukea talouskasvua ja vahvistaa julkista taloutta. Tämä koskee lähinnä merkittäviä kaupunkiseutujen saavutettavuutta parantavia hankkeita.

Lentoasemaverkon laajuutta arvioidaan matkaketjujen näkökulmasta ottaen huomioon uudet käyttövoimat ja mahdolliset uudet liiketoimintamallit. Jos lentoasemaverkkoa supistetaan, syntyy julkiselle taloudelle säästöjä.

Taloudellisen kasvun edellytykset

Taloudellisen kasvun edellytyksillä tarkoitetaan liikennejärjestelmän muutosten aiheuttamia laajempia taloudellisia vaikutuksia työ- ja kiinteistömarkkinoille sekä kasautumiseen. Yhteiskuntataloudellisesti tehokkaat toimenpiteet voivat parantaa taloudellisen kasvun edellytyksiä. Käytännössä tämä koskee merkittäviä kaupunkiseutujen saavutettavuutta parantavia hankkeita. Myös tie- ja rataverkon kunnon paraneminen voi vaikuttaa positiivisesti taloudellisen kasvun edellytyksiin.

6.3 Ekologinen kestävyys

Liikennejärjestelmän ilmastovaikutukset

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia kasvihuonekaasupäästöihin on arvioinnissa tarkasteltu neljästä näkökulmasta:

- suora vaikutus tieliikenteen suoritteeseen
- välillinen vaikutus tieliikenteen suoritteeseen kulkutapa- ja kuljetusmuotosiirtymän kautta
- vaikutus eri liikennemuotojen energiankulutukseen
- vaikutus rakentamisenaikaisiin päästöihin.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei sisällä tieliikenteen käyttövoimiin tai ajoneuvojen energiatehokkuuteen liittyviä, vertailuvaihtoehdosta poikkeavia toimenpiteitä, minkä vuoksi suunnitelman vaikutuksia ei ole arvioitu näistä näkökulmista. Suunnitelman toimenpiteiden tarkkuustaso ei myöskään mahdollista suoritemuutosten laskentaa.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Arvioinnissa on tunnistettu keskeiset vaikutusmekanismit ja arvioitu muutoksen suuntaa ja suuruusluokkaa. Arvioinnissa on hyödynnetty tutkimustietoa ja aiemmin tehtyjen arviointien tietoja eri toimenpiteiden ilmastovaikutuksista.

Suunnitelman merkittävin toimenpide on perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus. Rahoitus parantaa maanteiden kuntoa, mikä voi nostaa hieman tieliikenteen suoritetta ja ajonopeuksia ja siten lisätä hieman kasvihuonekaasupäästöjä. Toisaalta maanteiden kunnon paraneminen lisää liikenteen sujuvuutta, mikä vähentää hieman kasvihuonekaasupäästöjä. Radanpidon osalta perusväylänpidolla voi yhdessä muiden suunnitelman toimenpiteiden (mm. alueellisen ja paikallisen liikenteen lisärahoitus, kävelyn ja pyöräilyn investointiavustus) kanssa olla vähäinen myönteinen vaikutus kestävien kulkutapojen käyttöön pitkällä aikavälillä, mikä vaikuttaa välillisesti kasvihuonekaasupäästöihin tieliikenteen suoritteen vähentyessä.

Tien- ja radanpidon kehittämishankkeiden myötä rakentamisen ja kunnossapidon päästöjen arvioidaan kuitenkin kasvavan, mikä lisää kasvihuonekaasupäästöjä kokonaisuutena selvästi enemmän ja nopeammin kuin kulkutapasiirtymä ehtii vaikuttaa.

Ilmastonmuutokseen sopeutuminen

Ilmastonmuutos aiheuttaa sään vaihteluiden ja ääri-ilmiöiden yleistymistä, mikä näkyy liikennejärjestelmässä mm. infrastruktuurin rakennevaurioina ja murtumisriskinä ja vaativina kunnossapito-olosuhteina. Ilmastonmuutos vaikuttaa myös häiriö- ja poikkeustilanteiden toimintavarmuuteen.

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia ilmastonmuutokseen sopeutumiseen on tarkasteltu sen kautta, miten suunnitelmassa on esitetty sopeutumistoimien resursointi ja kohdentaminen, haittojen ja riskien vähentäminen sekä häiriötilanteiden ennakointi ja huoltovarmuuden turvaaminen. Vaikutuksia huoltovarmuuteen on käsitelty tarkemmin osana saavutettavuusvaikutuksia.

Suunnitelmassa esitetty perusväylänpidon ja kehittämisen lisärahoitus suhteessa vertailuvaihtoehtoon voivat osittain kohdistua ilmastonmuutokseen sopeutumisen toimenpiteisiin tie- ja rataverkolla, mikä voi parantaa hieman ilmastonmuutokseen sopeutumista suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Korjausvelkaa on tarkastelujakson loppupuolella kuitenkin edelleen noin 6 miljardia euroa, joten sopeutumisen rahoitustaso ei todennäköisesti ole riittävää suhteessa parantamis- ja kehittämistarpeeseen. Digiradan toteuttamistapa vaikuttaa siihen, miten häiriöherkkä junaliikenne on poikkeustilanteissa. Jäänmurtokaluston ja turvalaitetekniikan uusiminen parantavat merenkulun osalta ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Liikenteen ilmanlaatua heikentäville päästöille, melulle ja tärinälle altistuminen

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia ilmanlaatua heikentäville päästöille (lähipäästöt), melulle ja tärinälle altistumiseen on tarkasteltu kolmesta näkökulmasta:

- suora vaikutus tieliikenteen suoritteeseen
- välillinen vaikutus tieliikenteen suoritteeseen kulkutapa- ja kuljetusmuotosiirtymän kautta
- vaikutus melun, tärinän ja lähipäästöjen vaikutusalueeseen suhteessa altistuviin (asukkaat).

Melulle, tärinälle ja lähipäästöille altistuvat erityisesti väylien läheisyydessä asuvat ja liikkuvat ihmiset. Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei sisällä kohdennettuja melulle, tärinälle tai lähipäästöille altistumista suoraan vähentäviä toimenpidekokonaisuuksia, kuten meluntorjuntaa, ajoneuvojen käyttövoimiin tai polttoaineisiin vaikuttamista tai tehostetun kunnossapidon toimia. Tämän vuoksi suunnitelmaa ei ole arvioitu näistä näkökulmista. Suunnitelman toimenpiteiden tarkkuustaso ei myöskään mahdollista suoritemuutosten laskentaa.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Arvioinnissa on tunnistettu keskeiset vaikutusmekanismit ja arvioitu

muutoksen suuntaa ja suuruusluokkaa. Arvioinnissa on hyödynnetty tutkimustietoa ja aiemmin tehtyjen arviointien tietoja eri toimenpiteiden vaikutuksista meluun, tärinään ja lähipäästöihin.

Suunnitelman merkittävin toimenpide on perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus. Perusväylänpidon rahoitus kohdistuu nykyverkolle, minkä vuoksi sen vaikutusten melulle, tärinälle ja lähipäästöille altistumiseen arvioidaan jäävän vähäisiksi suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Tieliikenteen suoritteen kasvu voi hieman lisätä melua ja lähipäästöjä, mutta lisärahoituksella mahdollisesti toteutettavat torjuntatoimet voivat vähentää altistumista.

Kehittämistoimenpiteiden vaikutukset riippuvat hankkeissa toteutettavista melun ja tärinän torjuntatoimista, joilla voidaan hieman vähentää altistuvien määrää. Uusiin maastokäytäviin mahdollisesti toteutettavat hankkeet kuitenkin lisäävät hieman altistuvien määrää. Pitkällä aikavälillä radanpidon perusväylänpidon toimenpiteet ja kehittämishankkeet voivat hieman vähentää melulle ja lähipäästöille altistumista kulkutapa- ja kulkumuotosiirtymien kautta. Tarkastelujaksolla (2026–2037) vaikutus jää vähäiseksi. Kokonaisuutena liikenteen lähipäästöille, melulle ja tärinälle altistuminen ei juuri muutu vertailuvaihtoehtoon verrattuna tarkastelujaksolla.

Yhdyskuntarakenteen kestävyys

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia yhdyskuntarakenteen kestävyyteen on tarkasteltu sen kautta, miten toimenpidekokonaisuudet vaikuttavat saavutettavuuden muutoksiin ja siitä seuraaviin muutoksiin toimintojen sijoittumisessa ja niiden välisissä suhteissa.

Yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan kaupunkiseutujen tai muiden taajamien sisäistä rakennetta eli asumisen, työpaikkojen ja muiden toimintojen ja liikenneverkkojen sijoittumista suhteessa toisiinsa. Kestävällä yhdyskuntarakenteella tarkoitetaan rakennetta, joka mahdollistaa kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen käytön arjen matkoilla.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Arvioinnissa on tunnistettu keskeiset vaikutusmekanismit ja arvioitu

muutoksen suuntaa. Arvioinnissa on hyödynnetty tutkimustietoa yhdyskuntarakenteen pitkän aikavälin muutosmekanismeista.

Suunnitelmassa esitetty perusväylänpidon lisärahoitus kohdistuu nykyiselle verkolle eikä avaa uusia yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia, minkä vuoksi sen vaikutusten yhdyskuntarakenteeseen arvioidaan olevan neutraaleja suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Tienpidon kehittämisrahoituksella voi olla hieman kielteisiä vaikutuksia yhdyskuntarakenteen kestävyyteen liikenteen sujuvuuden parantumisen ja sen myötä tapahtuvan hajautumiskehityksen myötä. Radanpidon kehittämishankkeilla on myönteisiä vaikutuksia yhdyskuntarakenteen kestävyyteen rakenteen eheytymisen ja joukkoliikenteeseen tukeutumisen vuoksi. Yhdyskuntarakenteen muutokset tapahtuvat kuitenkin hitaasti eivätkä todennäköisesti realisoidu tarkastelujaksolla (2026–2037).

Luonnon monimuotoisuus

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen on tarkasteltu kolmesta näkökulmasta:

- vaikutus maankäyttöön, kuten maa-alan peittymiseen ja yhdyskuntarakenteen muutokseen
- vaikutus elinympäristöjen pirstoutumiseen ja ekologisten käytävien katkeamiseen
- vaikutus uhanalaisten lajien elinympäristöjen tilaan.

Liikennesektorilla vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen arvioidaan yleensä hankesuunnittelun yhteydessä sekä alueellisina tarkasteluina esimerkiksi ekologisten verkostojen ja yhteyksien osalta. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden tarkkuustaso ei mahdollista paikallisten tai alueellisten vaikutusten tarkkaa arviointia. Hallitusohjelman mukaisten hankkeiden osalta on ollut mahdollista hyödyntää niistä tehtyjen arviointien tietoja.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Arvioinnissa on tunnistettu keskeiset vaikutusmekanismit ja arvioitu muutoksen suuntaa. Arvioinnissa on hyödynnetty tutkimustietoa ja aiemmin tehtyjen arviointien tietoja eri toimenpiteiden vaikutuksista luonnon monimuotoisuuteen.

Suunnitelman merkittävin toimenpide perusväylänpitoon kohdistuvasta lisärahoituksesta kohdistuu nykyiselle verkolle. Tämän vuoksi sillä ei arvioida olevan merkittävää vaikutusta luonnon monimuotoisuuteen suhteessa vertailuvaihtoehtoon, koska uusia maastokäytäviä ei oteta käyttöön.

Kehittämisrahoituksella on kielteisiä vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen mm. elinympäristöjen pirstoutumisen, estevaikutuksen kasvun ja maa-alan peittymisen vuoksi. Erityisesti tilanteissa, joissa mahdolliset hankkeet sijoittuvat uusiin maastokäytäviin, voi hankkeiden läheisyyteen sijoittua joitakin luonnonsuojelualueita ja ne voivat heikentää suojeltavien lajien elinolosuhteita. Vaikutusten merkittävyyteen vaikuttavat olennaisesti hankkeiden tarkka sijoittuminen ja vaikutusten lieventäminen tai kompensoiminen. Vaikutusarviointi tarkentuu suunnittelun tarkentuessa.

Luonnonvarojen käyttö ja materiaalitehokkuus

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia luonnonvarojen käyttöön ja materiaalitehokkuuteen on tarkasteltu liikennejärjestelmän kehittämisestä aiheutuvan uuden maa- ja kiviaineksen tarpeen kautta. Liikennejärjestelmän energiankulutukseen liittyviä vaikutuksia on tarkasteltu ilmastovaikutusten yhteydessä välillisesti vaikutuksina kasvihuonekaasupäästöihin.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei sisällä materiaalitehokuuteen liittyviä toimenpiteitä, minkä vuoksi suunnitelman vaikutuksia ei ole arvioitu näistä näkökulmista. Suunnitelman toimenpiteiden tarkkuustaso ei mahdollista tarkkoja vaikutuslaskelmia maa- ja kiviainesvarojen käytöstä. Vaikutukset luonnonvarojen käyttöön ja materiaalitehokkuuteen arvioidaan yleensä tarkemmin hankesuunnittelun yhteydessä.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Arvioinnissa on tunnistettu keskeiset vaikutusmekanismit ja arvioitu muutoksen suuntaa. Arvioinnissa on hyödynnetty tutkimustietoa ja aiemmin tehtyjen arviointien tietoja eri toimenpiteiden vaikutuksista luonnonvarojen käyttöön.

Suunnitelmassa esitetyt perusväylänpidon ja kehittämisen lisärahoitukset lisäävät tien- ja radanpidon toimenpiteitä suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Tämä

lisää edelleen luonnonvarojen käyttöä. Kehittämishankkeissa käytetään melko paljon kiviaines- ja päällystemateriaaleja. Vaikutusten merkittävyyteen vaikuttavat väylänpidossa tehtävät massatasapaino- ja materiaalitehokkuustoimenpiteet. Vaikutusarviointi tarkentuu suunnittelun tarkentuessa.

Vesiin ja maaperään kohdistuvat riskit

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia vesiin ja maaperään kohdistuviin riskeihin on tarkasteltu pääasiassa pinta- ja pohjavesien tai maaperän pilaantumisen näkökulmasta.

Liikennejärjestelmä vaikuttaa pinta- ja pohjavesien laatuun sekä maaperään pääasiassa tiesuolauksen sekä haitallisten kemikaalien päästöjen ja vuotojen myötä. Myös tieliikenteen mikromuovipäästöt ovat merkittäviä.

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma ei sisällä kohdennettuja vesiin ja maaperään kohdistuvia riskejä vähentäviä toimenpidekokonaisuuksia, kuten pilaantuneiden maa-alueiden kohteiden kunnostamista, väylänpidon menetelmien kehittämistä tai suojaustoimenpiteiden toteuttamista. Tämän vuoksi suunnitelman vaikutuksia ei ole arvioitu näistä näkökulmista. Suunnitelman toimenpiteiden tarkkuustaso ei myöskään mahdollista suoritemuutosten laskentaa tai muita vaikutuslaskelmia. Vaikutukset vesiin ja maaperään kohdistuviin riskeihin arvioidaan yleensä tarkemmin hankesuunnittelun yhteydessä.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Arvioinnissa on tunnistettu keskeiset vaikutusmekanismit ja arvioitu muutoksen suuntaa. Arvioinnissa on hyödynnetty tutkimustietoa ja aiemmin tehtyjen arviointien tietoja eri toimenpiteiden vaikutuksista vesiin ja maaperään.

Suunnitelmassa oleva perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus lisää hieman tieliikenteen suoritetta, mikä lisää mikromuovipäästöjä. Talvikunnossapidon lisääminen lisää hieman suolauksesta aiheutuvia riskejä. Tien- ja radanpidon kehittämisrahalla toteutettavat hankkeet lisäävät hieman vesiin ja maaperään kohdistuvia riskejä, joiden torjuntaan varaudutaan hankesuunnittelussa. Jäänmurtajakaluston uusimisohjelmalla vähennetään ympäristöonnettomuuksien

riskiä, millä on myönteinen vaikutus vesiin kohdistuviin riskeihin suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

6.4 Sosiaalinen kestävyys

Liikkumisen mahdollisuudet

Liikkumisen mahdollisuuksilla tarkoitetaan tässä yhteydessä liikennejärjestelmän kykyä varmistaa liikkumisen edellytykset mahdollisimman samanarvoisesti riippumatta yksilöiden sosioekonomisesta taustasta, fyysisistä ominaisuuksista tai asuinpaikasta.

Liikkumisen mahdollisuuksia on arvioitu pääasiassa asiantuntija-arviona. Arvioinnissa hyödynnetään myös luvun 6.1 vaikutusarviointitietoja. Suunnitelman toimenpiteiden vaikutukset liikkumisen mahdollisuuksiin arvioidaan sen perusteella, mitä suunnitelmassa esitetään rahoituksen tai muiden toimenpiteiden osalta:

- joukkoliikenteen, kävelyn ja pyöräilyn sekä liikkumispalveluiden kehitykseen,
- väylien ja kunnossapidon kehitykseen,
- matkaketjujen toimivuuteen ja liikennejärjestelmän käytettävyyteen ja esteettömyyteen sekä
- toimenpiteiden kohdistumiseen eri aluetyyppien väestöön.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Suunnitelmassa esitetyillä perusväylänpidon, kehittämisen ja julkisen henkilöliikenteen toimenpiteet edistävät liikkumisen mahdollisuuksia. Perusväylänpidon lisärahoituksella parannetaan erityisesti alemman tieverkon kuntoa ja palvelutasoa suhteessa vertailuvaihtoehtoon, minkä myönteinen vaikutus kohdistuu erityisesti keskusten reuna-alueilla ja maaseudulla asuviin ja työssään liikkuviin ihmisiin. Rataverkon parantamis- ja kehittämishankkeilla edistetään

henkilöliikenteen keskeisiä yhteyksiä etenkin TEN-T ydinverkkokäytävillä. Kehittämisrahoituksen kohdentuminen pääosin tarkentuu kuitenkin jatkosuunnittelussa.

ELY-keskusten ostaman joukkoliikenteen vuoden 2029 jälkeisellä lisärahoituksella ylläpidetään liikkumisen mahdollisuuksia vähimmäispalvelulähtöisesti kaupunkiseutujen ulkopuolella suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Ennen vuotta 2029 kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen palvelutaso on todennäköisesti kuitenkin heikentynyt kustannustason nousun johdosta haitaten liikkumisen mahdollisuuksia keskusten reuna-alueilla ja maaseudulla.

Terveys ja hyvinvointi

Terveyden ja hyvinvoinnin osalta arvioidaan melun, tärinän ja päästöjen terveysvaikutuksia, liikenneturvallisuusvaikutuksia ja aktiivisen liikkumisen vaikutuksia. Terveys- ja hyvinvointivaikutusten arvioinnissa sovelletaan laajaa terveyskäsitettä, joka huomioi fyysisten terveyteen vaikuttavien tekijöiden lisäksi tekijöitä, joilla on terveyttä lisäävä vaikutus. Liikenneturvallisuusvaikutusten osalta hyödynnetään luvussa 6.6 esitettyjen vaikutusarviointien tuloksia.

Suunnitelman vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin arvioidaan sen perusteella, mitä suunnitelmassa esitetään rahoituksen tai muiden toimenpiteiden osalta eri kulkumuodoille, liikenneverkoille ja liikenteen hallinnalle. Arvioinnissa tunnistetaan toimenpiteiden ristiriitaisia vaikutuksia terveyden osalta; samat toimenpiteet voivat muodostaa sekä positiivisia että negatiivisia terveys- ja hyvinvointivaikutuksia. Suunnitelman vaikutuksia terveyteen ja hyvinvointiin arvioidaan seuraavista näkökulmista:

- muutokset liikkumiskäyttäytymisessä ml. aktiivisen liikkumisen määrässä
- muutokset lähipäästöissä
- muutokset onnettomuuksien määrissä.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Suunnitelman perusväylänpidon lisärahoituksen arvioidaan kasvattavan ajonopeuksia hieman tieverkon kunnon parantuessa johtaen lähipäästöjen ja melun paikalliseen kasvuun. Toisaalta lisärahoituksella voidaan myös lieventää meluhaittoja meluestein. Mahdollisten kehittämisrahoituksella toteutettavien ratahankkeiden arvioidaan kasvattavan henkilö- ja tavaraliikennettä vähäisesti, mikä voi lisätä melu- ja tärinähaittoja, jos riittäviä torjuntatoimenpiteitä ei toteuteta samanaikaisesti.

Tieverkon kunnon paranemisesta johtuvan ajonopeuksien kasvun arvioidaan heikentävän liikenneturvallisuutta, mutta suunnitelman pienillä liikenneturvallisuuden parantamistoimilla voidaan myös parantaa turvallisuutta.

Suunnitelman toimenpiteillä arvioidaan olevan vain vähän vaikutusta aktiiviseen liikkumiseen. Suunnnitelman rataverkon kehittämishankkeet voivat lisätä raideliikenteen käyttöä, jolla arvioidaan olevan vähäisiä myönteisiä vaikutuksia aktiiviseen liikkumiseen. Suunnitelman vähäisellä lisärahoituksella katuverkon kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriin ei arvioida olevan vaikutusta aktiivisen liikkumisen määrään.

Rakennettu ympäristö ja maisema

Suunnitelman vaikutuksia rakennettuun ympäristöön ja maisemaan arvioidaan sen perustella, mitä suunnitelmassa esitetään rahoituksen tai muiden toimenpiteiden osalta liikenneverkolle. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman vaikutuksia rakennetulle ympäristölle ja maisemalle voidaan arvioida esimerkiksi seuraavasti:

- liikenteen infrastruktuuri-investoinneista aiheutuvat muutokset
- liikenteen infrastruktuuri-investoinneista aiheutuvat muutokset maankäytössä.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Suunnitelman merkittävin toimenpide on lisärahoitus perusväylänpitoon, jonka vaikutukset kohdistuvat jo olemassa olevaan tie- ja rataverkkoon, eikä näin ol-

len vaikuta rakennettuun ympäristöön tai maisemaan. Mahdolliset tie- ja rataverkon parantamistoimenpiteet tuottavat vain vähäisiä paikallisia vaikutuksia rakennettuun ympäristöön ja maisemaan.

Suunnitelma sisältää myös kehittämisrahoitusta, jonka kohdentumisesta hankkeiksi ei ole vielä tarkempaa tietoa. Kehittämisrahoituksella on usein vaikutusta rakennettuun ympäristöön ja maisemaan, mutta vaikutukset täsmentyvät tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Uusiin rata- ja maisemakäytäviin mahdollisesti toteutettavilla hankkeilla on toteutuessaan merkittävät vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan.

6.5 Liikennejärjestelmän turvallisuus

Tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuuteen on arvioinnissa tarkasteltu kolmesta näkökulmasta:

- vaikutus altistumiseen onnettomuuden riskille (liikkumisen määrä, liikennemuotojen ja kulkutapojen valinta)
- vaikutus onnettomuuden toteutumisen todennäköisyyteen (yhdyskuntarakenne, toimintojen sijoittelu sekä eri kulkutapojen tilankäyttö ja turvallinen, selkeä infrastruktuuri)
- vaikutus onnettomuuden seurauksiin (liikenneympäristön järjestelyt, ajoneuvoteknologia, pelastustoimen toimintavarmuus).

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Suunnitelman merkittävin toimenpide on perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus. Lisärahoituksella tehtävien parannusten arvioidaan nostavan hieman tieliikenteen suoritetta ja ajonopeuksia, minkä vuoksi tieliikenteen henkilövahinko-onnettomuuksien määrä voi hieman kasvaa suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Toisalta tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta parannetaan paikallisesti, kun perusväylänpidon ja kehittämisen rahoitusta kohdennetaan

liikenneturvallisuustoimenpiteisiin, kuten liittymiin, tasoristeyksiin ja kävelyn ja pyöräliikenteen infrastruktuuriin.

Radanpidon lisärahoituksella voidaan vaikuttaa junaliikenteen sujuvuuteen ja täsmällisyyteen, mikä voi lisätä raideliikenteen käyttöä, vähentää hieman tieliikenteen suoritetta ja siten onnettomuuksia. Tieliikenteen turvallisuus paranee hieman ratahankkeiden yhteydessä tehtävien tasoristeysten poisto- ja parannustoimien myötä.

Yksityisteiden sekä kävelyn ja pyöräilyn infrastruktuuriavustusten rahoitustasot jäävät suunnitelmassa mataliksi eikä niillä näin ollen ole merkittäviä tieliikenteen turvallisuutta parantavia vaikutuksia. Yksityisteiden turvallisuustilanne voi jopa heikentyä nykyisestä niiden kunnon heikkenemisen vuoksi.

Raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus

Raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuudenhallinta perustuu pääasiassa kansainvälisiin sopimuksiin ja Euroopan unionin sääntelyyn, kansainvälisiin toimenpideohjelmiin ja teknisiin vaatimuksiin sekä turvallisuusjohtamisjärjestelmiin. Kansainvälinen sääntely ja ohjaus eivät sisälly valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteisiin.

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia rautatieliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuuteen on arvioinnissa tarkasteltu pääasiassa onnettomuuksien ja vaaratilanteiden sekä ympäristövahinkoon johtavien onnettomuuksien todennäköisyyden muutoksena eri liikennemuodoissa.

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Suunnitelman tarkkuus ei mahdollista onnettomuuksien seurauksissa tapahtuvien muutosten arviointia.

Suunnitelman merkittävin toimenpide on perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus. Radanpidon osalta perusväylänpidon rahoitustason nostolla on melko pieni positiivinen vaikutus rautatieliikenteen turvallisuuteen. Kehittämishankkeiden vaikutukset rautatieliikenteen turvallisuuteen ovat vähäisiä, koska kehittämistoimet kohdistuvat pääasiassa kapasiteettiin ja toimivuuteen.

Merenkulun turvalaitteiden uusiminen ja jäänmurtajien uusimisohjelma voivat parantaa hieman merenkulun turvallisuutta ja vähentää ympäristöonnettomuuden riskiä.

Liikenteen tietoturvallisuus

Liikenteen sähköistyminen, digitalisaatio ja automaatio lisäävät liikennejärjestelmän riippuvuutta viestintä- ja sähköverkoista. Tämä asettaa edelleen vaatimuksia viestintä- ja sähköverkkojen häiriöttömälle toimivuudelle ja tietoliikenteen turvallisuudelle. Suojautuminen tietoliikenteeseen ja -järjestelmiin sekä sähköverkkoihin kohdistuvilta uhkilta ja tällaisten riskien tunnistaminen korostuvat.

Suunnitelman toimenpidekokonaisuuksien vaikutuksia liikenteen tietoturvallisuuteen on arvioinnissa tarkasteltu kolmesta näkökulmasta:

- vaikutus sähkö- ja viestintäverkoista riippuvaisten järjestelmien ja toimintojen määrään ja laajuuteen eri liikennemuodoissa (esim. liikenteenohjauksen ja kulunvalvonnan järjestelmät, latausinfrastruktuurin kattavuus, ajoneuvojen automaattiset tietojenkeruun järjestelmät)
- vaikutus häiriö- tai poikkeustilanteiden riskin todennäköisyyteen (esim. järjestelmien haavoittuvuus ja toimintavarmuus)
- vaikutus häiriö- ja poikkeustilanteiden ilmenemisestä seuraavien vaikutusten vakavuuteen (esim. varautumista parantavat seuranta- ja varajärjestelmät).

Arviointi perustuu suunnitelman linjauksiin siitä, mihin lisärahoitus kohdistetaan sekä miten rahoitus ja toimenpiteet muuttuvat suhteessa vertailuvaihtoehtoon.

Suunnitelman merkittävin toimenpide on perusväylänpitoon kohdistuva lisärahoitus, jolla ei ole vaikutusta eri liikennemuotojen tietoturvallisuuteen, jos toimenpiteitä ei erityisesti kohdisteta esim. liikenteen ohjauslaitteiden uusimiseen. Julkisen henkilöliikenteen sähköisiin järjestelmiin liittyvät tietoturvariskit ovat samalla tasolla kuin vertailuvaihtoehdossa, jos toimenpiteitä ei kohdisteta tietoturvallisuuden kehittämiseen.

Tietoturvallisuuden kannalta suunnitelman merkittävin toimenpide on Digiradan toteuttaminen, mikä muuttaa mahdollisten häiriöiden luonnetta. Jos tietoliikenne viedään kaupallisiin televerkkoihin ja digitaaliselle kulunvalvontajärjestelmälle ei olla jättämässä fyysistä varajärjestelmää, tietoturvariskit junaliikenteessä voivat kasvaa. Myös kyky liikennöidä rataverkolla merkittävissä viestintäverkon häiriötilanteissa voi heikentyä. Näihin on tärkeä kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa ja jatkuvassa virkatyössä.

Eri liikennemuotojen automaation edistämisessä ja ohjauslaitteiden uusimisessa tietoturvallisuuden säilyttäminen ja parantaminen edellyttävät tietoturvallisuusnäkökohtien huomioimista tarkemmassa suunnittelussa.

6.6 Vaikutukset suhteessa suunnitelman tavoitteisiin

Tässä luvussa kuvataan suunnitelman vaikutuksia tavoitteiden toteutumisen kannalta. Vaikutuksia on arvioitu pääasiassa vuoteen 2037 saakka, mutta arvioinnissa on tunnistettu myös merkittäviä lyhyemmän ja pidemmän aikavälin vaikutuksia.

Toimivuus: Liikennejärjestelmän toimivuuteen vaikuttavat muun muassa matka- ja kuljetusketjujen toteutuminen, saavutettavuus, matka-aikojen ennakoitavuus sekä matkustusmukavuus. Toimivassa liikennejärjestelmässä yhteydet on järjestetty tarkoituksenmukaisesti ja kehittämisratkaisut mietitty kokonaisuuksina liikennekysyntä ja liikkujien tarpeet huomioiden.

Toimivuustavoitteen arvioinnissa korostuvat Suomen kansainvälinen, alueiden välinen sekä kaupunkiseutujen ja alueiden sisäinen saavutettavuus. Tärkeinä näkökulmina ovat vaikutukset matkojen ja kuljetusten palvelutasoon ja käyttäjähyötyihin sekä aluerakenteeseen ja alueiden kehitysedellytyksiin. Toimivuustavoitteella on vahva kytkös myös liikennejärjestelmän taloudelliseen tehokkuuteen.

Suunnitelman toimenpiteet tukevat toimivuustavoitteen toteutumista. Merkittävin tavoitetta tukeva toimenpide on lisäpanostus perusväylänpitoon, jolla parannetaan erityisesti alemman tieverkon kuntoa. Tämä parantaa pienentyvien

matka-aika- ja kuljetuskustannusten kautta erityisesti alueiden sisäistä saavutettavuutta. Pienentyvistä kuljetuskustannuksista hyötyvät myös useat vientiteollisuuden alat, erityisesti metsäteollisuus. Kehittämishankkeiden rahoituksen avulla voidaan parantaa liikennejärjestelmän toimivuutta myös TEN-t-ydinverkolla ja muilla pääväylillä.

Muista suunnitelman toimenpiteistä erityisesti jäänmurtokaluston uusiminen ja Pääradan peruskorjaus parantavat Suomen kansainvälistä saavutettavuutta. Pääradan peruskorjaus parantaa myös alueiden välistä saavutettavuutta samoin kuin TEN-T-ydinverkkokäytäville priorisoitavat kehittämisinvestoinnit. Digirata-hanke parantaa rautatieliikenteen täsmällisyyttä ja voi joillakin rataosilla mahdollistaa junatarjonnan kasvattamisen osana muita välityskykyä parantavia toimenpiteitä.

Kaupunkiseutujen ja alueiden sisäista saavutettavuutta parantavat maltilliset panostukset kaupunkiseutujen ulkopuolisen joukkoliikenteen palvelutasoon. Vaikutukset ovat kuitenkin vähäisiä suhteessa valtakunnallisen liikennejärjestelmän kokonaisuuteen.

Turvallisuus: Liikennejärjestelmän turvallisuuteen vaikuttavat tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuus, raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus sekä tietoturvallisuus liikenneturvallisuuden näkökulmasta. Kokonaisturvallisuudella tarkoitetaan tilaa, jossa yhteiskunnan elintärkeisiin toimintoihin kohdistuviin uhkiin ja riskeihin on varauduttu.

Turvallisuustavoitteen arvioinnissa painotetaan Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja huoltovarmuutta sekä tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta. Tärkeitä näkökulmia ovat myös raideliikenteen, merenkulun ja ilmailun turvallisuus sekä liikenteen tietoturvallisuus.

Suunnitelman toimenpiteiden vaikutukset turvallisuustavoitteen toteutumiseen ovat moninaiset. Erityisesti jäänmurtokaluston uusiminen parantaa Suomen kansainvälistä saavutettavuutta ja huoltovarmuutta. Valtion väyläverkon kehittämisessä ja kunnossapidossa huomioidaan huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden priorisoidut tarpeet kaikissa väylämuodoissa. Lisäksi on tunnistettu logistiikan solmukohtien, kuten satamien, terminaalien ja ratapihojen tärkeys huoltovarmuuden näkökulmasta.

Alemman tieverkon kunnon paranemisen arvioidaan nostavan ajonopeuksia ja kasvattavan liikennesuoritetta, minkä arvioidaan lisäävän liikenneonnettomuuksia. Toisaalta suunnitelman liikenneverkon parantamistoimenpiteillä parannetaan tieliikenteen ja liikkumisympäristöjen turvallisuutta paikallisesti. Lisäksi suunnitelman toimenpiteet radanpitoon (tasoristeysturvallisuuden huomiointi) ja merenkulun kehittämiseen parantavat sekä tie- ja raideliikenteen että merenkulun turvallisuutta.

Tietoturvallisuuden kannalta suunnitelman merkittävin toimenpide on Digiradan toteuttaminen, mikä muuttaa mahdollisten häiriöiden luonnetta. Jos tietoliikenne viedään kaupallisiin televerkkoihin ja digitaaliselle kulunvalvontajärjestelmälle ei olla jättämässä fyysistä varajärjestelmää, tietoturvariskit junaliikenteessä voivat kasvaa. Myös kyky liikennöidä rataverkolla merkittävissä viestintäverkon häiriötilanteissa voi heikentyä. Näihin on tärkeä kiinnittää huomiota jatkosuunnittelussa ja jatkuvassa virkatyössä.

Kestävyys: Liikennejärjestelmän kestävyyteen vaikuttavat taloudellinen, sosiaalinen ja ekologinen kestävyys.

Taloudellisen kestävyyden arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia yhteiskuntataloudellisen tehokkuuteen, julkistalouteen ja taloudellisen kasvun edellytyksiin.

Suunnitelmassa tehty strateginen linjaus liikennejärjestelmän rahoituksen kohdentamisesta erityisesti perusväylänpitoon tukee taloudellisen kestävyyden tavoitetta. Kehittämishankkeiden osalta tavoitteen toteutuminen riippuu siitä, miten rahoitusta kohdistetaan jatkosuunnittelussa. Suunnitelman tarkkuustasolla tarkempaa vaikutusta taloudelliseen kestävyyteen ei pystytä arvioimaan.

Suunnitelman toimenpiteet heikentävät julkistaloutta, koska valtion menot liikennejärjestelmään kasvavat. Toimenpiteiden arvioidaan parantavan taloudellisen kasvun edellytyksiä, koska väyläverkon palvelutaso paranee elinkeinoelämän ja työssäkäynnin kannalta tärkeillä yhteyksillä. Vaikutus taloudelliseen kasvuun syntyy kuljetuskustannusten ja työmatkakustannusten pienenemisen kautta.

Ekologisen kestävyyden arvioinnissa tarkastellaan liikennejärjestelmän ilmastovaikutuksia ja vaikutuksia ilmastonmuutoksen sopeutumiseen, lähipäästöille ja tärinälle altistumiseen, yhdyskuntarakenteen kestävyyteen, luonnon monimuotoisuuteen, luonnonvarojen käyttöön ja materiaalitehokkuuteen sekä vesiin ja maaperään.

Suunnitelman toimenpiteet heikentävät jonkin verran ekologista kestävyyttä suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Suunnitelman kehittämisrahoituksella muodostuu rakentamisen aikaisia ja kunnossapidon kasvihuonekaasupäästöjä, eivätkä muiden toimenpiteiden tuomat vähäiset kulkutapasiirtymät juuri ehdi vaikuttaa lieventävästi. Kehittämishankkeet myös lisäävät luonnonvarojen käyttöä. Toisaalta perusväylänpidon lisärahoitus mahdollistaa enemmän sopeutumistoimia väyläverkolla, mikä taas helpottaa ilmastonmuutokseen sopeutumista.

Sosiaalisen kestävyyden arvioinnissa tarkastellaan vaikutuksia liikkumisen mahdollisuuksiin, terveyteen ja hyvinvointiin sekä rakennettuun ympäristöön ja maisemaan.

Suunnitelman vaikutukset parantavat jonkin verran sosiaalista kestävyyttä suhteessa vertailuvaihtoehtoon. Suunnitelman perusväylänpidon, kehittämisen ja julkisen henkilöliikenteen toimenpiteet parantavat liikkumisen mahdollisuuksia. Suunnitelman vaikutukset terveyteen ja hyvinvointiin ovat kaksijakoisia. Toisaalta rataverkon kehittämishankkeet ja julkisen henkilöliikenteen vähäinen lisärahoitus edistävät aktiivista liikkumista vähäisesti, toisaalta tieliikenteen liikenneonnettomuuksien määrän arvioidaan kasvavan heikentäen liikenneturvallisuutta. Vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan jäävät vähäisiksi, sillä pääosa suunnitelman lisärahoituksesta kohdentuu nykyiselle väyläverkolle.

7 Suunnitelman ympäristövaikutukset ja haitallisten vaikutusten ehkäiseminen

7.1 Suunnitelman ympäristövaikutukset

SOVA-laissa ympäristövaikutuksella tarkoitetaan suunnitelman tai ohjelman välitöntä ja välillistä vaikutusta Suomessa ja sen alueen ulkopuolella:

a) ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyvyyteen;
b) maaperään, vesiin, ilmaan, ilmastoon, kasvillisuuteen, eliöihin ja luonnon monimuotoisuuteen;
c) yhdyskuntarakenteeseen, rakennettuun ympäristöön, maisemaan, kaupunkikuvaan ja kulttuuriperintöön;
d) luonnonvarojen hyödyntämiseen;
e) a–d alakohdassa mainittujen tekijöiden keskinäisiin vuorovaikutussuhteisiin.

Tämä luku on yhteenveto suunnitelman ympäristövaikutuksista ja perustuu luvun 6 arvioinnin tuloksiin. Kattava SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi on tehty suunnitelmaluonnoksesta kertaalleen.

Suunnitelman vaikutukset SOVA-lain mukaisiin ympäristövaikutuksiin ovat kokonaisuutena vähäiset. Suunnitelman kannalta merkityksellisiksi ympäristöongelmiksi arvioinnissa on tunnistettu ilmastonmuutos, luonnonvarojen käyttö ja luonnon monimuotoisuuden heikkeneminen sekä yhdyskunta- ja aluerakenteen hajautuminen.

Suunnittelun tarkentuessa hankkeilla ja toimenpiteillä voi olla paikallisesti ja alueellisesti merkittäviä ympäristövaikutuksia muun muassa yhdyskunta- ja aluerakenteeseen, luonnon monimuotoisuuteen tai vesistöjen tilaan. Ympäristövaikutusten kohdentumista ja suuruutta on tässä vaiheessa erittäin vaikea

arvioida suunnitelman yleispiirteisestä tarkkuustasosta johtuen. Ympäristöselostuksessa annetaan jatkosuunnittelua varten suosituksia haitallisten ympäristövaikutusten lieventämiseksi ja ehkäisemiseksi.

Suunnitelman arvioidaan lisäävän hieman kasvihuonekaasupäästöjä. Kehittämisrahoitus kasvaa suhteessa vertailuvaihtoehtoon, minkä arvioidaan lisäävän rakentamisen aikaisia kasvihuonekaasupäästöjä. Muiden suunnitelmassa olevien toimenpiteiden (mm. radanpidon toimenpiteet, alueellisen ja paikallisen liikenteen lisärahoitus, kävelyn ja pyöräilyn investointiavustus) vähäiset vaikutukset kulkutapasiirtymiin muodostuvat vasta pitkällä aikavälillä.

Suunnitelman lisärahoitus väyläverkon kehittämiseen ja perusväylänpitoon kasvattavat luonnonvarojen käyttöä. Etenkin kehittämishankkeissa käytetään melko paljon kiviaines- ja päällystemateriaaleja. Vaikutusten merkittävyyteen vaikuttavat väylänpidossa tehtävät massatasapaino- ja materiaalitehokkuustoimenpiteet, jotka tarkentuvat suunnittelun tarkentuessa.

Suunnitelman vaikutukset luonnon monimuotoisuuteen tarkentuvat vasta kehittämis- ja parantamisinvestointien hankesuunnittelussa. Vaikutusten merkittävyyteen vaikuttavat olennaisesti hankkeiden sijoittuminen ja vaikutusten lieventäminen tai kompensoiminen. Vaikutuksia voi hankkeista riippuen kohdistua elinympäristöjen pirstoutumiseen, ekologisten käytävien yhteyksiin ja uhanalaisten lajien elinympäristöihin.

Suunnitelman vaikutukset vähähiilisen ja resurssitehokkaan yhdyskuntarakenteen kehitykseen ja yhdyskuntarakenteen eheyteen ovat neutraaleja. Suunnitelman lisärahoitus perusväylänpitoon kohdistuu nykyiselle verkolle eikä avaa uusia yhdyskuntarakenteen kehityssuuntia. Tienpidon kehittämisrahoitus voi vaikuttaa kielteisesti yhdyskuntarakenteen kestävyyteen liikenteen sujuvuuden parantumisen ja sen myötä tapahtuvan hajautumiskehityksen myötä. Radanpidon kehittämishankkeet vaikuttavat myönteisesti yhdyskuntarakenteen eytymisen ja joukkoliikenteeseen tukeutumisen vuoksi. Yhdyskuntarakenteen muutokset tapahtuvat kuitenkin hitaasti eivätkä todennäköisesti realisoidu suunnitelman tarkastelujaksolla.

Suunnitelman vaikutukset ihmisten terveyteen, elinoloihin ja viihtyisyyteen ovat moninaiset. Suunnitelma lisää liikennejärjestelmän arjen sujuvuutena

tuottamaa hyvinvointia perusväylänpidon, kehittämisen ja julkisen henkilöliikenteen toimenpiteillä, jotka edistävät jonkin verran liikkumisen mahdollisuuksia kohdentuen erityisesti keskusten reuna-alueilla ja maaseudulla asuviille ja työssään liikkuville ihmisille. Suunnitelma terveysvaikutukset ovat myönteisiä ja kielteisiä: toisaalta altistuminen lähipäästöille ja tärinälle on vähäistä ja rataverkon kehittämishankkeet ja julkisen henkilöliikenteen lisärahoitus edistävät aktiivista liikkumista hieman, toisaalta taas tieliikenteen liikenneonnettomuuksien määrän arvioidaan kasvavan.

Suunnitelman toimenpiteet vaikuttavat vesiin ja maaperään. Perusväylänpidon lisärahoituksen arvioidaan lisäävän tieliikenteen suoritetta, mikä lisää mikromuovipäästöjä. Kehittämishankkeet lisäävät hieman vesiin ja maaperään kohdistuvia riskejä, joiden torjuntaan pitää varautua tarkemmassa hankesuunnittelussa.

Suunnitelman merkittävin toimenpide on lisärahoitus perusväylänpitoon, jonka vaikutukset kohdistuvat jo olemassa olevaan tie- ja rataverkkoon, eikä näin ollen vaikuta juurikaan rakennettuun ympäristöön tai maisemaan. Suunnitelma sisältää myös kehittämisrahoitusta, jonka kohdentumisesta hankkeiksi ei ole vielä tarkempaa tietoa. Kehittämisrahoituksella on usein vaikutusta rakennettuun ympäristöön ja maisemaan, mutta vaikutukset täsmentyvät tarkemmassa jatkosuunnittelussa. Uusiin rata- ja maisemakäytäviin toteutettavilla hankkeilla on toteutuessaan merkittävät vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan, jotka tarkentuvat tarkemmassa suunnittelussa.

7.2 Suunnitelman haitallisten vaikutusten ehkäisemis- ja lieventämistoimenpiteet

Valtioneuvoston asetus viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista (347/2005) edellyttää esittämään suunnitellut toimenpiteet, joilla aiotaan ehkäistä, vähentää tai poistaa mahdollisimman kattavasti suunnitelman tai ohjelman toteuttamisesta ympäristölle aiheutuvat merkittävät haitalliset vaikutukset.

Vaikutusarvioinnissa on todettu, että valtakunnallisella liikennejärjestelmäsuunnitelmalla ei ole suoraan todettavissa merkittäviä haitallisia vaikutuksia

ympäristölle. Suunnitelman merkittävimmiksi haitallisiksi ympäristövaikutuksiksi on arvioinnissa tunnistettu kehittämis- ja parantamisinvestointien vaikutukset. Ne liittyvät luonnonvarojen käyttöön, luonnon monimuotoisuuteen, rakennettuun ympäristöön ja maisemaan sekä raideliikenteestä aiheutuvaan meluun ja tärinään. Haitallisten vaikutusten luonne ja laajuus konkretisoituvat investointien toteuttamistavan tarkentuessa. Seuraavassa on kuvattu haittavaikutusten lieventämis- ja ehkäisemistoimenpiteitä erikseen merkittävimpien haittavaikutusten osalta ja sen jälkeen yleisellä tasolla muiden mahdollisten haittavaikutusten osalta.

Luonnonvarojen käytön ja materiaalitehokkuuden haittojen ehkäisemiseksi on tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa huolehdittava siitä, että perusväylänpidossa sekä perusparannus- ja kehittämisinvestointien suunnittelussa arvioidaan luonnonvarojen käyttö, materiaalien elinkaarivaikutukset sekä uusiutuvien ja kierrätysmateriaalien käyttömahdollisuudet sekä minimoidaan aiheutuvat haittavaikutukset. Luonnonvarojen käyttöön kohdistuvat vaikutukset on huomioitava myös yhteisrahoitushankkeissa kaupunkiseutujen kanssa.

Luonnon monimuotoisuuden heikkenemisen estämiseksi on tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa tunnistettava ja minimoitava luonnon monimuotoisuuteen kohdistuvat haitat mahdollisimman varhaisessa suunnitteluvaiheessa. Systemaattinen haittojen tunnistaminen ja niiden ehkäisy edellyttää tietopohjan parantamista. Suunnittelussa on tunnistettava elinympäristöjen pirstoutumiseen ja ekologisiin käytäviin sekä uhanalaisiin lajeihin kohdistuvat haitat myös pienissä hankkeissa. Haitat on huomioitava myös yhteisrahoitushankkeissa kaupunkiseutujen kanssa.

Päästöille, melulle ja tärinälle altistumisen vähentämiseksi kehittämis- ja parantamisinvestointien sekä kaupunkiseutujen yhteisrahoitushankkeiden hankesuunnittelussa arvioidaan päästöille, melulle ja tärinälle altistumisen riski ja esitetään lieventämistoimenpiteet altistumisen vähentämiseksi. Perusväylänpidon investointien suunnittelussa ja priorisoinnissa sekä hankinnan kehittämisessä pitää huomioida kansallisten ohjelmien, kuten kansallisen ilmansuojeluohjelman tai meluntorjuntasuunnitelmien, toimet ja tavoitteet. Hankkeissa altistuvien alueiden melu- ja tärinätasojen tulee alittaa kansalliset ohje- ja suositusarvot.

Rakennettuun ympäristöön ja maisemaan kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi on tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa tunnistettava arvokkaat maisemalliset ja rakennetun ympäristön kohteet sekä arvioitava suunnitelmien vaikutukset rakennettuun ympäristöön ja maisemaan. Nämä vaikutukset on huomioitava myös yhteisrahoitushankkeissa kaupunkiseutujen kanssa.

Muiden ympäristövaikutusten ja sosiaalisten haittavaikutusten ehkäisemiseksi tarkemmassa suunnittelussa ja toteutuksessa on

- kehitettävä teiden hoitomenetelmiä tieliikenteessä syntyvän mikromuovin ja mikrokumin vähentämiseksi
- huomioitava erityisesti pohjavesialueet talvihoitoluokkien nostossa ja pilaantumisriskien vähentämisessä
- minimoitava rakentamisen aikaisia kasvihuonekaasupäästöjä esimerkiksi vähäpäästöistä betonia hyödyntämällä
- kehitettävä keinoja ja tietoperustaa vaikutusten tunnistamiseen, arviointiin ja ehkäisemiseen (ml. ilmastonmuutokseen sopeutuminen, alueelliset erityiskysymykset, kohdentumisvaikutukset)
- hyödynnettävä kansallisia ympäristöohjelmia toimenpiteiden ja hankkeiden priorisoinnissa.

8 Suunnitelman vaikuttavuuteen liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia

Tässä luvussa esitetään suunnitelman toimeenpanoon ja vaikutusarviointiin liittyviä riskejä ja mahdollisuuksia. Luvussa tarkastellaan myös vaikutusarvioinnin epävarmuuksia.

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan monipuolistuminen

Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma sisältää useita liikennejärjestelmän rahoituspohjan monipuolistamiseen tähtääviä toimenpiteitä. Tällaisia ovat esimerkiksi valtion ja alueiden väliset sopimukset sekä sopimuksellisen yhteisrahoituksen periaatteet, joilla valtio pyrkii kehittämään liikennejärjestelmää kuntien, kaupunkiseutujen ja alueiden kanssa yhteistyössä. Myös toimenpiteet, jotka tähtäävät EU-rahoituksen kokonaisvaltaiseen hyödyntämiseen liittyvät rahoituksen monipuolistamiseen.

Liikennejärjestelmän rahoituspohjan laajentaminen luo uusia mahdollisuuksia eri osapuolien yhteirahoituksella tai EU-rahoituksella toteutettavien hankkeiden toteutumiselle. Toisaalta epävarma taloustilanne, toimijoiden erilaiset ajalliset ja rahalliset resurssit sekä suunnittelun aikataulujen yhteensovittaminen muodostavat myös riskejä hankkeiden toteutumiselle.

Kyber- ja tietoturvallisuuteen liittyvät epävarmuudet

Valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnitelmassa lähtökohtana on, että liikennejärjestelmän kyberturvallisuutta ja tietosuojaa ylläpidetään ja kehitetään jatkuvasti huomioiden muun muassa teknologia- ja uhkaympäristökehitys. Tätä työtä tehdään jatkuvana virkatyönä liikenteen hallinnonalalla ja se sisältyy taustaoletuksena vertailuvaihtoehtoon. Kyber- ja tietoturvallisuudella on kasvava merkitys koko ajan digitalisoituvassa liikennejärjestelmässä.

Mikäli kyber- ja tietoturvallisuuden edistäminen liikenteen hallinnonalan virkatyössä ei ole tarpeeksi kattavaa eikä vastaa liikennejärjestelmän tietoturvallisuuden tarpeisiin ja kehittämiseen, esimerkiksi Digirata-hankkeessa, on riskinä liikennejärjestelmän häiriöherkkyyden kasvu. Tällöin vaikutukset suunnitelman toimivuus- ja turvallisuustavoitteisiin ovat tässä selostuksessa tehtyjä

arvioita kielteisempiä. Pitämällä huolta kyber- ja tietoturvallisuuden kehittämisestä parannetaan kokonaisturvallisuutta. Kyber- ja tietoturvallisuus on liikennejärjestelmän kehittämisen reunaehto, jota tulee jatkossakin edistää liikennejärjestelmän muun kehittämisen kanssa.

Tieto ja tietopohja

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelu perustuu laajaan tietopohjaan sekä suunnittelun että vaikutusarvioinnin osalta. Suunnitelman toimenpiteiden mukaisesti tietopohjaa kehitetään muun muassa liikennejärjestelmäanalyysiä laajentamalla. Vaikutusarviointia kehitetään kokonaisuutena niin menetelmien kuin prosessien osalta. Aikaisempaa laajempi tietopohja ja systemaattinen vaikutusarviointi edistävät tietoon pohjautuvaa päätöksentekoa.

Tietopohjaan ja arviointiprosessiin liittyväksi riskiksi on tunnistettu määrällisten ja yhteismitallisten arviointimenetelmien puuttuminen. Vaikutusarviointi on laadullista, mikä mahdollistaa joustavasti ja kansantajuisesti erilaisten vaikutusten ja vaikutusmekanismien kuvaamisen. Menetelmän heikkoutena kuitenkin on vaikutusten suuruusluokkien ja vertailtavuuden puuttuminen. Laadullista arviointitietoa ei voida hyödyntää suunnitelman muokkauksessa ja käytössä olevien resurssien allokoinnissa samalla tavalla kuin määrällistä tietoa.

Tulevissa valtakunnallisissa liikennejärjestelmäsuunnitelmissa määrällistä arviointitietoa pyritään lisäämään, mikä tarkentaa tietoa suunnitelman vaikutuksista. Se myös mahdollistaa käytössä olevien resurssien allokoinnin tavoiteltujen vaikutusten saavuttamiseksi nykyistä paremmin. Valtakunnallisen liikennne-ennustemallin kehitystyö tulee osaltaan mahdollistamaan määrällisen arviointitiedon lisäämisen. Mallin avulla voidaan muun muassa tarkastella suunnitelman vaikutuksia eri kulkumuotojen suoritteisiin ja tätä kautta liikenteen päästöihin ja onnettomuuksiin nykyistä paremmin.

Rahoitettavien toimenpiteiden valinta

Suunnitelman arvioidut vaikutukset perustuvat oletukseen siitä, että suunnitelmassa osoitetut määrärahat käytetään yhteiskuntataloudellisesti tehokkaisiin

ja vaikuttaviin kohteisiin. Sekä perusväylänpidon että väyläverkon kehittämisen osalta rahoitusta voidaan kuitenkin käyttää yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden näkökulmasta hyvin eritasoisiin kohteisiin.

Perusväylänpidon osalta haasteeena on, ettei sen vaikutuksia arvioida samalla tavalla kuin väyläverkon kehittämishankkeiden. Tällöin riskinä on, että rahoitusta käytetään kohteisiin, joista saatavat yhteiskuntataloudelliset hyödyt ovat selvästi pienempiä kuin kustannukset. Kannattamattomaan kohteeseen käytetty määräraha syrjäyttää tavallisesti toisen investointikohteen, josta voitaisiin saada suurempia hyötyjä.

Kehittämishankkeisiin pätevät samat riskit siitä huolimatta, että määrällistä arviointitietoa on hyvin käytettävissä. Väyläverkoilla on huomattava määrä suunnittelukohteita, jotka eivät ole yhteiskuntataloudellisesti kannattavia. Tällaisten valikoituminen toteutukseen pienentää suunnitelman avulla saavutettavia hyötyjä ja heikentää liikennejärjestelmän yhteiskuntataloudellista tehokkuutta.

Ennusteisiin liittyvät epävarmuudet

Valtakunnalliset liikenne-ennusteet muodostavat vaikutusarvioinnin keskeisen lähtökohdan. Tieliikenne-ennusteen lähtökohtana on autokantaennuste, jossa sähköautojen määrän arvioidaan kasvavan 925 000 ajoneuvoon vuoteen 2030 mennessä. Nykyisellä tieliikenteen verotuksella tämä johtaa henkilöautoliikenteen keskimääräisen käyttökustannuksen merkittävään pienenemiseen ja tätä kautta liikennesuoritteen kasvuun. Kasvu keskittyy suurten kaupunkiseutujen välisille yhteysväleille, eli jo nykyisin vilkkaammille tieosuuksille, mikä voi aiheuttaa ruuhkautumista ja matka-aikojen pidentymistä.

Jos sähköautojen määrä ei kehity ennustetusti, tai jos tieliikenteen verotus muuttuu siten, että sähköautolla ajamiseen kohdistuu nykyistä suurempi verorasitus, jää tieliikenteen kasvu todennäköisesti ennustettua pienemmäksi. Suurella osalla tieverkkoa – erityisesti Itä- ja Pohjois-Suomessa – liikennemäärät pienenevät tällöin nykyisestä. Samalla rautateiden henkilöliikenteen kasvu olisi ennustettua suurempaa.

Liikennemäärien ennustettua pienempi kasvu tai niiden kääntyminen laskuun pienentäisivät tieverkon korvausinvestoinneista ja kehittämishankkeista saata-

via hyötyjä. Rataverkolla investoinneista saatavat hyödyt todennäköisesti kasvaisivat. Myös suunnitelman liikenneturvallisuus- ja ympäristövaikutukset muuttuisivat.

9 Suunnitelman seuranta

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurannan tavoitteena on kerätä ja tuottaa määrällistä ja laadullista tietoa, jota analysoimalla ja tulkitsemalla muodostetaan valtakunnallisen liikennejärjestelmän tilannekuva. Suunnitelman seuranta huomioi SOVA-lain kohdan 12 § mukaiset seurantavelvoitteet sisältäen sekä suunnitelman tavoitteiden seurannan että liikennejärjestelmän kehittämisen ympäristövaikutusten seurannan.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteiden seurantaa tehdään liikenne- ja viestintäministeriössä. Suunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurantaa tuotetaan Liikenne- ja viestintävirasto Traficomissa osana liikennejärjestelmän tilannekuvaa eli liikennejärjestelmäanalyysiä. Toimenpiteiden ja tavoitteiden toteutumisen seurantaa tehdään vuosittain. Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman seurantaa on tehty ensimmäisen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistumisesta eli vuodesta 2021 lähtien.

Suunnitelman tavoitteiden toteutumisen seurantaa varten on muodostettu määrällinen seurantamittaristo (Liikenne- ja viestintävirasto 2024b). Mittaristo on muodostettu vuonna 2021 valmistuneen valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteiden, lain liikennejärjestelmästä ja maanteistä tavoitteiden sekä SOVA-lain seurantavelvoitteiden perusteella. Mittaristo on jaoteltu seuraaviin kokonaisuuksiin:

- saavutettavuus ja toimivuus
- kestävyys ja ympäristövaikutukset
- yhteiskuntataloudellinen tehokkuus sekä
- liikenneturvallisuus.

Saavutettavuuden ja toimivuuden kokonaisuutta käsitellään eri määränpäiden saavutettavuuden, verkon laadun ja verkon käytettävyyden näkökulmista. Kestävyyden ja ympäristövaikutusten kokonaisuus sisältää eri kulkutapojen käytön ja ajoneuvokannan kehityksen seurantaa sekä ympäristövaikutusten seurantaa. Yhteiskuntataloudellisen tehokkuuden kokonaisuudessa seurataan väyläverkon korjausvelan kehitystä, joukkoliikenteen suoran rahoituksen kehitystä ja kehittämishankkeiden kannattavuutta. Liikenneturvallisuuden kokonai-

suudessa tarkastellaan eri liikennemuotojen onnettomuuksien, onnettomuuksissa kuolleiden ja vakavasti loukkaantuneiden sekä vakavien vaaratilanteiden kehitystä.

Seurantamittaristo sisältää nykymuotoisena yhteensä 26 mittaria, jonka lisäksi laajempi liikennejärjestelmäanalyysi sisältää monipuolisesti erilaisia tarkasteluja liikennejärjestelmästä. Liikenne- ja viestintävirasto päivittää tavoitteiden toteutumisen seurantaa vastaamaan valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman päivitettyjä tavoitteita.

Lähteet

EC, ks. Euroopan komissio.

Euroopan komissio (2020). EU Biodiversity Strategy for 2030: Bringing nature back into our lives. COM/2020/380 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=celex%3A52020DC0380

Ilmatieteenlaitos (2023). https://www.ilmatieteenlaitos.fi/ilmanlaatu (viitattu 20.11.2023).

Ilmatieteenlaitos (2024). Ilmanlaatu ja sää. https://www.ilmatieteenlaitos.fi/ilmanlaatu-ja-saa (viitattu 1.3.2024).

Liikenne- ja viestintäministeriö (2021). Fossiilittoman liikenteen tiekartta: Valtioneuvoston periaatepäätös kotimaan liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentämisestä. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2021:15. http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-588-0

Liikenne- ja viestintäministeriö (2022). Liikenneturvallisuusstrategia 2022–2026. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2022:3. http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-243-746-4

Liikenne- ja viestintäministeriö (2024). Valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma, arviointiohjelma. Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 2024:1. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165380/LVM_2024_1.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Liikenne- ja viestintävirasto (2022). Valtakunnalliset liikenne-ennusteet. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 6/2022. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Traficom%20VLE%20062022.pdf

Liikenne- ja viestintävirasto (2023a). Liikennejärjestelmän nykytila - yhteenveto liikennejärjestelmäanalyysin johtopäätöksistä. https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikennejarjestelman-nykytila-yhteenveto-liikennejarjestelmaanalyysin-johtopaatoksista (viitattu 17.11.2023).

Liikenne- ja viestintävirasto (2023b). Liikkumisen tunnusluvut MAL-seuduilla. https://tieto.traficom.fi/fi/tilastot/liikkumisen-tunnusluvut-mal-seuduilla (viitattu 20.11.2023).

Liikenne- ja viestintävirasto (2024). Valtakunnalliset liikenne-ennusteet 2024. Traficomin tutkimuksia ja selvityksiä 8/2024. https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/publication/VLE%202024_0.pdf

Liikenne- ja viestintävirasto (2024b). Liikennejärjestelmäanalyysin sisällöt: L12-mittaristo. https://tieto.traficom.fi/fi/node/8518?group=l12-mittaristo&limit=20&offset=0&query=&sort=updated (viitattu 9.8.2024).

LVM, ks. liikenne- ja viestintäministeriö.

Suomen virallinen tilasto (2023). Energian hankinta ja kulutus [verkkojulkaisu], Tilastokeskus. https://www.stat.fi/tilasto/ehk (viitattu 20.11.2023).

Suomen ympäristökeskus (2018). Katsaus yhdyskuntarakenteen kehitykseen Suomessa 1990–2016. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 13/2018.

Suomen ympäristökeskus (2019). Suomen lajien uhanalaisuus. https://www.ymparisto.fi/fi/luonto-vesistot-ja-meri/luonnon-monimuotoisuus/lajien-monimuotoisuus/lajien-uhanalaisuuden-arviointi (viitattu 20.11.2023).

Suomen ympäristökeskus (2020). Suomen merialueen roskaantumisen lähteet. Suomen ympäristökeskuksen raportteja 09/2020.

Suomen ympäristökeskus (2023). Alueidenkäytön vuosikatsaus 2022, verkkojulkaisu. https://storymaps.arcgis.com/stories/c3a7fd8d54ba4fb690fcc32d10838720 (viitattu 20.11.2023).

Suomen ympäristökeskus, ympäristöministeriö (2018). Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018. Luontotyyppien punainen kirja. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/handle/10024/161233

SVT, ks. Suomen virallinen tilasto.

SYKE, ks. Suomen ympäristökeskus.

TEM, ks. työ- ja elinkeinoministeriö.

Tilastokeskus (2024). Kasvihuonekaasupäästöt Suomessa, 1990-2022. Luettu 14.5.2024. https://pxdata.stat.fi/PXWeb/pxweb/fi/StatFin/StatFin__khki/statfin_khki_pxt_138v.px

Traficom, ks. Liikenne- ja viestintävirasto.

Työ- ja elinkeinoministeriö (2015). Kiviaines- ja luonnonkiviteollisuuden kehitysnäkymät. Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 54/2015. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/75045/TEM-jul_54_2015_web_28102015.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Työ- ja elinkeinoministeriö (2010). Älykäs ja vastuullinen luonnonvaratalous. Valtioneuvoston luonnonvaraseloteko eduskunnalle (VNS 11/2010). Työ- ja elinkeinoministeriön julkaisuja 69/2010. https://www.motiva.fi/files/4885/Valtioneuvoston_luonnonvaraselonteko_eduskunnalle_Alykas_ja_vastuullinen_luonnonvaratalous.pdf

Valtioneuvosto (2023). Valtioneuvoston selonteko kansallisesta ilmastonmuutokseen sopeutumissuunnitelmasta vuoteen 2030. Hyvinvointia ja turvallisuutta muuttuvassa ilmastossa. Valtioneuvoston julkaisuja 2023:73. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165337/VN_2023_73.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Valtioneuvoston kanslia (2024). Perusskenaariot energia- ja ilmastotoimien kokonaisuudelle kohti päästöttömyyttä (PEIKKO). Valtioneuvoston selvitys- ja tutkimustoiminnan julkaisusarja 2024:26. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165717/VNTEAS_2024_26.pdf

VN, ks. valtioneuvosto.

VTT (2006). Suositus liikennetärinän arvioimiseksi maankäytön suunnittelussa. Working papers 50/2006. https://www.vttresearch.com/sites/default/files/pdf/workingpapers/2006/W50.pdf

VTT (2019). LIPASTO. http://lipasto.vtt.fi/kaikki/kaikki2019.htm (viitattu 20.11.2023).

VTT (2024). Perusskenaariot energia- ja ilmastotoimien kokonaisuudelle kohti päästöttömyyttä (PEIKKO). Tieliikenteen PEIKKO-WEM-skenaario. https://www.hiisi2035.fi/ (viitattu 1.3.2024).

Ympäristöhallinto (2023a). Vesien tila ja seuranta, Ympäristöhallinnon verkkopalvelu. https://www.ymparisto.fi/fi/luonto-vesistot-ja-meri/vedet-ja-vesistot/vesien-tila-ja-seuranta (viitattu 20.11.2023).

Ympäristöhallinto (2023b). Vesi, Ympäristöhallinnon verkkopalvelu. https://www.ymparisto.fi/fi/ymparistonon-tila/vesi (viitattu 20.11.2023).

YM, ks. ympäristöministeriö.

Ympäristöministeriö (2019). Kansallinen ilmansuojeluohjelma 2030. Ympäristöministeriön julkaisuja 2019:7. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161467/Kansallinen%20ilmansuojeluohjelma%202030.pdf?sequence=4&isAllowed=y

Ympäristöministeriö (2022). Keskipitkän aikavälin ilmastopolitiikan suunnitelma: Kohti hiilineutraalia yhteiskuntaa 2035. Ympäristöministeriön julkaisuja 2022:12. http://urn.fi/URN:ISBN:978-952-361-262-4

Ympäristöministeriö (2023). Kansallisen ilmansuojeluohjelman 2030 ensimmäinen päivitys. Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:22. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/164982/YM_2023_22.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ympäristöministeriö (2023a). Ilmastovuosikertomus 2023. Ympäristöministeriön julkaisuja 2023:27. https://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/165065/YM_2023_27.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ympäristöministeriö (2024). Melulle altistutaan laajasti. https://www.ymparisto.fi/fi/ymparistonon-tila/terve-ymparisto/melu (viitattu 1.3.2024).

Säädöksiä

EU 2023/2413. Directive of the European Parliament and of the Council as regards the promotion of energy from renewable sources. http://data.europa.eu/eli/dir/2023/2413/oj

EU 2022/0347. Proposal for a revision of the Ambient Air Quality Directives. https://environment.ec.europa.eu/publications/revision-eu-ambient-air-quality-legislation_en

EU 2021/1119. Regulation of the European Parliament and of the Council of establishing the framework for achieving climate neutrality and amending Regulations (EC) No 401/2009 and (EU) 2018/1999 (‘European Climate Law’). http://data.europa.eu/eli/reg/2021/1119/oj

EU 2016/2284/EY. Directive on the reduction of national emissions of certain atmospheric pollutants, amending Directive 2003/35/EC and repealing Directive 2001/81/EC. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2016.344.01.0001.01.ENG

EU 2008/56/EY. Euroopan Parlamentin ja Neuvoston direktiivi yhteisön meriympäristöpolitiikan puitteista (meristrategiadirektiivi). http://data.europa.eu/eli/dir/2008/56/oj

EU 2008/50/EY. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ilmanlaadusta ja sen parantamisesta. https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2008/50/oj

EU 2002/49/EY. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi ympäristömelun arvioinnista ja hallinnasta. http://data.europa.eu/eli/dir/2002/49/2021-07-29

EU 2000/60/EY. Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviyhteisön vesipolitiikan puitteista. http://data.europa.eu/eli/dir/2000/60/oj

Ilmastolaki 423/2022. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2022/20220423

Laki vesienhoidon ja merenhoidon järjestämisestä 1299/2004. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2004/20041299

Maankäyttö- ja rakennuslaki (Alueidenkäyttölaki) 132/1999. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1999/19990132

Merensuojelulaki 1415/1994. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1994/19941415

Vesilaki 587/2011. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110587

VN 1107/2021. Valtioneuvoston asetus meluselvityksistä ja meluntorjunnan toimintasuunnitelmista. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2021/20211107

VN 79/2017. Valtioneuvoston asetus ilmanlaadusta. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2017/20170079

VN 2017. Valtioneuvoston päätös valtakunnallisista alueidenkäyttötavoitteista (14.12.2017). https://www.ymparisto.fi/sites/default/files/documents/VATp%C3%A4%C3%A4t%C3%B6s14.12.2017_FI.pdf

VN 993/1992. Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista. https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1992/19920993

Ympäristönsuojelulaki 527/2014. https://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2014/20140527

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖ
KOMMUNIKATIONSMINISTERIET

Luonnos

Rahoitusohjelma

Liikenne 12-suunnitelman lausuntokierros

Valtion rahoitusohjelma

	2026	2027	*2028*	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
PVP kehys	**1285,5M €**	**1285,5M €**	**1285,5M €**	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €
PVP L12 lisäys				450,0M €	460,0M €	470,0M €	480,0M €	500,0M €	520,0M €	540,0M €	560,0M €	580,0M €
HO investointiohjelma (pvp) SIDOTTU												
HO investointiohjelma (pvp) ARVIO SITOMATON	120,0M €											
PVP	**1405,5M €**	**1285,5M €**	**1285,5M €**	**1735,5M €**	**1745,5M €**	**1755,5M €**	**1765,5M €**	**1785,5M €**	**1805,5M €**	**1825,5M €**	**1845,5M €**	**1865,5M €**
Kehittäminen 77+78+79 (sitomaton+sidottu)	**242,3M €**	**212,6M €**	**150,4M €**	212,1M €	188,0M €	190,0M €	190,0M €	190,0M €	227,0M €	160,0M €	163,0M €	169,0M €
Kehittäminen L12 lisäys				40,0M €	120,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	170,0M €	170,0M €	170,0M €
HO investointiohjelma (kehittäminen) SIDOTTU	**420,0M €**	**358,7M €**	**324,7M €**	172,0M €	61,5M €	3,0M €						
HO investointiohjelma (kehittäminen) ARVIO SITOMATON	37,3M €	37,3M €	37,3M €									
Digirata (toteutusvaihe, sisältyy sidottuun)	3,0M €	3,0M €	3,0M €									
Digirata (toteutusvaihe jatko L12)	14,0M €	47,0M €	90,0M €	98,0M €	98,0M €	96,0M €	96,0M €	95,0M €	95,0M €	95,0M €	92,0M €	86,0M €
Kehittämisen suunnittelu (sisältyy sidottuun)	**8,0M €**	**8,0M €**	**8,0M €**	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €
Kehittäminen	**713,6M €**	**655,7M €**	**602,4M €**	**522,1M €**	**467,5M €**	**439,0M €**	**436,0M €**	**435,0M €**	**472,0M €**	**425,0M €**	**425,0M €**	**425,0M €**
Junaliikenteen ostot	**34,9M €**	**34,9M €**	**34,9M €**	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €
Lentoliikenteen ostot	**4,0M €**	**1,0M €**	**1,0M €**	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €
Palvelut, Yhteysalusliikenteen ostot	**19,9M €**	**17,9M €**	**17,9M €**	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €
Palvelut, Yhteysalusliikenteen ostot L12 lisäys				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Suurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki	**9,8M €**	**9,8M €**	**9,8M €**	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €
Keskisuurten kaupunkiseutujen julkisen henkilöliikenteen tuki	**8,1M €**	**8,1M €**	**8,1M €**	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen	**32,3M €**	**32,3M €**	**32,3M €**	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €
Alueellisen ja paikallisen liikenteen ostot ja kehittäminen L12 lisäys				10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €
Liikkumisen ohjaus	**0,6M €**	**0,6M €**	**0,6M €**	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €
Kehittämishankkeet	**0,8M €**	**0,8M €**	**0,8M €**	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €
Palvelut	**110,3M €**	**105,3M €**	**105,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**
Avustukset raideliikenne (sidottu)	**20,3M €**	**18,9M €**	**17,4M €**	14,8M €	4,2M €	1,8M €						
HO investointiohjelma (MAL-varaus) SIDOTTU	**75,6M €**	**76,3M €**	**24,1M €**	9,2M €								
Avustukset yksityisteiden hoitoon ja kunnossapitoon	**5,5M €**	**8,5M €**	**4,2M €**	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	4,2M €
Avustukset yksityisteiden hoitoon ja kunnossapitoon L12 lisäys				4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen	**3,0M €**	**0,0M €**	**4,3M €**	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	4,3M €
Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen L12 lisäys				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Finavian lentoasemaverkoston ulkopuoliset lentoasemat	**0,9M €**	**0,9M €**	**0,9M €**	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €
Avustukset	**105,3M €**	**104,6M €**	**50,9M €**	**39,4M €**	**19,6M €**	**17,2M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**
Avustukset ja palvelut	**215,6M €**	**209,9M €**	***156,2M €***	**156,7M €**	**136,9M €**	**134,5M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**
Yhteensä	**2334,6M €**	**2151,0M €**	***2044,1M €***	**2414,2M €**	**2349,9M €**	**2328,9M €**	**2334,2M €**	**2353,2M €**	**2410,2M €**	**2383,2M €**	**2403,2M €**	**2423,2M €**

Statens finansieringsprogram

	2026	2027	*2028*	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037
Ramen för basunderhåll av transportinfrastrukturen	**1285,5M €**	**1285,5M €**	**1285,5M €**	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €	1285,5M €
L12 ökning av basunderhåll				450,0M €	460,0M €	470,0M €	480,0M €	500,0M €	520,0M €	540,0M €	560,0M €	580,0M €
Regeringsprogrammets investeringsprogram, basunderhåll (bundet)												
Regeringsprogrammets investeringsprogram, basunderhåll (obundet, uppskatning)	120,0M €											
Basunderhåll	**1405,5M €**	**1285,5M €**	**1285,5M €**	**1735,5M €**	**1745,5M €**	**1755,5M €**	**1765,5M €**	**1785,5M €**	**1805,5M €**	**1825,5M €**	**1845,5M €**	**1865,5M €**
Utveckling av trafikledsnätet 77+78+79 (bundet+obundet)	**242,3M €**	**212,6M €**	**150,4M €**	212,1M €	188,0M €	190,0M €	190,0M €	190,0M €	227,0M €	160,0M €	163,0M €	169,0M €
L12 ökning av utveckling				40,0M €	120,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	150,0M €	170,0M €	170,0M €	170,0M €
Regeringsprogrammets investeringsprogram, trafiknätverkets utveckling (bundet)	**420,0M €**	**358,7M €**	**324,7M €**	172,0M €	61,5M €	3,0M €						
Regeringsprogrammets investeringsprogram, trafiknätverkets utveckling (obundet, uppskattn	37,3M €	37,3M €	37,3M €									
Digirata (genomförandefas, ingår i den bundna finansieringen)	3,0M €	3,0M €	3,0M €									
Digirata (genomförandefas, fortsättning, L12)	14,0M €	47,0M €	90,0M €	98,0M €	98,0M €	96,0M €	96,0M €	95,0M €	95,0M €	95,0M €	92,0M €	86,0M €
Utvecklingsplanering (ingår i den bundna finansieringen)	**8,0M €**	**8,0M €**	**8,0M €**	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €	9,0M €
Utveckling av trafikledsnätet	**713,6M €**	**655,7M €**	**602,4M €**	**522,1M €**	**467,5M €**	**439,0M €**	**436,0M €**	**435,0M €**	**472,0M €**	**425,0M €**	**425,0M €**	**425,0M €**
Köp av tågtrafik	**34,9M €**	**34,9M €**	**34,9M €**	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €	34,9M €
Köp av flygtrafik	**4,0M €**	**1,0M €**	**1,0M €**	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €	1,0M €
Tjänster, köp av förbindelsefartygstrafik	**19,9M €**	**17,9M €**	**17,9M €**	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €	17,9M €
L12 ökning av tjänster, köp av förbindelsefartygstrafik				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Stöd för offentlig persontrafik i stora stadsregioner	**9,8M €**	**9,8M €**	**9,8M €**	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €	9,8M €
Stöd för offentlig persontrafik i medelstora stadsregioner	**8,1M €**	**8,1M €**	**8,1M €**	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €	8,1M €
Köp och utveckling av regional och lokal trafik	**32,3M €**	**32,3M €**	**32,3M €**	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €	32,3M €
L12 ökning av köp och utveckling av regional och lokal trafik				10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €	10,0M €
Mobilitetsstyrning	**0,6M €**	**0,6M €**	**0,6M €**	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €	0,6M €
Utvecklingsprojekt	**0,8M €**	**0,8M €**	**0,8M €**	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €	0,8M €
Tjänster	**110,3M €**	**105,3M €**	**105,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**	**117,3M €**
Understöd för spårtrafikprojekt (bundet)	**20,3M €**	**18,9M €**	**17,4M €**	14,8M €	4,2M €	1,8M €						
Regeringsprogrammets investeringsprogram, MBT-finansieringsreserveringar (bundet)	**75,6M €**	**76,3M €**	**24,1M €**	9,2M €								
Understöd för skötsel och underhåll av enskilda vägar	**5,5M €**	**8,5M €**	**4,2M €**	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	8,5M €	4,2M €	4,2M €
L12 ökning av understöden för skötsel och underhåll av enskilda vägar				4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €	4,0M €
Främjande av gång och cykling	**3,0M €**	**0,0M €**	**4,3M €**	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	0,0M €	4,3M €	4,3M €
L12 ökning av undestöden för främjande av gång och cykling				2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €	2,0M €
Flygplatser utanför Finavias nätverk	**0,9M €**	**0,9M €**	**0,9M €**	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €	0,9M €
Understöd	**105,3M €**	**104,6M €**	**50,9M €**	**39,4M €**	**19,6M €**	**17,2M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**	**15,4M €**
Understöd och tjänster	**215,6M €**	**209,9M €**	***156,2M €***	**156,7M €**	**136,9M €**	**134,5M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**	**132,7M €**
Totalt	**2334,6M €**	**2151,0M €**	***2044,1M €***	**2414,2M €**	**2349,9M €**	**2328,9M €**	**2334,2M €**	**2353,2M €**	**2410,2M €**	**2383,2M €**	**2403,2M €**	**2423,2M €**

Vantaan kaupungin lausunto valtakunnallisen liikennejärjestelmä-suunnitelman luonnoksesta ja ympäristöselostuksesta (SOVA-lain mukainen ympäristöarvioiti)

Vantaan kaupungin lausunto on laadittu vastauksen muodossa Lausuntopalvelussa esitettyihin kysymyksiin:

- Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?
- Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?
- Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?
- Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?
- Muut huomiot?

Vastaavatko strategiset linjaukset (ml. alueelliset painotukset) valtakunnallisen liikennejärjestelmän kehittämistarpeita?
Suunnitelmalle on asetettu kolme keskenään priorisoitua tavoitetta: toimivuus, turvallisuus ja kestävyys ja näitä yhdistäviksi näkökulmiksi on määritetty tehokkuus, saavutettavuus ja resilienssi. Suunnitelman tavoitteista johdetaan toimenpideohjelman valmistelua ja suunnitelman toimeenpanoa ohjaavat strategiset linjaukset.

Strategiset linjaukset ovat sinänsä hyviä, mutta valitettavasti ne eivät käytännössä näy toimenpiteissä. Strategisista linjauksista puuttuu myös kytkentä liikenteen sekä maankäytön ja palveluverkon suunnitteluun, jotka ovat keskeisiä tekijöitä päivittäisessä liikkumistarpeessa.

Suunnitelmassa pitäisi selvemmin näkyä suurten kaupunkiseutujen merkitys. Kaupunkiseudut kasvavat voimakkaasti ja vaativat siten myös liikennejärjestelmän vahvaa kehittämistä. Helsingin seudun MAL-suunnitelmassa asukasmäärän ennustetaan kasvavan nykyisestä 1,6 miljoonasta lähes 1,9 miljoonaan vuonna 2040. Valtakunnallisen liikennejärjestelmän tulee tukea suurten kaupunkien kestävää kasvua, koska sillä on valtava vaikutus koko Suomen taloudelle. Suurten kaupunkien kasvua mahdollistavia runkohankkeita ei pitäisi jättää vain hankeyhtiöiden varaan.

Toimivuuteen liittyvä strateginen linjaus: ”Olemassa olevien liikenne- ja viestintäverkkojen sekä palvelujen toimivuus varmistetaan huomioimalla kilpailukyky ja kasvu, eri alueiden saavutettavuus sekä kansalaisten sujuva liikkuminen” on sisältönsä puolesta ristiriitainen. Kilpailukyky ja kasvu

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

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

Toimiala, Verksamhetsområde
Matkapuhelin, Mobiltelefon
Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3098329

tarkoittaisi panostusta suurten kaupunkien ja niiden väliseen liikennejärjestelmään, kun taas alueiden saavutettavuus tarkoittaa panostamista koko Suomen kattavaan saavutettavuuteen. Käytännössä tämä strateginen linjaus ei siten linjaa kovinkaan selkeästi suunnitelmaa.

Myös toisessa toimivuuteen liittyvässä strategisessa linjauksessa: ”Monipuolinen, erityisesti henkilö- ja tavaraliikennettä palvelevien liikennemuotojen toimivuus on olennaista valtakunnallisessa liikennejärjestelmäkokonaisuudessa” sisältö jää valitettavan epäselväksi.

Strateginen linjaus: ”Liikennejärjestelmän toimivuus varmistetaan hyödyntämällä digitalisaatiota ja tietoa täysimääräisesti” on kannatettava. Vantaan kaupunki tekee jatkuvasti yhteistyötä valtion, Fintrafficin, HSL:n ja muiden kaupunkien kanssa erilaisiin liikennetietohankkeisiin liittyen. Suomessa ollaan monessa asiassa pitkällä, mutta yhteistyötä voisi ulottaa aiempaa enemmän yritysten ja EU:n suuntaan yhteisten rahoitusmallien ja kansallinen koordinoinnin avulla. Tämä voisi lisätä merkittävästi linjauksen vaikuttavuutta.

Kaupunki katsoo, että sekä liikenneonnettomuuksien ennalta ehkäiseminen että niiden seurauksien minimoiminen ovat tärkeää. Vantaa tekee omalta osaltaan jatkuvaa työtä vaaralliseksi havaittujen kohteiden parantamiseksi. Vantaan alueella on paljon kaupungin katuverkon ja valtion tieverkon liittymäkohtia, joiden turvallisuuden parantamiseksi kummallakin osapuolilta täytyy löytyä taloudellisia resursseja turvallisuutta parantaviin toimenpiteisiin. Monet liikenneturvallisuutta merkittävästikin parantavista toimenpiteistä voivat olla varsin pieniäkin, mutta käytännössä valtion väyläviranomisilla ei ole ollut viime vuosina rahoitusta edes pieniin liikenneturvallisuustoimenpiteisiin valtion tieverkolla.

Kestävyyttä koskevista strategilinjauksista ensimmäinen: ”Eri väestöryhmien liikkumismahdollisuuksia korostetaan eri alueiden ominaisuudet huomioiden” linjaa myös epäselvästi. Mitä väestöryhmää priorisoidaan, jos korostetaan eri väestöryhmiä?

Kaksi viimeistä linjausta: ”Olemassa olevaa liikennejärjestelmää ja yhdyskuntarakennetta hyödynnetään tehokkaasti” sekä ”Kestävää liikkumista korostetaan erityisesti kaupunkiseuduilla niiden tehokkaan kasvun näkökulmasta” vastaavat Vantaankin tavoitteita ja tukevat resurssiviisasta maankäytön suunnittelua. Toivottavasti linjaus aidosti tarkoittaa myös MAL-kaupunkiseutujen kestävän kasvun liikennehankkeiden rahoituksen varmistamista jatkossa.

Alueellisissa painotuksissa Etelä-Suomessa toimivuuden ja turvallisuuden osalta priorisoidaan suunnitelmassa kansainvälisiä yhteyksiä. Suurten kaupunkien seudullinen ja niiden välinen liikkuminen pitäisi kuitenkin nostaa kansainvälisten yhteyksien rinnalle. Pääkaupunkiseutu on Suomen mittakaavassa ainutlaatuinen alue, sekä asukasluvun että talouden näkökulmasta ja se olisi perusteltua nostaa ihan erilliseksi painopistealueekseen.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen toimenpiteistä?
Henkilöautojen liikennesuoritteen ennustetaan kasvavan 43 % vuoteen 2060 mennessä uusimman valtakunnallisen tieliikenteen ennusteen mukaan. Suunnitelmassa todetaan, että se tarkoittaisi ajoneuvoliikenteen kasvua vilkkaimmilla yhteysväleillä jopa 200 % ja edellyttäisi siten merkittävää maantieverkon lisäkapasiteetin rakentamista. Ennusteen epävarmuudet liittyvät sähköautojen määrään ja ennen kaikkea niiden käyttökustannusten tasoon, jotka heijastuvat suoraan suoritteeseen ja kulkutapajakaumaan. Suunnitelmassa ei kuitenkaan oteta mitenkään kantaa, millä toimenpiteillä valtio aikoo vaikuttaa ennusteen toteutumiseen. Vantaan kaupungin näkökulmasta em. kehityskulku on kestämätöntä mm. ympäristö-, tilankäyttö-, taloudellisuus-, tai liikkumisen tasa-arvosyistä.

Parhaillaan on käynnissä liikenteen verotuksen ja rahoituksen kokonaisuudistuksen selvittäminen. 12-vuotisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toivoisi ottavan myös tavoitteellisesti kantaa keinoihin, joilla liikennemäärien kehitystä tullaan taloudellisesti ohjaamaan.

Hallituksen päätös laskea polttoaineiden jakeluvelvoitteita yhdessä sähköautojen määrän jatkuvaan lisääntymiseen ovat liikennejärjestelmän näkökulmasta haasteellisia erityisesti pääkaupunkiseudulla. Jatkuvasti laskevat autoilun yksikkökustannukset lisäävät henkilöautoilua ja siten pahentavat tie- ja katuverkon ruuhkia. Suuri osa päätieverkosta on tilanteessa, jossa pienehkötkin lisäykset suoritteessa alkavat vaatia kapasiteetin kasvattamista investoinneilla, joihin ei ole esitetty mitään rahoitusta.

Autoilun yksikkökustannusten kehityksellä on suora vaikutus myös joukkoliikenteen kilpailukykyyn aiheuttaen putoavien lipputulojen muodossa taloudellisia haasteita kattavan joukkoliikenteen järjestämiselle. Vasta nyt 2024 Vantaalla ylitettiin vuoden 2019 eli koronapandemiaa edeltävä taso joukkoliikenteen käytössä. Useissa kaupungeissa ei olla vieläkään samassa pisteessä ja vuoden 2025 joukkoliikenteen kilpailukykyä haastaa myös arvonlisäveron korotus. Kaupungeilla on mahdollisuuksia ohjata henkilöautoilua pääasiassa pysäköintipoliittisin keinoin, mutta kokonaisuutena tämä ei riitä. Valtiota tarvitaan mahdollistamaan tehokkaampia toimia tulevia vuosia varten, kuten liikenteen hinnoittelua erityisesti kaupunkiseuduilla. Tämä tulisi selvästi tuoda Liikenne 12 suunnitelmassa esiin. Vaikka hinnoittelua ei otettaisi heti käyttöön, olisi valmius sen ottamiseksi hyvä olla olemassa.

Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman toimenpiteet keskittyvät pitkälti olemassa olevan liikenneverkosta huolehtimiseen. Kuitenkin suunnitelmassakin kuvatut muutokset kuten Helsingin, Tampereen, Turun ja Oulun seutujen väestönlisäys sekä Suomen ympäristökeskuksen yhdyskuntarakenteen vyöhykejaottelun mukaisella jalankulkuvyöhykkeellä asuvien osuuden kasvu ja intensiivinen joukkoliikennevyöhykkeen kehittyminen suurimmilla kaupunkiseuduilla pitäisi näkyä myös toimenpiteissä. Suunnitelmassa todetaan myös, että kaupungeissa julkisella liikenteellä ja kävelyllä ja pyöräliikenteellä on kuitenkin merkittävä potentiaali, mutta strategisissa linjauksissa tämä ei riittävällä tasolla näy. Kestävää liikkumista edistetään erityisesti kaupunkiseutujen kestävää ja tehokasta kasvua mahdollistamalla.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

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

Toimiala, Verksamhetsområde
Matkapuhelin, Mobiltelefon
Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3098329

Onko suunnitelmaluonnoksen rahoitus kohdennettu oikein rahoitusohjelman sisällä?
Valtion toimenpiteitä ja rahoitusta pirstaloituu edelleen useaan kohteeseen muutaman vuoden syklillä, vaikka Liikenne 12 suunnitelman piti auttaa kokoamaan näköalaa 12 vuodeksi eteenpäin. Rahoitus ja seuraavien vuosien näkymä jakautuu perusväylänpidon rahoitukseen, MAL-seutujen sopimuksiin, hallitusohjelmiin sekä hankeyhtiöihin. Tämä johtaa väistämättä kokonaisuuden sekavuuteen sekä siihen, että vain yhtä suunnitelmaa ei ole mielekästä kommentoida vaan nämä ovat käytännössä toisiinsa sidottuja. Liikennejärjestelmäsuunnitelman ulkopuolelle jäävä MAL-sopimuksiin käytettävissä oleva rahoitus on sisällöltään samantyyppistä kuin liikennejärjestelmäsuunnitelman kehittämisen rahoitus. Tästä syystä on pääkaupunkiseudun näkökulmasta erittäin huolestuttavaa, että sekä MAL-sopimusten rahoituskehys että Liikenne12-suunnitelman väyläverkon kehittämisen raha ovat pienentyneet.

Yhteisten hankkeiden kustannusjakoperiaatteista on vuosien kuluessa sovittu yhdessä valtion ja kaupunkien kesken ja niihin tulee kaikkien osapuolten sitoutua pitkäjänteisesti. Esimerkiksi kaupunkiraidehankkeet sekä raskaan liikenteen palvelualueet ovat pitkäaikaisia maankäytön kehittämisprosesseja ja niiden osalta on tärkeää voida luottaa sovittuihin kustannusjakoihin. Hankkeet määritellään jo maakuntakaavasta ja yleiskaavoituksesta lähtien, jolloin on tärkeää, että kaupungit tietävät mihin ovat sitoutumassa tulevien vuosien ja jopa vuosikymmenten ajan.

Pääkaupunkiseutu kasvaa erittäin voimakkaasti ja sen liikenneverkko vaatii investointeja kestävän kasvun mahdollistamiseksi. Liikenne12-tavoitteet toimivuuden, turvallisuuden ja kestävyyden osalta puhuvat rahoituksen lisäämisen puolesta, mutta käytännössä tämä ei näy toimenpiteissä.

Kaupunkiraidehankkeet ovat työkalu kestävän kasvun mahdollistamiseen tiiveimmillä ja suurimmilla kaupunkiseuduilla. Ne ovat myös viesti elinkeinoelämälle siitä, mihin rahaa kannattaa suunnata ja madaltaa siten niiden investointikynnystä. Julkisvallan pitkäjänteisten raideinvestointien on osoitettu houkuttelevan julkiseen rahaan nähden moninkertaisia investointeja myös yksityisen rahan puolelta. Erityisesti nyt matalasuhdanteen aikoina olisi tärkeää tukea raidehankkeiden mahdollisuuksia myös kansallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman kautta. Valtiolla voi tukea myönteistä kehitystä omalta osaltaan viestimällä vahvasti, että se kannattaa kestävää kasvua ja osallistuu jatkossakin hyvien raidehankkeiden tukemiseen 30 % osuudella. On myös syytä huomata kaupunkikehityshankkeen ja valtion väyläverkon hankkeiden ero, kun arvioidaan hankkeiden kannattavuutta. Valtion väyläverkolle kehitetty hankearviointiohje ei parhaalla tavalla sovellu kaupunkikehityshankkeiden kannattavuuden arviointiin.

Perusväylänpidon rahoitus vaikuttaa kohtuulliselta, mutta kehittämisen rahoitus kävelyn, pyöräliikenteen ja joukkoliikenteen osalta on täysin riittämätöntä. Samoin suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenteen tuki, joka on ollut samalla tasolla vuosikausia, vaikka kaupunkiseutujen väkimäärä sekä kestävän liikkumisen tavoitteet, joukkoliikenteen mittakaava ja joukkoliikenteen järjestämisen kustannukset ovat nousseet samaan aikaan täysin eri tasoille.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

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

Toimiala, Verksamhetsområde
Matkapuhelin, Mobiltelefon
Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3098329

Uusimpana joukkoliikenteen arvonlisäveromuutos lisää kustannuksia entisestään sekä matkustajille että kaupungeille joukkoliikenteen järjestämisestä. Arvonlisäveron muutos on täysin ristiriitainen samaan aikaan valmistellut Liikenne 12 suunnitelman kestävyystavoitteiden kanssa ja heikentää suoraan joukkoliikenteen kilpailukykyä.

Koska kävelyn ja pyöräilyn edistämisen rahoitus on täysin kestämättömällä tasolla, tulee perusväylänpidon rahoituksen kautta turvata kaupunkiseutujen tarpeelliset kävelyn ja pyöräliikenteen väylien olosuhteet. Lisäksi valtion ylläpitämien autoteiden rinnalla kulkevat pyörätiet on kunnostettava samassa syklissä autoteiden kunnostuksen kanssa."

Lisäksi haluamme huomauttaa, että vuosittain kävelyn ja pyöräliikenteen edistämisen avustusten hakemusten laatimiseen ja käsittelyyn kuluu henkilöresursseja kestämättömän suuri osuus suhteessa jaettavana olevaan olemattoman pieneen rahasummaan 2 milj.euroa.

Mielipiteenne suunnitelmaluonnoksen vaikutusarvioinnista ja ympäristöarvioinnista (SOVA-laki 8.4.2005/200)?
Vantaa tavoittelee hiilineutraaliutta vuoteen 2030 mennessä. Liikenne12-suunnitelman toimenpiteet vaikuttava hyvin vähäisesti kasvihuonekaasupäästöihin. Suurin huoli nousee jakeluvelvoitteen pienentämisen ja sähköautojen yleistymisen aiheuttamasta henkilöautoilun yksikkökustannusten laskusta, mikä lisää liikennemääriä. Ympäristöselostuksen mukaan liikennemäärät kasvavat kestämättömällä tavalla erityisesti pääkaupunkiseudun päätieverkolla, joka jo nykytasolla on ajoittain kapasiteettinsa äärirajoilla. Liikenne12-suunnitelman osoittama kehittämisen rahoituksen väheneminen (eli esimerkiksi lisäkapasiteetin rakentaminen) johtaa siihen, että liikenneverkon kapasiteetti tulee auttamatta vastaan monin paikoin. Tämä aiheuttaa esteitä pääkaupunkiseudun elinvoimalle ja kasvulle.

Valtion tulee kantaa vastuunsa kestävien kulkutapojen kilpailukyvyn varmistamisessa. Liikenne12-suunnitelman kävelyn ja pyöräilyn edistämisen avustusten sekä suurten kaupunkiseutujen joukkoliikenneavustusten määräraha on auttamatta liian pieni. Arvonlisäveron korotuksen taloudellinen vaikutus kaupungeille on kokonaisuutena samaa luokkaa kuin kestävien liikkumismuotojen avustukset Liikenne12-suunnitelmassa. Tämänkaltainen liikennepolitiikka tekee kaupunkien ilmastonmuutoksen vastaisen työn erittäin vaikeaksi liikenteen osalta.

Muut huomiot?
Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman tavoitteena oli mm. rahoituksen pitkäjänteisyys, mutta valitettavasti se ei ole toteutunut. Pitkäjänteisyys ja sitoutuneisuus loistavat poissaolollaan myös MAL-suunnittelun yhteistyössä. Esimerkiksi edellisen MAL-sopimuskauden aikana edistettävien raskaan liikenteen palvelualueiden rahoituksen osalta valtion rahoitusosuudeksi sovittiin 75 prosenttia. Vantaa on edistänyt sovittujen kohteiden toteutusta sillä oletuksella, että aiemmin sovitut kustannusjakoperiaatteet ovat kaikkien osapuolten tiedossa. Toimintaympäristössämme mikään ei ole olennaisesti muuttunut ja raskaan liikenteen palvelualueet palvelevat edelleen ensisijaisesti päätieverkon pitkien matkojen kuljetusketjuja.

Kaupungit mahdollistavat tieverkon levähdysalueisiin verrattuna moninkertaisen määrän raskaan liikenteen pysäköintiä katuverkolla. Esimerkiksi Vantaan katuverkolla on noin 300 pysäköintipaikkaa raskaille ajoneuvoille. Tieverkon levähdysalueiden ja pitkän matkan kuljetusten vaatimien levähdysaikojen olosuhteiden järjestämisen päävastuu kuuluu kansallisille väylätoimijoille.

Suunnitelmaan sisällytetty lentoliikennestrategia ei ole riittävä, sillä se tarkastelee ainoastaan maan sisäistä lentoliikennettä eikä huomioi Suomen kansainvälistä saavutettavuutta eikä Suomen erityisasemaa EU:n itärajalla. Venäjän hyökkäyssodan ja koronapandemian myötä Suomi on menettänyt kilpailuedun Euroopan ja Aasian välisten lentojen solmupisteenä. Tämä kaikki heikentää osaltaan myös lentokenttien ylläpitoon tulevaa tulovirtaa. Koko Suomen ilmailusektori kärsii edelleen taloudellisesti ja kehitystrendi on heikompi kuin Euroopassa yleisesti.

Lentoliikenteen osuus Suomen BKT:stä on yli 3 % ja se työllistää suoraan tai välillisesti yli 100 000 ihmistä. Näin ollen lentoliikenteen tulevaisuus on ennen kaikkea kilpailukykykysymys, joka koskettaa paitsi Helsinki-Vantaata, niin myös mitä suurimmassa määrin kaikkia Suomen lentokenttiä.

Liikenne 12 järjestelmän rinnalle tulee laatia erillinen lentoliikennestrategia, jossa keskitytään lentoliikenteen tulevaisuuteen, turvallisuuden, huoltovarmuuden ja sotilaallisen liikkuvuuden haasteisiin sekä lentoasemien kansainvälisen kilpailukyvyn parantamiseen.
Valtion tuleekin yhteistyössä alan toimijoiden kanssa etsiä aktiivisesti kansallisia ja EU-tason tukitoimia lentoliikenteen kilpailukyvyn parantamiseksi.

Vantaan kaupunki, Vanda stad
Kirjaamo, Registraturen
PL 1100, PB 1100
01030 Vantaan kaupunki, Vanda stad

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

Toimiala, Verksamhetsområde
Matkapuhelin, Mobiltelefon
Y-tunnus, FO-nummer 01246109
ID 3098329

15 § **Asemakaava ja asemakaavan muutos 161900, 16 Kaivoksela / Palotie**

VD/2285/10.02.04.00/2022
TeA/SP/TKA/SSO/MT/VIK/MT

Asemakaava käsittää täydennettävän pientaloalueen ja yritystontteja. Alueella on suojeltava Palotie, suojeltavia rakennuksia ja arvopuita. Uutta rakennusoikeutta syntyy 4 624 k-m2.

Asemakaava koskee kortteleita 16192–16194, osia kortteleista 16190, 16191, 16201 sekä katu- ja erityisalueita, kaupunginosassa 16 Kaivoksela.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa osaa korttelista 16201 sekä katu- ja erityisalueita.

Alue sijaitsee Vanhan Kaarelantien ja Helsingin rajan välissä ja käsittää Palotien, Palokujan, Laitilantien ja Laitilankujan sekä Yhtiönkujan numerot 1–3.

Hakija
Vantaan kaupunki.

Maanomistus
Kaupunki ja yksityiset.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä, katusuunnitelmien ja meluselvityksen osalta Ramboll.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alueella on asuinaluetta A ja liikenneyhteys Hämeenlinnanväylälle.

Alueella on vanhoja teitä, vpk:n talo, pientaloja ja teollisuuskiinteistö.

Asemakaava ja asemakaavamuutos
Alueelle osoitetaan nykyiseen rakentamiseen liittyen asuinrakennusten A, erillispientalojen AO, asuinpientalojen AP, rivitalojen AR, sekä teollisuus- ja varastorakennusten T korttelialueita, suojaviheralue EV ja näihin liittyviä katuja.

Uutta rakennusoikeutta syntyy 4 624 k-m2, josta asumiseen 4 604 k-m2. Tästä kaupungin osuus on 2 090 k-m2. Teollisuustontilla laajennetaan tontin käyttötarkoitusta palveluihin enintään 500 k-m2. Suurin kerrosluku on kaksi, paitsi teollisuustontilla kolme. AP-tonteilla sallitaan ullakkoasumista.

Rakennusperintökohteet Kaarelantaival (nyt Palotie), Vpk:n talo (1950), vanhimmat asuintalot (1931, 1951) sekä Yhtiönkujan kilometripylväs ja arvopuita suojellaan. Keltamataran esiintymispaikka säilyy Porraskallion suojaviheralueella.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Kaavaa laadittiin aluksi osana kaavaa 161800 Palotie ja Yhtiönkuja, mikä jaettiin kolmeksi kaavaksi 10.3.2022.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmat on tehty 27.1.2021 ja 3.4.2024 sekä erilliset kuulemiset 21.7.2021 ja 7.5.2024.

Kaavan vireille tulosta ilmoitettiin Vantaan Sanomissa. Osallisille varattiin mahdollisuus lausua mielipiteensä ja suunnitella tonttejaan. Kaavasta järjestettiin Teams-kokous 16.3.2021 ja kiertokävely 17.4.2024. Mielipiteitä saatiin kaikkiaan 62. Ne ovat vastineineen kaavaselostuksessa.

Maanomistajien toiveet kaavaan on huomioitu mahdollisuuksien mukaan. Kerrostaloja ei kuitenkaan sallita voimassa olevan yleiskaavan mukaiselle asuinalueelle A, jolla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina.

Palokujan jatkamista jalankulkukatuna Palotielle vastustettiin. Se sijoittuu HSY:n johtorasitteelle ja lyhentää kävelyä Palotieltä päiväkotiin, kouluun, pysäkille ja Myyrmäen keskustaan ja toisaalta Vaskipellosta Keskuspuistoon. Palotielle on tulossa lisää asumista myös Helsingin puolelle.

Viranomaisneuvottelu
MRL 66 §:n mukainen viranomaisneuvottelu on pidetty 16.3.2021.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (Kv 18.6.2018 § 9, Kv 10.10.2022 § 7). Kaava tuottaa uutta asuntokerrosalaa 4 604 k-m2, josta kaupungin maalle 2090 k-m2.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimuksia.

Kaupunkiympäristölautakunta 4.6.2024 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 4.6.2024 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 161900, 16 Kaivoksela / Palotie,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 17.6.2024 § 32

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 4.6.2024 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 161900, 16 Kaivoksela / Palotie,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:

Hyväksyttiin esitys.

_____

Nähtävillä olo
Asemakaava ja asemakaavan muutosehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 3.7. – 3.9.2024. Tällöin ei jätetty muistutuksia.

Kaavalausunnot
Lausuntoja pyydettiin kolme ja saatiin kaksi.

Uudenmaan ELY-keskus lausui pihojen melutasoista ja että erityisesti kolmen A-korttelin osalta melutaso ylittyy.

- Kolme pientä asuinrakennusten korttelialuetta A muutetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi K. Melumääräykset tarkistetaan.

Vantaan kaupunginmuseo on inventoinut rakennuksia uudelleen ja lausui, että Palotie 10:n taloa ei suojeltaisi, mutta Palotie 10:n kivimuuri suojeltaisiin ja suojelumääräykset tarkistettaisiin.

- Suojelukohteet ja suojelumääräykset on tarkistettu kaupunginmuseon esityksen mukaisesti.

Samalla kaavamääräyksiä on muutenkin tarkistettu.

Esitetyt tarkistukset ovat olennaisia, joten kaava on asetettava uudelleen nähtäville (MRA 32 §).

Kaupunkiympäristölautakunta 22.10.2024 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan lausuntoihin esitetyt vastineet ja tehdään esitetyt tarkistukset.
b) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 ja 32 §:ien mukaisesti 22.10.2024 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 161900, 16 Kaivoksela / Palotie,
c) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 18.11.2024 § 18

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa lausuntoihin esitetyt vastineet ja tehdään esitetyt tarkistukset.
b) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 ja 32 §:ien mukaisesti 22.10.2024 päivätty asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus 161900, 16 Kaivoksela / Palotie,
c) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Nähtävillä olo
Asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus on ollut MRA 27 ja 32 §:ien mukaisesti uudelleen nähtävillä 4.12.2024 – 9.1.2025. Tällöin ei jätetty muistutuksia.

Kaavalausunnot
Lausuntoja ei ollut tarpeen pyytää.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Kaavaselostukseen on tarkistettu erityisesti Helsingin puolen rakentamisluonnos (s. 68).
Samalla selostusta on muutenkin tarkistettu.

Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtäville pano ei ole tarpeen.

Kaupunkiympäristölautakunta 11.2.2025 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.2.2025 päivätty asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus 161900, 16 Kaivoksela / Palotie.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Kaavaselostusta on tarkistettu, Palotie 10:n ajoitus on tarkistettu oikeaksi.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 15

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.2.2025 päivätty asemakaavaehdotus ja asemakaavan muutosehdotus 161900, 16 Kaivoksela / Palotie.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavaehdotus 11.2.2025
- Asemakaavaselostus 24.2.2025
- Lausunnot ja vastineet 22.10.2024

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 321 2132,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

161900

Päiväys
Datum

11.2.2025

Vantaan kaupunki

PALOTIE

Kaupunginosa 16, Kaivoksela

Asemakaava

Korttelit 16192-16194 ja osat kortteleista 16190, 16191 ja 16201 sekä katu- ja erityisalueita.

Asemakaavan muutos

Osa korttelia 16201 sekä katu- ja erityisaluetta.

1:2000

Vanda stad

BRANDVÄGEN

Stadsdel 16, Gruvsta

Detaljplan

Kvarteren 16192-16194 och del av kvarteren 16190, 16191 och 16201 samt gatu- och specialområde.

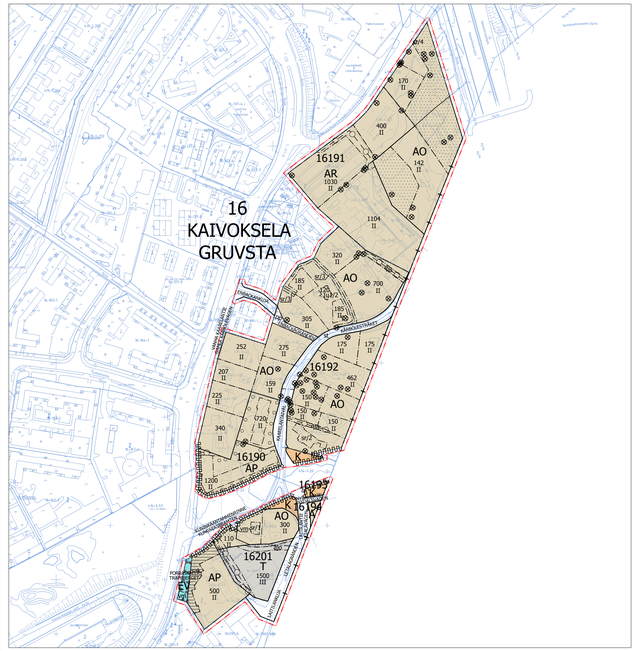
Ändring av detaljplanen

Del av kvarteret 16201 samt gatu- och specialområde.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
A	
Asuinrakennusten korttelialue.	**Kvartersområde för bostadshus.**
Alueella saa olla yksi asunto.	På området får vara en bostad.
Korttelialueen rakennusoikeus on 50 k-m² ja suurin sallittu kerrosluku on kaksi.	I kvartersområdet byggrätten är 50 m²-vy och största antalet våningar är två.
Rakennuksissa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutningen ska vara 1:1,5.
Kattomateriaalin tulee olla vaaleanharmaa konesaumattu peltі.	Takmaterialet ska bestå av ljusgrå maskinfalsad plåt.
Rakennuksissa tulee olla vaaleanharmaat avoräystäät.	Byggnaderna ska ha ljusgråa öppna takfot.
Julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta ja lämminsävyisiä.	Fasaderna ska vara av täckmålat trä och varma till färgsättningen.
Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB.
Enintään 15 m² kuistin saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.	Kvisten högst 15 m² får byggas utöver byggrätten.
Rakennuksella tulee olla kiinteä perustus.	Byggnaden ska ha en fast grund.
Rakennuksen saa sijoittaa katurajaan ja vähintään 2,0 metriä naapurialueen rajasta.	Byggnaden får placeras på gatugränsen och minst 2,0 meter från gränsen till grannområdet.
Katujen luiskat saa ulottaa tontille. Tonttia ei saa rakentaa ennen kuin viereiset kadut on rakennettu.	Gatusluttningar kan sträcka sig till tomten. Tomten får inte byggas förrän intilliggande gatorna har byggts.
Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0.	Grönefffektiviteten ska vara minst 1,0.
Tontti tulee rajata pensasaidalla.	Tomten ska avgränsas med en häck.
Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1 ap / asunto. Autopaikat saa sijoittaa peräkkäin.	Minimiantalet bilplatser är minst 1 bp / bostad. Bilplatser får placeras efter varandra.
AP	
Asuinpientalojen korttelialue.	**Kvartersområde för småhus.**
AP-korttelia 16190 koskevia asemakaavamääräyksiä:	**Bestämmelser som gäller AP-kvarteret 16190:**
Asuinrakennus on rakennettava kiinni rakennusalan katualueen puoleisiin rajoihin.	Bostadsbyggnaden ska byggas ända fram till byggnadsgränserna mot gatan.
Rakentamiseen on käytettävä rakennusalan koko pituus.	För byggandet ska byggnadstans hela längd användas.
Rakennuksissa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5–1:1.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutningen ska vara 1:1,5–1:1.
Kattomateriaalin tulee olla pelti tai tiili. Katon värin tulee vaihdella asunnoittain vaaleanharmaa / tummanharmaa.	Takmaterialet ska vara av plåt eller tegel. Färgen på taket ska variera från lägenhet till lägenhet ljusgrå / mörkgrå.
Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.	Byggnaderna ska ha öppna takfot.
Julkisivujen tulee olla paikalla muurattua polttetua savitiiltä ja saumat tilenvärisiä. Punatiilen kanssa voi olla harmaat saumat.	Fasaderna ska vara på platsen murad bränt lertegel och fogarna av tegelfärg. Med rödtegel kan vara gråa fogar.
Julkisivujen värityksen tulee olla lämminsävyinen ja vaihdella asunnoittain. Värejä tulee olla vähintään viisi.	Fasaderna ska vara varmtonade och färgsättningen ska variera från lägenhet till lägenhet. Det måste finnas minst fem färger.
Jokaisesta asunnosta tulee olla uloskäynti talon molemmille puolille.	Varje bostad ska ha utgång till båda sidor av huset.
Julkisivuovia tulee olla vähintään viittä eri tyyppiä.	Fasaddörrar ska vara minst av fem olika typ.
Tontille saa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi rakentaa asuntoja palvelevia varasto-, huolto-, jäte- ja teknisiä tiloja.	På tomten får, utöver den våningsyta som anvisas i detaljplanen, byggas förråds-, service-, avfalls- och tekniska utrymmen som betjänar boendet.
Näiden ja autokatosten julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta.	Fasader av dessa och bilskydd ska vara av täckmålat trä.
Autokatoksen harjan vähimmäiskorkeus on 4,5 metriä.	Bilskydds sadeltaks minimihöjd är 4,5 meter.
Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB. Kuninkaantammenrinnettä ja Vanhaa Kaarelantietä vastaan kuitenkin vähintään 35 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB. Kuninkaantammenrinnevägen och Gamla Kårbölevägen dock minst 35 dB.
Asuntoon tulee liittyä lasitettu parveke tai lasitettu terassi etelän tai lännen suuntaan, jossa ei ylitetä päiväohjearvoa 55 dB.	Lägenheten ska ha en inglasad balkong eller en inglasad terrass mot söder eller väster, där det dagliga riktvärdet inte överstiger 55 dB.
Leikki- ja oleskelupaikka tulee sijoittaa alueelle, jossa päivämelutaso on alle 55 dB, ja sen saa sijoittaa tonttijaosta riippumatta.	Lek- och utevistelseplatsen ska placeras på området, där dagsljudnivån inte överstiger 55 dB, och den får placeras oberoende av tomtindelningen.
Jokaisella asunnolla tulee olla oma pihaosuus, joka on rajattava pensasaidalla.	Varje bostad ska ha en egen gårdsdel som ska avgränsas med häck.
Istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita.	Den del av området som ska planteras ska ha träd och buskar.
Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0.	Grönefffektiviteten ska vara minst 1,0.
Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
Kulkutiet ja autopaikat on kivettävä.	Gångvägar och bilplatser ska stenläggas.
Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
Katujen luiskat saa ulottaa tontille. Tonttia ei saa rakentaa ennen kuin viereiset kadut on rakennettu.	Gatusluttningar kan sträcka sig till tomten. Tomten får inte byggas förrän intilliggande gatorna har byggts.
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1,2 ap / asunto, joista 1 ap / asunto saa olla autokatoksessa tai autotallissa, jonka saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi, ja 0,2 ap / asunto saa sijoittaa tonttijaosta riippumatta.	Minimiantalet bilplatser är minst 1,2 bp / bostad, varav 1 bp / bostad får vara i bilskydd eller i bilgarage, vilken får byggas utöver den våningsyta som anvisas i detaljplanen, och 0,2 bp / bostad får placeras oberoende av tomtindelningen.
AP-korttelia 16201 koskevia asemakaavamääräyksiä:	**Bestämmelser som gäller AP-kvarteret 16201:**
Liike-, toimisto- ja työtiloja saa rakentaa enintään 20 % asemakaavassa annetusta rakennusoikeudesta.	Affärs-, kontors- och arbetsutrymmen får byggas högst 20 % av i stadsplanen anvisad byggrätt.

Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB sekä liike-, toimisto- ja työtiloissa vähintään 28 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB samt i affärs-, kontors- och arbetsutrymmen minst 28 dB.
Oleskelupihat tulee sijoittaa alueelle, jossa päivämelutaso on alle 55 dB.	Utevistelseplatser ska placeras på området, där dagsljudnivån inte överstiger 55 dB.
Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0.	Grönefffektiviteten ska vara minst 1,0.
Kallioalueella tulee olla myös kasvillisuutta.	På bergområdet ska också vara växlighet.
Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 2 ap / asunto.	Minimiantalet bilplatser är minst 2 bp / bostad.
AR	
Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue.	**Kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus.**
Nykyisiä puita on säilytettävä tai istutettava.	Nuvarande träd ska bevaras eller planteras.
Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB.
Tontilla tulee olla leikki- ja oleskelupaikka, jossa päivämelutaso on alle 55 dB.	Tomten ska ha en lek- och utevistelseplats, där dagsljudnivån är under 55 dB.
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1,3 ap / asunto.	Minimiantalet bilplatser är 1,3 bp / bostad.
AO	
Erillispientalojen korttelialue.	**Kvartersområde för fristående småhus.**
AO-korttelеita 16190-16192 koskevia asemakaavamääräyksiä:	**Bestämmelser som gäller AO-kvarteren 16190-16192:**
Alueelle saa rakentaa yksiasuntoisia asuinrakennuksia, paitsi Vanha Kaarelantie 17a:n tontilla saa olla paritalo.	På området får byggas bostadshus med högst en bostad, dock på tomten Gamla Kårbölevägen 17a får vara ett parhus.
Tontille saa sijoittaa talousrakennuksia sekä sellaisia toimisto- ja työtiloja, jotka eivät häiritse asumista, yhteensä enintään 20 % rakennusoikeudesta.	På tomten får placeras ekonomibyggnader och sådana kontors- och arbetsutrymmen som inte stör boendet, sammanlagt högst 20 % av byggrätten.
Rakennuksissa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuuden tulee olla 1:2–1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutningen ska vara 1:2–1:1,5.
Kattomateriaalin ja värin tulee sopia ympäristöön.	Takmaterialet och färgen ska anpassas till omgivningen.
Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.	Byggnaderna ska ha öppna takfot.
Uudisrakennusten julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta tai paikalla muurattua tiiltä ja väritykseltään vaaleita.	Fasaderna i nybyggnader ska vara av täckmålat trä eller på platsen murad tegel och ljusa till färgsättningen.
Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB ja toimisto- ja työtiloissa vähintään 28 dB, kuitenkin Vanhaa Kaarelantietä vastaan asunnoissa vähintään 35 dB ja toimisto- ja työtiloissa vähintään 30 dB sekä Hämeenlinnanväylää vastaan Vanha Yhtiönkuja 5:n tontilla asunnoissa vähintään 40 dB ja toimisto- ja työtiloissa vähintään 35 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB och i kontors- och arbetsutrymmen minst 28 dB, dock mot Gamla Kårbölevägen i bostäderna minst 35 dB och i kontors- och arbetsutrymmen minst 30 dB samt mot Tavastehusleden på tomten Gamla Bolagsgränden 5 i bostäderna minst 40 dB och i kontors- och arbetsutrymmen minst 35 dB.
Tontilla tulee olla leikki- ja oleskelupaikka, jossa päivämelutaso on alle 55 dB.	Tomten ska ha en lek- och utevistelseplats, där dagsljudnivån är under 55 dB.
Vihertehokkuuden tulee olla uusilla tonteilla vähintään 1,2.	Grönefffektiviteten ska vara på nya tomter minst 1,2.
Tontti on rajattava puuaidalla, pensasaidalla tai kivimuurilla.	Tomten ska gränsas med trästaket, häck eller stenmur.
Puita on säilytettävä, jos mahdollista, tai istutettava.	Träd ska bevaras, om möjligt, eller planteras.
Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
Uusilla tonteilla hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas på nya tomter.
Asfalttipäällystettä ei saa lisätä vanhoilla tonteilla eikä käyttää uusilla tonteilla.	Asfaltbeläggning får inte användas på nya tomter eller läggas till gamla tomter.
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 2 ap / asunto.	Minimiantalet bilplatser är minst 2 bp / bostad.
AO-korttelia 16201 koskevia asemakaavamääräyksiä:	**Bestämmelser som gäller AO-kvarteret 16201:**
Alueella saa olla palokunnan toimintaa.	På området får vara brandkårs verksamhet.
Alueella on vapaapalokunnan talo vuodelta 1950, joka on asemakaavassa suojeltu.	På området finns huset för frivilliga brandkår från år 1950 som är skyddad i detaljplan.
Rakennuksessa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuus tulee olla välillä 1:2–1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutning ska vara mellan 1:2–1:1,5.
Katemateriaalin tulee olla konesaumattu pelti, uudisrakennuksissa vaaleanharmaa.	Takmaterialet ska bestå av maskinfalsad plåt, i nybyggnader ljusgrå.
Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.	Byggnaderna ska ha öppna takfot.
Julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta ja lämminsävyisiä.	Fasaderna ska vara av täckmålat trä och varma till färgsättningen.
Asuntojen ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB, Kuninkaantammenrinnetä vastaan kuitenkin 35 dB.	Bostädernas ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara minst 32 dB, mot Kungseksbranten dock minst 35 dB.
Tontilla tulee olla leikki- ja oleskelupaikka, jossa päivämelutaso on alle 55 dB.	Tomten ska ha en lek- och utevistelseplats, där dagsljudnivån är under 55 dB.
Kuistin enintään 15 m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.	Kvisten högst 15 m² får byggas utöver byggrätten.
Vihertehokkuuden tulee olla asuintonteilla vähintään 1,2 ja palokunnan tontilla palokuntakäytössä vähintään 0,8.	Grönefffektiviteten ska vara minst 1,2 på bostadstomter och minst 0,8 på brandkårs tomt som används av brandkåren.
Tontti on rajattava pensasaidalla.	Tomten ska avgränsas med en häck.
Puita on säilytettävä, jos mahdollista, tai istutettava.	Träd ska bevaras, om möjligt, eller planteras.
Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
Hulevedet on viivytettävä uusilla tonteilla.	Dagvatten ska fördröjas på nya tomter.
Asfalttipäällystettä saa käyttää vain ajoyhteydellä ja palokunnan pihalla.	Asfaltbeläggning får användas endast på körförbindelse och på brandkårs gård.
Autopaikkojen vähimmäismäärät: asunnot 2 ap / asunto palokunta 3 autopaikkaa	Minimiantalet bilplatser: bostäder 2 bp / bostad brandkår 3 bilplats
K	
Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.	**Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader.**
Rakennusoikeus on 60 k-m² korttelеissa 16192 ja 16201 sekä 50 k-m² korttelissa 16193.	Byggrätten är 60 m²-vy i kvarteren 16192 och 16201 samt 50 m²-vy i kvarteret 16193.
Suurin sallittu kerrosluku on kaksi.	Största antalet tillåtna våningar är två.
Rakennuksissa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutningen ska vara 1:1,5.
Kattomateriaalin tulee olla vaaleanharmaa konesaumattu peltі.	Takmaterialet ska bestå av ljusgrå maskinfalsad plåt.
Rakennuksissa tulee olla vaaleanharmaat avoräystäät.	Byggnaderna ska ha ljusgråa öppna takfot.
Julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta, myös hirsi mahdollinen, ja lämminsävyisiä, ei valkoisia, harmaita eikä mustia.	Fasaderna ska vara av täckmålat trä, även en stock möjligt, och varma till färgsättningen, dock inte vita, gråa eller svarta.
Liike- ja toimistotilojen ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla vähintään 25 dB, Kuninkaantammenrinnetä vastaan kuitenkin vähintään 30 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller i affärs- och kontorsutrymmen ska vara minst 25 dB, mot Kungseksbranten dock minst 30 dB.
Rakennuksilla tulee olla kiinteä perustus.	Byggnaderna ska ha en fast grund.
Rakennuksen saa sijoittaa katurajaan ja vähintään 2,0 metriä naapurialueen rajasta.	Byggnaden får placeras på gatugränsen och minst 2,0 meter från gränsen till grannområdet.
Katujen luiskat saa ulottaa tontille. Tonttia ei saa rakentaa ennen kuin viereiset kadut on rakennettu.	Gatusluttningar kan sträcka sig till tomten. Tomten får inte byggas förrän intilliggande gatorna har byggts.
Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,6.	Grönefffektiviteten ska vara minst 0,6.
Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
Ulkovarastointi on kielletty.	Utomhuslagring är förbjuden.
Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 2 ap / tontti.	Minimiantalet bilplatser är minst 2 bp / tomt.
T	
Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.	**Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.**
Rakennukseen sijoittaa sellaista teollisuutta ja varastointia, joka ei aiheuta melua, ilman, veden tai maaperän saastumista, raskasta liikennettä tai muita ympäristöhäiriöitä ja joka siten voi sijoittua asuntojen läheisyyteen.	I byggnaden får placeras sådan industri och lager som inte orsakar buller, luft-, vatten- eller markföroreningar, tung trafik eller andra miljöstörningar och som därför kan placeras i närheten av bostäderna.



Tontilla saa olla liike-, toimisto- ja harrastustiloja yhteensä enintään 500 k-m² rakennusoikeudesta, mutta ei hotelli- ja majoitustoimintaa.	På tomten får vara affärs-, kontors- och hobbyutrymmen tillsammans högst 500 m²-vy av byggrätten, men ingen hotell- eller inkvarteringsverksamhet.
Suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennusoikeuden ylittävä rakenneosia, kuten ilmastointi- tai muita teknisiä tiloja saa rakentaa enintään 25 % rakennusoikeuden mukaisesta kerrosalasta.	Byggnadsdelar omfattande t.ex. luftkonditionerings- och andra tekniska utrymmen och vilka överskrida största tillåtna antal våningar eller byggrätt får byggas högst 25 % av byggrättens våningsyta.
Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla toimisto- ja muissa hiljaisissa työtiloissa vähintään 28 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i kontors- och i andra tysta arbetsutrymmen minst 28 dB.
Lastaukseen käytettävä tontin osa on näkösuojattava.	Den del av tomten som används för lastning, ska förses med insynsskydd.
Ulkovarastointi on kielletty.	Utomhuslagring är förbjuden.
Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,6.	Grönefffektiviteten ska vara minst 0,6.
Puita on säilytettävä, jos mahdollista, tai istutettava.	Träd ska bevaras, om möjligt, eller planteras.
Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.

Autopaikkojen vähimmäismäärät:

teollisuus	1 ap / 150 k-m²
varastot	1 ap / 200 k-m²
liikkeet ja toimistot	1 ap / 50 k-m²
harrastustilat	1 ap / 75 k-m²

industri	1 bp / 150 m²-vy
lager	1 bp / 200 m²-vy
affär och kontor	1 bp / 50 m²-vy
hobbyutrymmen	1 bp / 75 m²-vy

EV	**Suojaviheralue.**
	Kaupunginosan raja.
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.
	Osa-alueen raja.
	Ohjeellinen tontin raja.
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.
16	**Kaupunginosan numero.**
KAIVO	**Kaupunginosan nimi.**
16201	**Korttelin numero.**
LAITILANKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**
1500	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**
Iu1/2	**Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta ullakon tasolla saa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.
	Rakennusala.
vm	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**
	Istutettava alueen osa.
	Säilytettävä/istutettava puurivi.
	Istutettava puu.

	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.
sak	**Maisemallisesti merkittävä avokallio.**
	Katu.
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**
ajo	**Ajoyhteys.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.
/1	**Kaavamerkintään liittyvä kohdenumero.**
sr	**Suojeltava rakennus.**
	/1 Suojeltava rakennus. Historiallisesti ja kyläkuvan kannalta merkittävä vapaapalokunnan rakennus. Rakennuksesta suojellaan julkisivujen jäsentely ja väritys, vesikatto ja piippu. Rakennusta ei saa purkaa, eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen.
	/2 Suojeltava rakennus. Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja kyläkuvan kannalta merkittävä asuinrakennus. Rakennuksesta suojellaan alkuperäiset julkisivut ja vesikatto. Rakennusta ei saa purkaa, eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistöille on hankittava museoviranomaisen lausunto.
	/3 Suojeltava rakennelma. Kyläkuvallisesti merkittävä vanha kivimuuri, jota ei saa purkaa.
	/4 Suojeltava rakennelma. Tiehistoriallisesti merkittävä kilometripylväs, jonka sijainti ja asemointi tiehen nähden on säilytettävä.
st	**Suojeltava tie.**
	Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.

	Byggnad som bör skyddas.
	/1 Skyddad byggnad. En historiskt och med tanke på bybilden betydelsefull FBK-byggnad. Av byggnaden skyddas fasadernas artikulering och färgsättning, yttertaket och skorstenen. Byggnaden får inte rivas och inga sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten får utföras som riskerar bevarandet av de ovan nämnda värdena. För renoverings-, ändrings- och tillbyggnadsarbeten ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
	/2 Skyddad byggnad. En historiskt, byggnadshistoriskt och med tanke på bybilden betydelsefull byggnad. Av byggnaden skyddas de ursprungliga fasaderna och yttertaket. Byggnaden får inte rivas och inga sådana sinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistöille on hankittava museoviranomaisen lausunto. För utföras som riskerar bevarandet av de ovan nämnda värdena. För renoverings-, ändrings- och tillbyggnadsarbeten ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
	/3 Konstruktion som bör skyddas. En gammal stenmur som har betydelse med avseende på bybilden och inte får rivas.
	/4 Konstruktion som är skyddad. En väghistoriskt viktig kilometerpelare, vars läge och placering i förhållande till vägen ska bevaras.
	Väg som skall skyddas.
	Vägavsnitt av historisk betydelse, vars nuvarande dragning ska bevaras. Över områdets byggnads- och underhållsplaner ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.

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

TOMTINDELNING
För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

Timo Kallaluoto, Aluearkkitehti, 28.1.2025 13.07

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 11.2.2025 18.17

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

161900 PALOTIE

KAIVOKSELA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan ja asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 11.2.2025 päivättyä asemakaavakarttaa nro 161900. Selostusta on tarkistettu 24.2.2025.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava käsittää täydennettävän pientaloalueen ja yritystontin. Alueella on suojeltava Palotie, suojeltavia rakennuksia ja arvopuita. Uutta rakennusoikeutta syntyy 4 624 k-m2, josta asumista 4 454 k-m2, sekä liike- ja toimistorakentamista 170 k-m2.

Kaava-alueen sijainti ja suhde kaupunkirakenteeseen.

Asemakaava
kaupunginosa 16 Kaivoksela
korttelit 16192–16194, osat kortteleista 16190, 16191, 16201 sekä katu- ja erityisalueita.

Asemakaavamuutos
kaupunginosa 16 Kaivoksela
osa korttelia 16201 sekä katu- ja erityisalueita.

Alueen sijainti
Alue sijaitsee Vanhan Kaarelantien ja Helsingin rajan välissä ja käsittää Palotien, Palokujan, Laitilantien ja Laitilankujan sekä Yhtiönkuja 1–3 alueet.

Sisällys

1	Tiivistelmä	3
2	Lähtökohdat	4
3	Asemakaavan suunnittelun vaiheet	13
4	Asemakaavan kuvaus	56
5	Asemakaavan toteutus	74

1. TIIVISTELMÄ

Kaarelan vpk:n talo, Palotie 5, on rakennusperintökohde ja alueen identiteettirakennus (1950). Talo on hyväkuntoinen. Autotallin ovet ja ikkunat on uusittu. Toiminta siirtyy tulevalle Myyrmäen paloasemalle. Lähimmät verrokit ovat pieni Vantaan vpk (1909) ja iso Seutulan vpk (1930).

TKa 18.5.2024

Asemakaavan tarkoitus on kaavoittaa pientaloaluetta ja muutamia yritystontteja.

Alueella on vanhoja teitä, pientaloja ja teollisuuskiinteistö.

Yleiskaavassa alueella on asuinaluetta A ja liikenneyhteys Hämeenlinnanväylälle.

Asemakaavassa ja asemakaavamuutoksessa osoitetaan nykyiseen rakentamiseen liittyen asuinrakennusten A, erillispientalojen AO, asuinpientalojen AP, rivitalojen AR, liike- ja toimistorakennusten K, sekä teollisuus- ja varastorakennusten T korttelialueita, suojaviheralue EV ja näihin liittyviä katuja. Pikkurakennukset muodostavat keskeiseen risteykseen kylämäisen keskuksen.

Uutta rakennusoikeutta syntyy 4 624 k-m2, josta asumiseen 4 454 k-m2, siitä kaupungille 2 090 k-m2, ja yritystoimintaan 170 k-m2. Nykyisellä teollisuustontilla tontin käyttötarkoitusta laajennetaan palveluihin enintään 500 k-m2. Suurin kerrosluku on kaksi, paitsi teollisuustontilla kolme. AP-tonteilla sallitaan ullakkoasumista.

Rakennusperintökohteet Kaarelantaival (nyt Palotie), Vpk:n talo (1950), Palotie 9:n talo (1951), Palotie 10:n kivimuuri, Yhtiönkujan kilometripylväs sekä arvopuita suojellaan. Keltamataran esiintymispaikka säilyy Porraskallion suojaviheralueella.

2. LÄHTÖKOHDAT

Kaava-alue lännestä. Google earth 2024

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

Alueen yleiskuvaus

Alue on osa Hämeenlinnanväylään tukeutuvaa kaupunkirakennetta Vanhan Kaarelantien varrella. Kaivokselassa on asuin- ja yritysalueita.

Luonnonympäristö

Kaava-alue sijaitsee pääosin Vanhan Kaarelantien itäpuoleisella mäellä, joka on pääosin hiekkapohjainen, mutta alueella on myös kalliopaljastumia. Vanha Kaarelantie seuraa vanhaa pellonreunaa, mutta nykyisin tien molemmat puolet on rakennettu. Palotien varrella kasvaa korkeita honkia ja koivuja, jotka rajaavat kapeaa vaihtelevan levyistä tietä. Arvopuut on kartoitettu, niillä on maisemallista merkitystä, mutta ne eivät ole luonnonsuojelulain ja -asetuksen mukaisia luonnonsuojelukohteita. Vanhan Kaarelantien vieressä Porraskalliolla on pieni keltamataraesiintymä.

Kulttuurihistoriaa

Vanha Kaarelantie ja Yhtiönkuja ovat olleet vanhaa Nurmijärven maantietä, joka on yhdistänyt toisiinsa jo 1400-luvulla mainittuja kyliä. Kårbölen kylä mainitaan 1417 Magnus i Karisbola. Vanha kylänosa (1695 Gambelby) on sijainnut Helsingin Runonlaulajantiellä ja uusi kylänosa (1540 Nyby, 1695 Hussbacka) Vantaan Pohjois-Kaarelantiellä. Vuonna 1543 Kårbölebyssä oli 8 talonpoikaa.

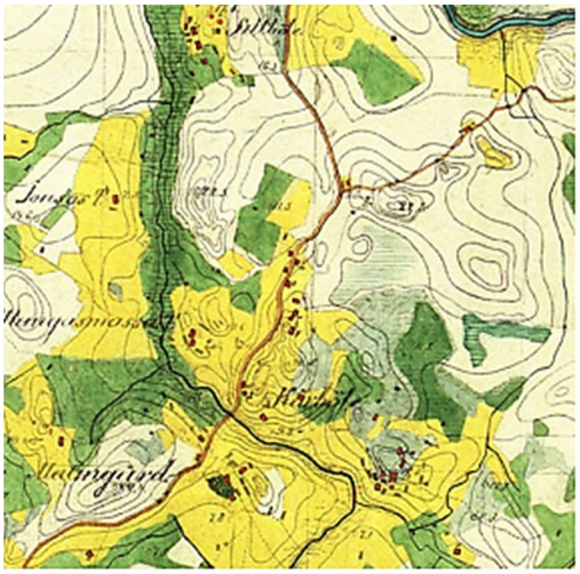
Ennen Helsingin kaupungin siirtoa Vironniemelle 1640, maantie lienee alkanut meren rannalta Talista (1524 talleghe buw). Tie parannettiin 1917–1923 viertotieksi eli soratieksi Vantaankoskelle asti. 1938 alkaen 1950-luvun lopulle tie on ollut valtatietä 3 Helsingistä Vaasaan.

Kuninkaan kartassa 1700-luvulla Palotie on vanha tie Kuninkaantammentielle ja edelleen Helsingin pitäjän kirkolle ja Laitilantie esiintyy Gamlakseen menevänä tienä. Senaatin kartassa 1870-luvulla näkyy asutusta myös kaava-alueella Vanhan Kaarelantien varrella.

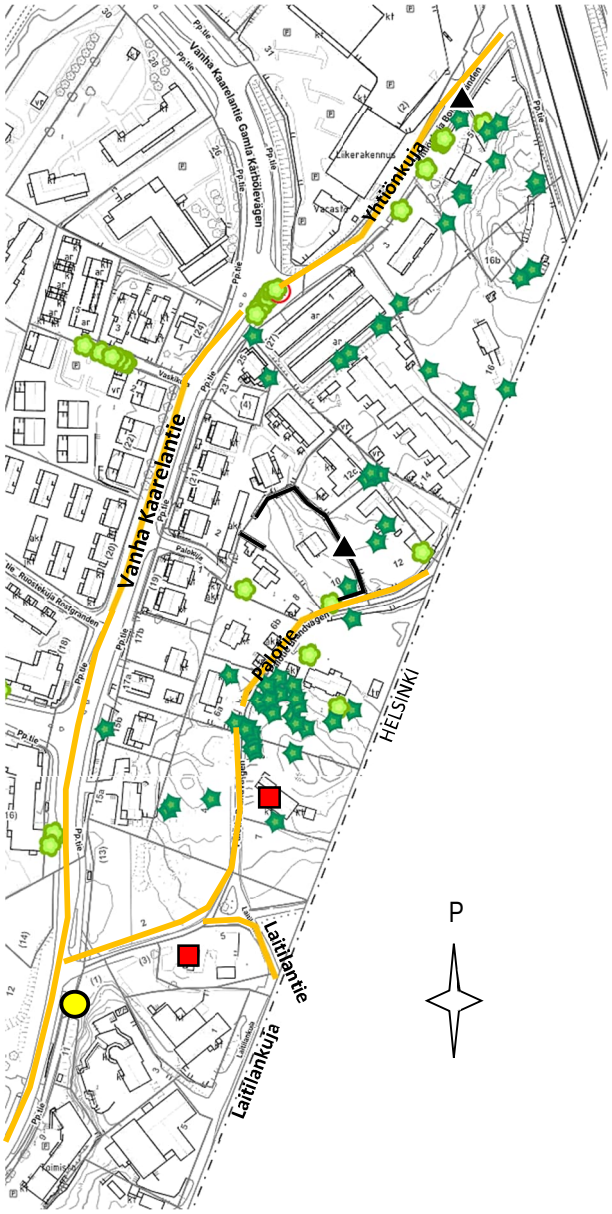
Kaava-alue rajautuu Vanhaan Kaarelantiehen ja Helsingin kaupunkiin. Helsingin kaupungin raja siirtyi nykyiselle paikalleen 1946. Raja jakoi Kårbölen kylän kahteen osaan. Kaupunkiin liitettiin Södra Kårböle ja Helsingin maalaiskunnan puolelle jäi Norra Kårböle (1957 Pohjois-Kaarela).

Pohjois-Kaarelan kylässä sijaitsivat Abramsin ja Husbackan vanhat kantatalot sekä Jönsaksen talo 1700-luvulta. Abramsista lohkottiin Palotieltä 1920 Bergkulla, 1921 Enbacka ja loput tontit 1951.

Kuninkaan kartta 1785–1805. Vanhat kylät ja tiet.



Senaatin kartta 1872, jossa näkyy asutusta.



Kulttuurihistorialliset kohteet ja luontokohteet

Palotiehen ja Vanhaan Kaarelantiehen liittyvät tontit kuuluvat Pohjois-Kaarelan kylään, Yhtiönkujaan liittyvät tontit Silvolan kylään. Kårbölen kylä mainitaan 1417 Karisbola. Sillböle mainitaan 1517 Selbuw, Sylbuw ja ssijl buw. Näiden välimaastossa on ollut myös 1556 Kåtte böl, 1564 Kåttby, jonka sijaintia ei tunneta. Nimien alkuosana on miehen nimi. Loppuosa -böle tarkoittaa uudistaloa.

Kaava-alueelta ei tunneta muinaisjäännöksiä.

Rakennusperintökohteet:

A. Tiet

Vanha Kaarelantie ja *Yhtiönkuja* ovat keskiaikaista Nurmijärven maantietä. Tie näkyy Broteruksen kartassa 1695/1711, mutta tien varrelta mainitaan kyliä jo 1400-luvulla.

Palotie näkyy Fonseenin kartassa 1749 ja Kuninkaan kartassa 1776–1805, jolloin tie on mennyt Kuninkaantammentielle ja edelleen Helsingin pitäjän kirkolle.

Laitilantie näkyy Kuninkaan kartassa 1776–1805, jolloin tie meni Kårbölen vanhaan kylään (Gamlas) nykyiselle Runonlaulajantielle.

B. Rakennukset

Palotie 5, Kaarelan vpk:n talo, 1950.
Palotie 9, omakotitalo, 1951.

C. Rakennelmat

Kivimuurit, Palotie 10:n tontin ympärillä.
Kilometripylväs, kivipaasi Yhtiönkujalla, 1938?

Luontokohde: Keltamatara Palotie 1 kohdalla.

Arvopuut: Lehtipuu Havupuu

Palotie 10
Alueen vanhin säilynyt talo on 1940-luvulta. Taloa pidetään kauniina. Pieniruutuiset ikkunat ja ikkunaluukut on 1700-luvun arkkitehtuurin piirre, mutta rakennus muistuttaa saksalaista perinnetaloa (valkoiset seinät, vihreät luukut, punatiilikatto). Ikkunaluukut ovat vain koristeita, niiden väri toistaa havupuiden väriä. Katolle lisätyt aurinkopaneelit vähentävät talon kulttuurihistoriallista arvoa. Ei enää rakennusperintökohde, mutta rakennusta suojelee tiukka rakennusala ja kerrosala.
Kuva TKa 18.3.2020

Palotie 9
Rakennusperintökohde vuodelta 1951. Malminkartanon agrologi ja Työtehoseuran professori Martti Sipilän talo, arkkitehti Pertti Luostarinen. Rakennusmateriaali siporex. Rakennuksessa on sodanjälkeiselle arkkitehtuurille tyypillisiä piirteitä ja tyypillinen väritys.
Kuva TKa 17.5.2024

Rakennettu ympäristö

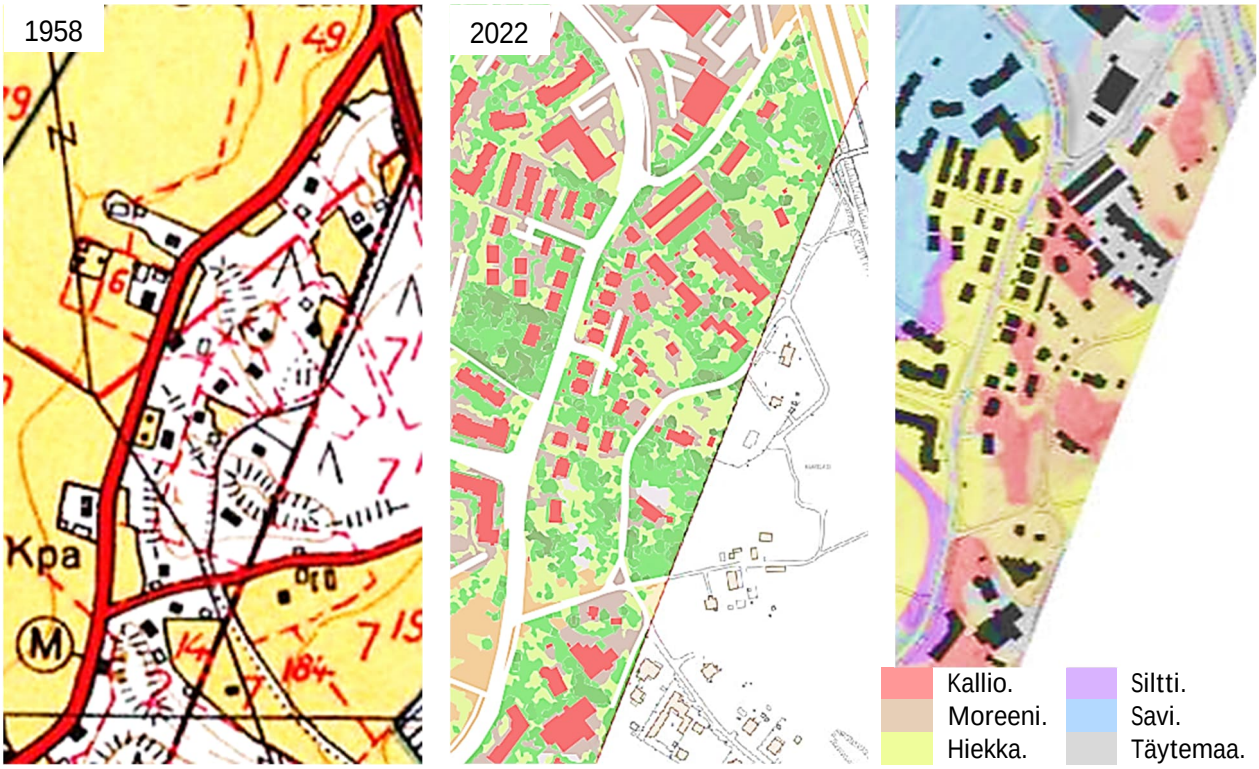
Kaava-alueella on nyt 19 asuinrakennusta, sekä omakotitaloja että rivitaloja vuosilta 1931–2004, vpk:n talo 1950 ja yksi teollisuusrakennus 1990. Vanhan Kaarelantien länsipuolella on myös kerrostaloja 1999 alkaen. Julkisivut ovat vaaleita, joko puuta, tiiltä, rappausta tai levyä. Vantaan kaupunginmuseo on inventoinut rakennuksia 1990-luvulle asti, mutta kaava-alueella on rakennusperintökohteita vain 1950-luvulle asti.

Palotie 5 ja 9, Vanha Kaarelantie, Yhtiönkuja, Palotie, Laitilantie, kivimuuri ja kilometripylväs ovat kaupunginmuseon inventoimia rakennusperintökohteita, joilla on paikallisia erityisiä arvoja.

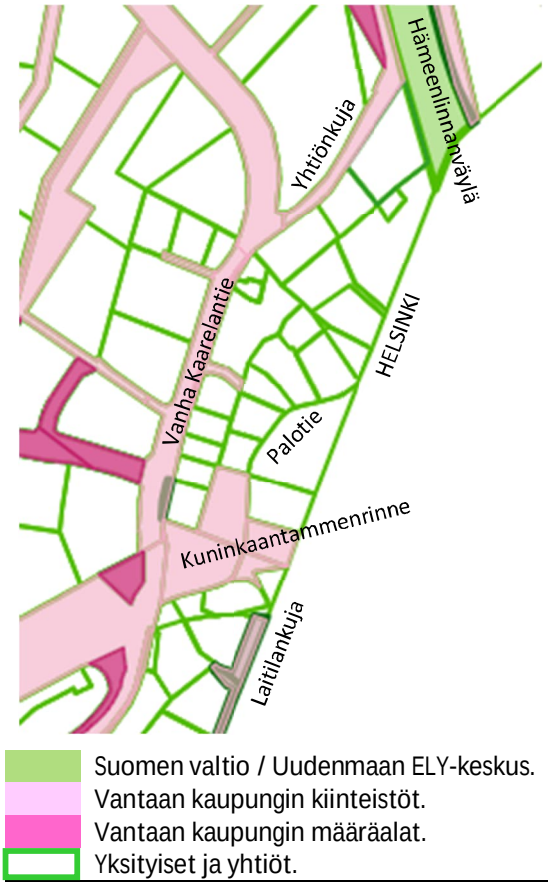
Vanha Kaarelantie – Yhtiönkuja on Nurmijärvelle ja edelleen Hämeenlinnaan menneen maantien varhaisia reittejä. Tie on tullut Pitäjänmäeltä Kaarelaan ja jatkunut Vantaankoskelle ja edelleen Klaukkalaan. Tien varrelta mainitaan kyliä jo 1400-luvulla. Tie on ollut 1938 alkaen 1950-luvun lopulle valtatietä 3 Vaasaan ja on tällä kohdalla sijainnut pellon reunassa. Yhtiönkuja on kuusi metriä leveä asfalttitie ja on säilyttänyt vanhan valtatien luonteensa. Yhtiönkuja 5:n tontilla on kilometripylväs, kivipaasi, joka näkyy pensasaidan takaa vain lehdettömänä aikana. Siitä on poistettu valtatien numero 3 ja kilometrilukemat, koska se ei ole enää liikennemerkki. Tästä eteenpäin tie on jäänyt Hämeenlinnenväylän alle ja on jatkunut pohjoiseen Kaivokselantielle. Vanha Yhtiönkuja on suojeltu asemakaavalla 161800 Yhtiönkuja (2022).

Palotie esiintyy Fonseenin kartassa 1749, lähtee Vanhalta Kaarelantieltä ja on jatkunut Vantaanjoen eteläpuolella Kuninkaantammentietä ja edelleen Tammistontietä Helsingin pitäjän kirkolle. Helsingin pitäjä (tai Ruotsin maakunta) mainitaan 1331, 1345 iure helsingonico (Helsingon oikeus). Palotie on ollut yhteys kirkolle myös pitäjän länsiosista (Konala, Mäkkylä, Kilo, Suurhuopalahti, Otsolahti). Tie on kapea ja on säilyttänyt hyvin vanhan linjauksen ja luonteensa. Alkupäässä paloaseman kohdalla on hyvät näkymät eri suuntiin. Palotien loppupää on Helsingin puolella, josta on ajoyhteyksiä Vantaan tonteille. Nyt Hämeenlinnanväylä katkaisee tien.

Hämeenlinnanväylä rakennettiin 1950-luvulla yksiajorataiseksi Nurmijärventieksi ja parannettiin 1980-luvulla kaksiajorataiseksi Hämeenlinnanväyläksi, jolla on eritasoliittymiä ja bussipysäkkejä.



Maiseman ja rakentamisen muutos 1958–2022. Maalajit.



Maanomistus.

Palvelut

Kaivokselassa on kaksi kauppaa, koulu ja kaksi päiväkotia. Ostoskeskuksessa ei ole kauppaa. Myyrmäen keskustaan on 1,3–1,8 km, sinne lyhyin kävely- ja pyörätie kulkee Vaskipellontietä pitkin.

Virkistys

Palotien päästä pääsee sillalla Helsingin puolelle Maria Wiikin puistoon ja siitä edelleen Keskuspuistoon. Vantaan puolella lähin virkistysalue on Mätäojanlaakso.

Liikenne

- *Hämeenlinnanväylällä* kulkee tällä kohdalla noin 52 500 ajon/vrk (2022). Tien molemmilla puolilla on kevyen liikenteen raitit.

- *Kuninkaantammenrinne* on kaavoitettu yhdyskaduksi Hämeenlinnanväylän eritasoliittymään ja Kuninkaantammeen. Ennuste on 5 100 ajon/vrk.

- *Vanha Kaarelantie* on kaupungin katu, jolla on jatkuva jalankulku- ja pyörätie kadun itäpuolella. Liikennemäärä on 7 000 ajon/vrk (2023).

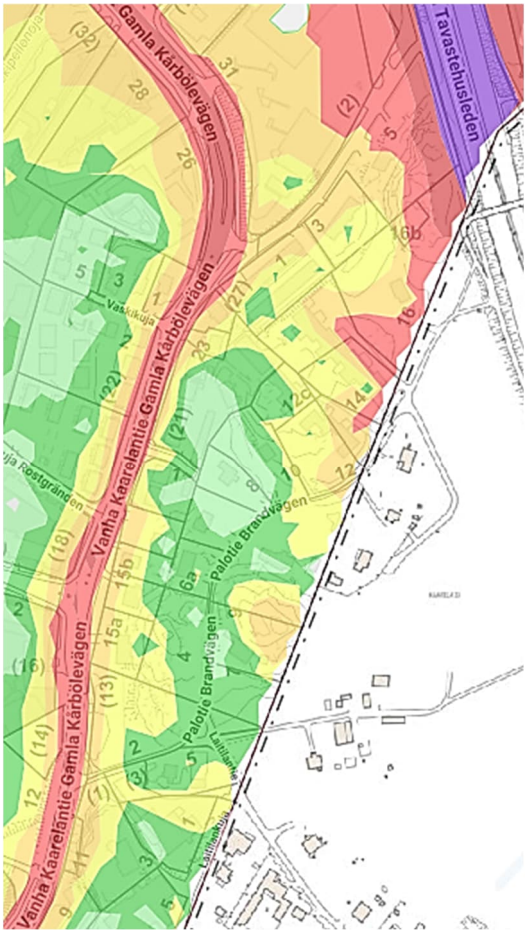
- *Yhtiönkuja* ja *Laitilankuja* ovat tonttikatuja.

- *Palotie* ja *Laitilantie* ovat pääosin yksityisteitä. Palotiellä on ulkoilijoita.

Valtio, Helsinki ja Vantaa ovat laatineet vuonna 2020 tie- ja katusuunnitelmaluonnokset Hämeenlinnanväylän parantamiseksi ja Kuninkaantammen eritasoliittymän rakentamiseksi (s. 56, 60, 64).

- Joukkoliikenne

Vanhaa Kaarelantietä kulkee runkobussilinja 30 Eira – Kamppi – Pitäjänmäki – Myyrmäki. Hämeenlinnanväylällä on Palotien kohdalla Kamppiin ja Elielinaukiolle kulkevien bussien pysäkit. Myyrmäen ja Malminkartanon rautatieasemille on 1,3–1,8 km.



Ympäristönsuojelu ja ympäristöhäiriöt

- Lentomelu

Kaava-alueen lentomelutaso Lden on 50–55 dB, mikä edellyttää asunnoilta ΔL 32 dB ja toimistoilta ΔL 28 dB ääneneristävyyttä.

- Tiemelu

Tiemelutaso Aeq, päivä 2021

45–50	65–70
50–55	70–75
55–60	yli 75 dB
60–65	

Vantaan ympäristökeskus 2021.

Tiemelun huomioon ottaminen		
Tiemeluvyöhyke dB	Äänitasoero asunnoissa ΔL dB	Äänitasoero toimistoissa ΔL dB
65...100	erillinen selvitys	erillinen selvitys
60...64,9	35	30
55...55,9	30	25
50...54,9	30*	–

Vantaan rakennusjärjestys 57 §, Kv 15.11.2010.
*) YM asetus 796/2017.

- Pienhiukkaset

Asuinrakennuksen etäisyys ajoradan reunasta vuoden 2050 liikennemäärillä			
	ajon/vrk	minimi m	suositus m
Hämeenlinnanväylä	86 200	60,3	150
Kuninkaantammenrinne	5 100	0,14	10,2
Vanha Kaarelantie	8 750	5,2	17,5

HSY, Ilmanlaatu maankäytön suunnittelussa, opas 2 / 2015: 21; ELY 2015

Tekninen huolto

Alueella on valmis kunnallistekniikka; vesi, viemäri, sähkö, osin myös tietoliikennekaapelit. Vanhalla Kaarelantiellä on myös hulevesijohto ja kaukolämpö. Talot on liitetty HSY:n vesi- ja viemäriverkkoon. Vesi tulee Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta. Painetaso vaihtelee välillä +92.00 ... + 96.00. Laitilankujalle vesihuolto tulee Helsingin puolelta. Jätevedet johdetaan Vanhan Kaarelantien jätevedenpumppaamolle ja edelleen Suomenojan jätevedenpuhdistamolle. Yleisiä johtoja kulkee osin tonttien läpi.

Pintavedet johdetaan hulevesiviemäreihin, jotka laskevat Vaskipellonojaan ja siitä Mätäojaan ja mereen. Mätäojaan johdetaan lisävettä Päijännetunnelista.

Alueella voidaan hyödyntää maalämpöä ja osin kaukolämpöä ja osin aurinkoenergiaa.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtakunnallisia alueidenkäyttötavoitteita (VAT) on annettu

1. toimivista yhdyskunnista ja kestävästä liikkumisesta,
2. tehokkaasta liikennejärjestelmästä,
3. terveellisestä ja turvallisesta elinympäristöstä,
4. elinvoimaisesta luonto- ja kulttuuriympäristöstä, luonnonvaroista ja
5. uusiutumiskykyisestä energiahuollosta. (VN 14.12.2017)

Tavoitteena on mm., että suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

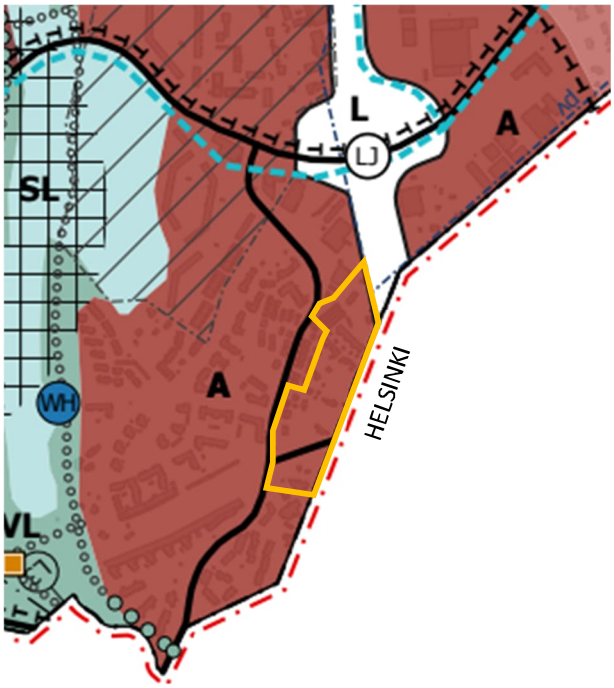
=> Asemakaava on tavoitteiden mukainen.

Maakuntakaava

Uusimaa 2050 -kaavan tavoitteena on ohjata kasvua kestävästi. Kaivoksela kuuluu taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeeseen. Kehä II on poistettu. (maakuntavaltuusto 25.8.2020, HHO 24.9.2021)

=> Asemakaava on maakuntakaavan mukainen.

Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke.
Taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke.
Keskustatoimintojen alue, keskus.
Kaupan alue.
Viheryhteystarve.
Joukkoliikenteen vaihtopaikka.
Kulttuuriympäristön tai maiseman vaalimisen kannalta tärkeä kohde.



Vantaan yleiskaava

Kasvu ohjataan nykyiseen rakenteeseen tiivistäen ja uudistaen. Alueelle on osoitettu asuinaluetta A ja liikenneyhteys Helsinkiin. (Kv 25.1.2021)

=> Asemakaava on yleiskaavan mukainen.

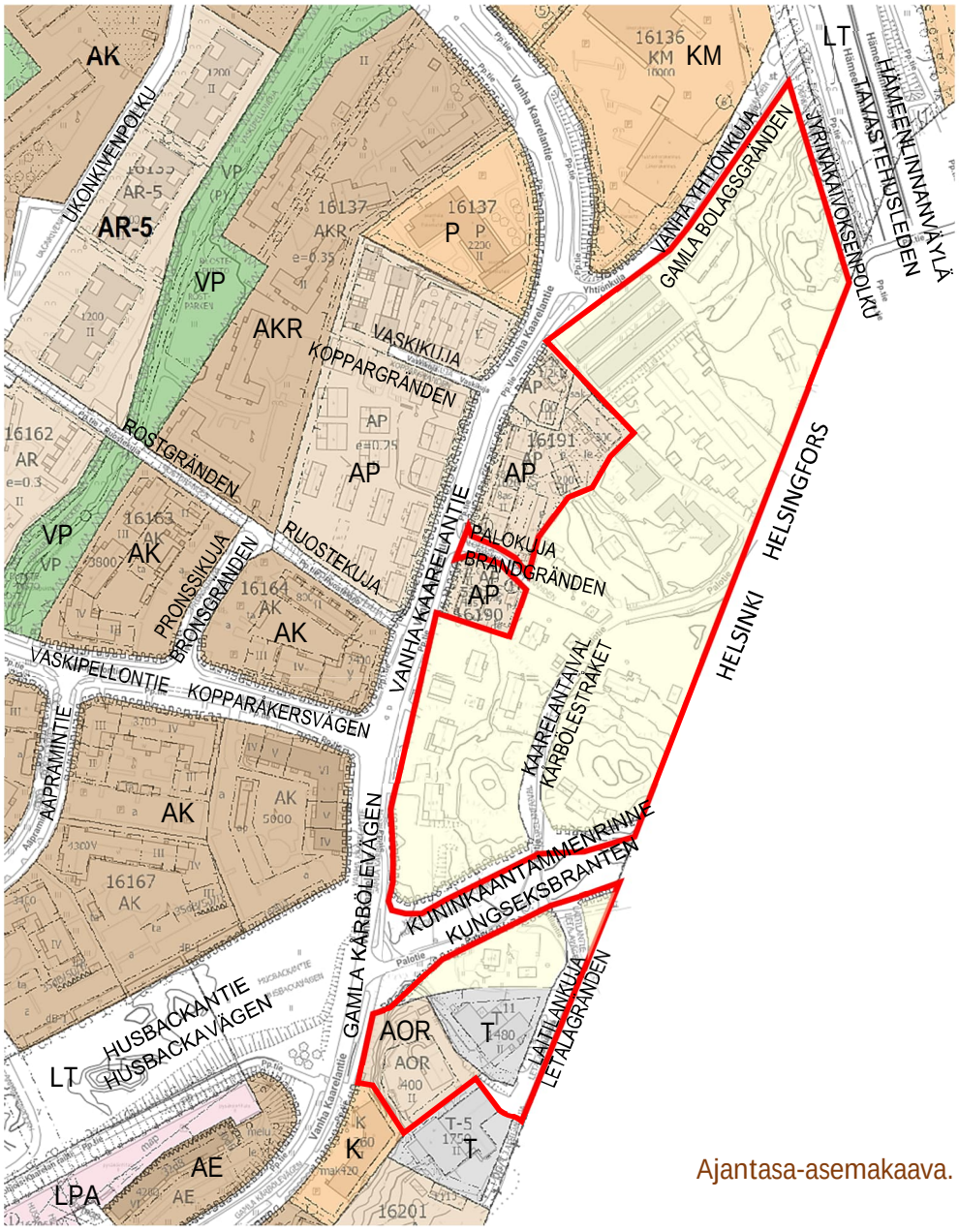
A Asuinalue.
L Liikennealue.
SL Luonnonsuojelualue.
VL Lähivirkistysalue.
Arvokas kulttuuriympäristö.
Liikenneyhteys.
LJ Tärkeä joukkoliikenteen vaihtopaikka.
Joukkoliikenteen runkoyhteys.
ooooo Ohjeellinen ulkoilureitti.
Pyöräilyn baana.
pv Pohjavesialue.
Asemakaava-alueen sijainti.

Yleiskaavassa määrätään, että pientaloalueella A suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Alueelle saa sijoittaa asuinympäristöön soveltuvia palveluita ja toimitilaa.

Vantaan voimassa oleva asemakaava

Alue on pääosin asemakaavoittamaton. Alueella on voimassa seuraavat asemakaavat

- 160400 Kaarenmäki (SM 7.5.1976)
- 161500 Kaivoksela 6C (Kv 30.1.2006)
- 162000 Kuninkaantammenrinne (Kv 19.9.2022)

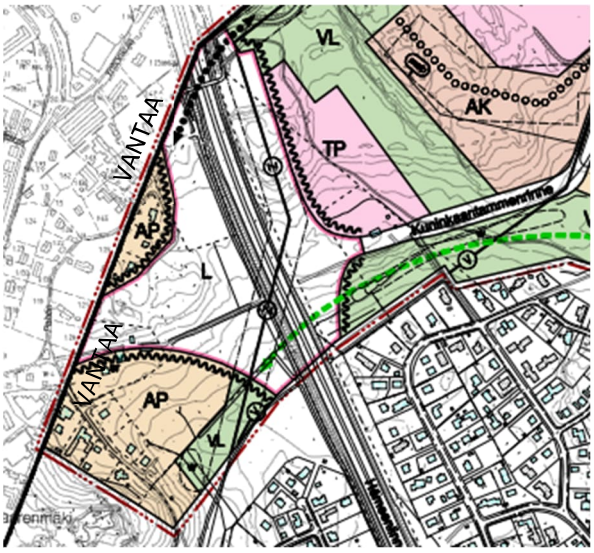


Ajantasa-asemakaava.

AE	Erityisasumisen korttelialue.	LT	Maantie.	KAARELA	Katu, kadunnimi.
AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.	P	Palvelurakennusten korttelialue.		
AKR	Asuinkerrostalojen ja rivitalojen korttelialue.	T	Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.		
AOR	Rivitalojen tai erillisten pientalojen korttelia	VP	Puisto.		
AP	Asuinpientalojen korttelialue.		Asemakaavoittamaton alue.		
AR-5	Rivitalojen korttelialue.	16190	Korttelin numero.		
K	Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.	1480	Rakennusoikeus kerrosneliömetreinä.		
KM	Liikerakennusten korttelialue, jolle saa sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikön.	e=0,25	Tonttitehokkuus eli kerrosala / tontin ala.		
		II	Suurin kerrosluku roomalaisin numeroin.		
LPA	Autopaikkojen korttelialue.		Asemakaava-alueen rajaus.		

Vantaan karttoja, kaavoja ja paikkatietoja voi katsoa tarkemmin: *kartta.vantaa.fi*

Helsingin kaavoitustilanne



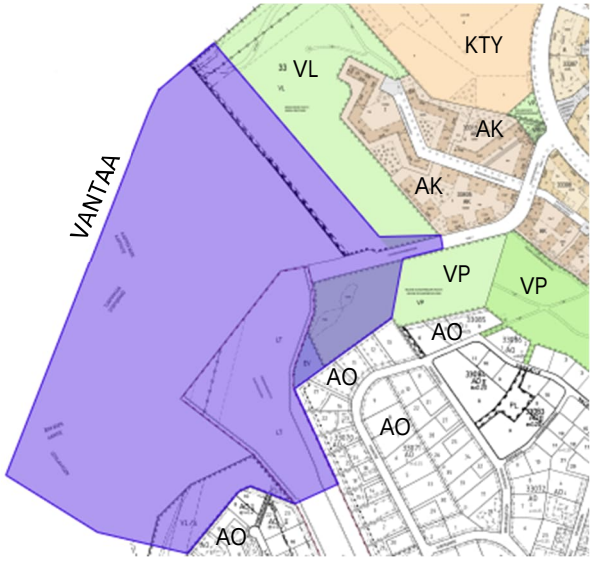
Helsingin Kuninkaantammen osayleiskaava 2008

Helsingin voimassa olevassa osayleiskaavassa Hämeenlinnanväylä ja Kuninkaantammen eritasoliittymä ovat liikennealuetta L. (Kvsto 4.6.2008)

AK	Kerrostalovaltainen asuntoalue.
AP	Pientalovaltainen asuntoalue.
L	Liikennealue.
TP	Työpaikka-alue.
VL	Lähivirkistysalue.
	Kevyen liikenteen yhteystarve.
	Viheryhteystarve.

Helsingin yleiskaava 2016 ei kumonnut osayleiskaavoja.

Katso tarkemmin: *kartta.hel.fi*



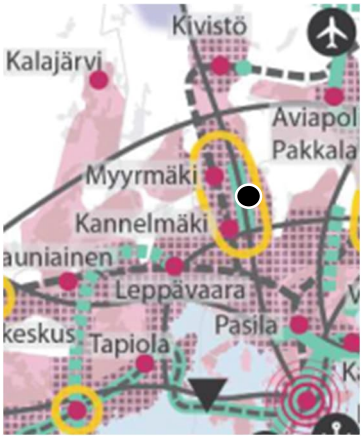
Helsingin ajantasa-asemakaava

Vantaan rajalla on vireillä asemakaava Kaarela, Kuninkaantammen eritasoliittymä ja ympäristö.

AK	Asuinkerrostalojen korttelialue.
AO	Erillispientalojen korttelialue.
KTY	Toimitilarakennusten korttelialue.
VL	Lähivirkistysalue.
VP	Puisto.
	Valmisteilla oleva asemakaava, osallistuminen ollut 4.6. – 25.6.2020, luonnosaineisto ollut esillä 9. – 22.12.2020.

Katso tarkemmin: *kartta.hel.fi*

Helsingin seudun maankäyttö, asuminen ja liikenne, MAL 2023



Helsingin seutu on vuonna 2040 Euroopan kestävimmin kasvava ja ihmisläheisin metropolialue. Seutua kehitetään yhdyskuntarakenteeltaan monikeskuksisena metropolina. Investoinnit hyödynnetään mahdollisimman tehokkaasti. Pientaloasumista edistetään.
(HSL ja HSYK 12.9.2023, Kv 13.11.2023; MAL-sopimus 2024–2035 Kv 21.10.2024)

=> Asemakaava kuuluu ensisijaisesti kehitettävään vyöhykkeeseen ja Myyrmäen kaupunkiuudistusalueeseen. Kaava edistää pientaloasumista. Hämeenlinnanväylän parantaminen kuuluu MAL-sopimukseen.

Ensisijainen maankäytön kehittämisvyöhyke
Monipuolinen keskus
Kaupunkiuudistusalue
Asemakaava-alueen sijainti
Liikennehanke 2024–2035

Porraskallio Vanhan Kaarelantien ja Palotien kulmauksessa. TKa 18.3.2020

Vantaan maa- ja asuntopoliittiset linjaukset

Vantaalle suunnitellaan vetovoimaisia asunto- ja työpaikka-alueita palveluineen. Tavoitteena on laatu, kohtuuhintaisuus, toteuttamiskelpoisuus ja kaupunkirakenteen eheys. (Kv 18.6.2018, 10.10.2022)

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia

Vantaa on innovatiivinen, rohkea, rento ja viihtyisä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa. Haluamme säilyttää luontomme monimuotoisuuden. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuonna 2030. (Kv 31.1.2022)

Vantaan kaupunkisuunnittelun tavoitteet

Kaavoitetaan vuosittain uutta asuntokerrosalaa 247 300 k-m2 (Kv 13.11.2023).
Kaavan strategiset tavoitteet: Pientalot. Elinvoimainen kaupunki.
=> Asemakaava tuottaa uutta pientaloasumista 4 454 k-m2, josta kaupungille 1 970 k-m2 ja yksityisille 2 484 k-m2. Kaava tuottaa myös liike- ja toimistotiloja 170 k-m2.

Rakennusjärjestys

Vantaan rakennusjärjestys, Kv 15.11.2010.

Tonttijako- ja rekisteri

Vantaan kiinteistörekisteri.

Rakennuskiellot

Ei ole.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

Palotien loppupäässä on vanhan kylätien tunnelmaa. TKa 17.5.2024

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN JA PÄÄTÖKSET

Kaavoitusohjelma

Kaupunkisuunnittelulautakunta 12.1.2021 § 8, kaavoitusohjelma 2021, kaava 161800 Palotie.
Kaupunkiympäristölautakunta 18.1.2022 § 8. kaavoitusohjelma 2022, kaava 161900 Palotie.
Kaupunkiympäristölautakunta 17.1.2023 § 6, kaavoitusohjelma 2023, kaava 161900 Palotie.
Kaupunkiympäristölautakunta 16.1.2024 § 6, kaavoitusohjelma 2024, kaava 161900 Palotie.

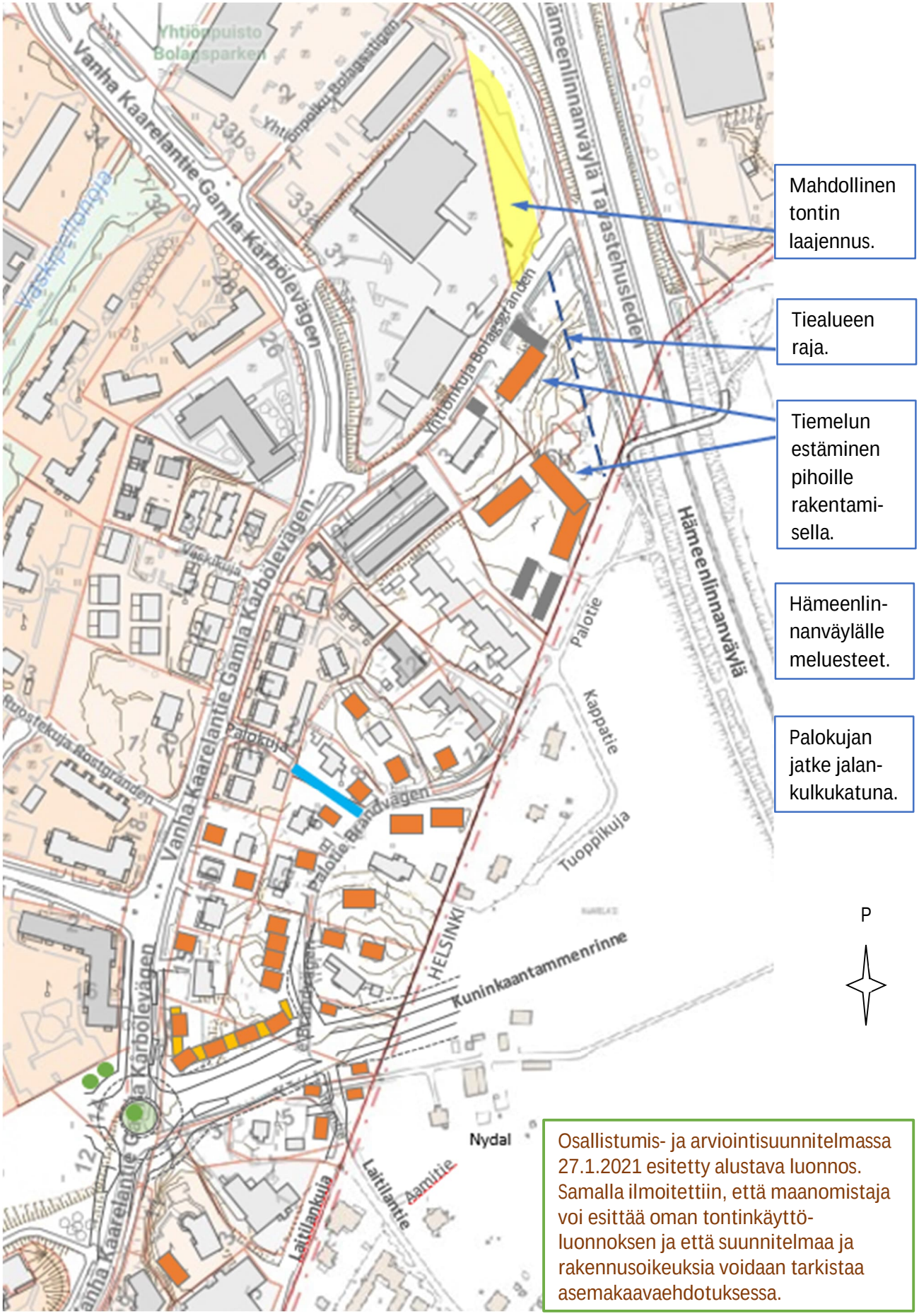
3.2 ASEMAKAAVAN OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

Osalliset

Kaavoituksessa osallisia olivat

- ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa: alueen ja naapurikiinteistöjen omistajat, haltijat ja asukkaat, kaupunginosan ja lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät, asukas- ym. yhdistykset, kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia, sekä
- ne viranomaiset, joiden toimialaa asia saattaa koskea: Uudenmaan ELY-keskus, Uudenmaan liitto, Helsingin kaupunki, Vantaan kaupunki, Keski-Uudenmaan pelastuslaitos, Vantaan Energia Oy, Elisa Oyj, Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY ja Helsingin seudun liikenne HSL.

Ensimmäinen osallistuminen ja vuorovaikutus kaavaan 161800 Palotie ja Yhtiönkuja



Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 27.1.2021 esitetyt alustavat luonnokset Palotie 16:n tontista.
A. Yksikerroksiset talot, harjakatto, ro. 104 + 496 = 600 k-m2, 6 asuntoa, ei tarvita sopimusta.
B. Kaksikerroksiset talot, harjakatto, ro. 104 + 1396 = 1500 k-m2, 12–15 asuntoa, tarvitaan sopimus.

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) julkaistiin internetissä, postitettiin osallisille ja jaettiin kaava-alueella 27.1.2021, tarkistettu OAS 5.2.2021, täydennys 1.3.2021, tiedoksi kaupunkisuunnittelulautakunnalle 16.2.2021 ja 9.3.2021. Mielipiteet ja tontinkäyttösuunnitelmat pyydettiin kirjaamoon 31.3.2021 mennessä.
- Kaavan vireille tulo ilmoitettiin Uutta Länsi-Helsinkiä Teams Live -tilaisuudessa 27.1.2021, Vantaan Sanomissa 13.2.2021 ja kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 6.3.2021.
- Kaavan vaihe ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 5.3.2022.
- Kaavaa esiteltiin Myyrmäen alueen kehittämisillassa Teams Live -tilaisuudessa 16.3.2021 klo 17.00, jossa oli enimmillään 229 osallistujaa. Muuta yleisötilaisuutta ei järjestetty perustuen vallinneisiin koronapandemian rajoituksiin ja suosituksiin, koska yleisötilaisuuden järjestämiselle ei ollut lakiin perustuvaa pakottavaa syytä. Uudenmaan epidemiatilanne oli vaikea. Maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellyttänyt yleisötilaisuuden järjestämistä.
- Aluearkkitehti oli tavattavissa puhelimitse varmimmin 17.2. klo 15–18, 8.–12.3. klo 16–17 ja 17.3.2021 klo 15–18 sekä sähköpostilla.
- Kaavan vaihe ilmoitetaan ja materiaali on luettavissa https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/palotien-pientaloalue-taydentyy
- Asemakaavoituksen kuulutukset julkaistaan www.vantaa.fi > Asuminen ja ympäristö > Kaavoitus ja maankäyttö > Ajankohtaiset kaavat > Kaupunkisuunnittelun kuulutukset https://www.vantaa.fi/asuminen_ja_ymparisto/kaavoitus_ja_maankaytto/ajankohtaiset_kaavat/nahtavilla_olevat_kaavat/kaupunkisuunnittelun_viralliset_kuulutukset

Alustava luonnos Kuninkaantammenrinteen kohdalta osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa 27.1.2021.

Ensimmäisessä osallistumisessa kaavaan 161800 Palotie ja Yhtiönkuja saadut kysymykset ja mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen tämän kaava-alueen osalta

Tästä poistetut mielipiteet on käsitelty kaavoissa 161900 Yhtiönkuja (Kala 22.3.2022, Kh 11.4.2022, Kv 25.4.2022) ja 162000 Kuninkaantammenrinne (Kala 9.8.2022, Kh 22.8.2022, Kv 19.9.2022).

1. Yksityishenkilö, 1.2.2021 → Nro 10

”Hei, Olen saanut useampia yhteydenottoja otsikossa olevaan asemakaava suunnitelmaan. Ensiksi muutama yleinen toteamus asemakaavasta ja tavasta sen käynnistämisessä. Yleiskaava hyväksyttiin valtuustossa 26.1. Heti seuraavana päivän toimitatte asiakirjat asukkaille sekä tieto suunnitelmista tulee puskista alueen maanomistajille. Olisin odottanut että ymmärrätte ja teillä on pelisilmää siitä että asukkaat voivat olla(ja ovat) pettyneitä siihen että yleiskaava hyväksyttiin niin että suunnitelmissa on pilata ja rakentaa tieliittymä idyllisen maiseman läpi. Siitä oli tehty yleiskaavassa muutospyyntöjä. Ei, vaan se oli heti laitettava liikkeelle. Toinen asia jonka puolesta olen puhunut. MIKSi ETTE OTA yksityisiä maanomistajia mukaan suunnittelemaan näitä alueita etukäteen, kun se koskee heidän alueita. Heillä voi ja on varmasti ajatuksia näiden omistamiensa alueidensa tulevaisuuden suhteen. Kolmas asia, miten voitte tehdä asemakaava suunnitelmaa vaikka tuleva tieliittymä ei ole vielä hyväksytty tarvittavissa elimissä? Sitten alla kysymyspatteri tähän suunnitelmaan liittyen alueella olevilta asukkailta.

1. Onko tämä asemakaavan mahdollisten rakennusten paikkojen merkitseminen (oranssit palikat) kaavaan uusi tapa.
2. Pitääkö rakennusoikeus olla samansuuruinen kuin esitetty rakennusoikeus eli voiko sitä pienentää mahdollisesti suurentaa? Eli mikä on suurin/pienin rakennusoikeuskoefisientti [kerroin]?
3. Voiko AR-merkinnän vaihtaa esim AO-merkintään?

4. Koska sanotaan että tontinomistaja voi esittää oman tontinkäyttöluonnoksen ym pitääkö se olla ammattilaisen tekemä tai miten on ajateltu että maallikko ymmärtää ja osaa tämän?
5. Voiko tontin muodostaa kuntarajan ylitse eli Vantaan ja Helsingin puolella sijaitsevista osista?
6. Mitä edustaa Kaarelan VPK:n oranssi palikka, asuntoa tai muuta?"

=> Asukkaat ovat toivoneet asemakaavaa, mutta Kehä II on estänyt asemakaavoitusta. Myös Hämeenlinnanväylän tiealue on pienentynyt, joten nyt saadaan parempi lopputulos. Tie- ja katusuunnitelmaluonnokset olivat jo olleet nähtävillä. Kaupunginhallitus on antanut lausunnon Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta 2021–2024 ja vastineet muistutuksiin. Yleiskaavassa on esitetty yhdyskatu. Lautakunta hyväksyi kaavoitusohjelman. Eritasoliittymä sijoittuu Helsingin puolelle. Kaavoituksesta tiedotettiin ensin asukkaille ja naapureille.

Kaavoitus alkoi OAS:illa, jossa esitettiin alustava luonnos ja asukkailta pyydettiin omia tontinkäyttöluonnoksia, joten asukkaat otettiin heti mukaan suunnittelemaan aluetta.

Eri suunnitelmia voidaan valmistella yhtä aikaa. Helsingin puolella valmistellaan asemakaavaa, johon oli jo suoritettu osallistuminen. Tie- ja katusuunnitelmien tulee olla asemakaavan mukaisia.

1. *Alustavassa yleissuunnitelmassa oranssit palikat tarkoittivat uusia asuinrakennuksia.*
2. *OAS:issa ilmoitettiin, että rakennusoikeuksia voidaan muuttaa asemakaavaehdotukseen.*
3. *Voi olla AP, mutta Palotie 16:n ja Yhtiönkuja 5:n tonteilla rakentamisella on saatava riittävän alhainen melutaso (<55 dB) oleskelupihalle tai lasitetulle terassille tai lasitetulle parvekkeelle.*
4. *Aluearkkitehdille saattoi lähettää sähköpostia. Oli myös mahdollista käyttää ammattilaista.*
5. *Ei, eikä maanomistajat ole samat, eikä pientaloalueen kaavoitus ole vireillä Helsingin puolella.*
6. *Vpk:n tontilla oranssi palikka voi edustaa asuintaloa, uutta paloasemaa tai autotallia.*

2. As Oy Vantaan Professorinrinne, 2.2.2021 → Nro 40
"Mielipiteemme Palokujan jatkeesta:

As. Oy Vantaan Professorinrinteen (Palokuja 1-2) puolesta esitämme, että Palokujan jatketta jalankulkukatuna ei tule toteuttaa. Nykyinen Palokuja päättyy orapihlaja- ja lauta-aitaan tonttimme ja Palotie 8:n väliin.

Palokujan pääty on talvella ainoa paikka, jonne kaupunki ja tonttimme huolto voivat kasata lunta talvella. Tällöin ajateltua Palokujan jatketta ei voisi edes käyttää läpikulkuna.

Mielestämme kulku pihamme läpi Palotielle on tarpeetonta, koska kulku Hämeenlinnan väylän bussipysäkille ja kävelysillan yli väylän itäpuolelle sujuu Palotien ja Yhtiönkujan kautta sujuvasti.

Lisäksi toteamme, että kulku Palokujan jatkeen kautta Palokujalle polkupyörillä ja kävellen tulisi aiheuttamaan yöllistä rauhattomuutta ja mahdollisia vaaratilanteita pihalla leikkiville lapsille."

=> Palokuja on katu eikä tontin pihamaata. Lumet tulee kasata omalle tontille. Kadulla oli myös iso multakasa 17.5.2024. Palokujan jatkeen perustelut, katso vastine nro 29.

3. Yksityishenkilö, 2.2.2021 → Nro 32
"Sain eilen postissa OAS-suunnitelman / Palotie ja Yhtiönkuja. Se ei ole hyväksyttävissä ja sitä on korjattava ja täydennettävä seuraavista syistä:

1. Toisaalta sanotaan että alue on pääosin asemakaavoittamaton ja toisaalta sanotaan että rakennuskaavasta on tullut asemakaava. Hyvin epämääräisesti todettu asia. OAS:aan on korjattava mikä on mitäkin!

2. Lisäksi todetaan että Kuninkaantammen eritasoliittymä on välttämätön Kuninkaantammen rakentamisen johdosta. Ei asiaa voi eikä saa näin puolueellisesti ilmaista. On OSA:aan kirjoitettava kenen mielestä se on välttämätön, liikennesuunnittelijoidenko?

Lisäksi olisi reilua kertoa että Kuninkaantammessa ja sekä Helsingin että Vantaan puoleisilla pientaloalueilla asukkaat vastustavat voimallisesti uutta tielinjausta Vanhalle Kaarelantielle ja myös Kuninkaantammen eristasoliittymää.

Koska tiesuunnitelmista ei ole virallisia päätöksiä olisi viisainta toistaiseksi olla viemästä kaavaa eteenpäin ja yhdessä alueen asukkaiden kanssa (sekä Helsingin että Vantaan puolella) pohtia yhdessä miten asuinalue säilyttää viihtyisyytensä ja ominaispiirteensä parhaiten.

3. Kirjoitusvirheet paljastavat välinpitämättömyyttä ja asemakaava-alueen asukkaiden melkoista väheksymistä kun suunnitelmat tulevat aivan yllättäen heidän eteensä ilman kuulutuksia tms."

=> 1. Asemakaavoittamaton alue on esitetty ajantasa-asemakaavassa keltaisella (s. 10). Muulla alueella on voimassa asemakaava. Vanhasta rakennuskaavasta tuli lakimuutoksessa 1.1.2000 asemakaava ja se on nyt asemakaavoitettu tiealueeksi asemakaavalla 161900 Yhtiönkuja.

2a. Kaupunkiseutu kasvaa. Kuninkaantammen eritasoliittymä tarvitaan, koska Kaivokselan liittymä on ylikuormitettu eikä sen laajempi kehittäminen ole mahdollista, sillä ympäristö on rakennettu. Myös Kuninkaantammen bussiliikenne (431 Elielinaukiolle) tarvitsee eritasoliittymää.

2b. Eritasoliittymä sijaitsee Helsingin puolella. Tiesuunnitelmaan ja Helsingin asemakaavaan on järjestetty omat osallistumisensa 2020. Mielipiteet tähän asemakaavaan pyydettiin kirjaamoon.

2c. Eritasoliittymä sisältyy MAL-suunnitelmiin 2019 ja 2023. Vantaan kaupunginhallitus 19.10.2020 antoi lausunnon Uudenmaan ELY-keskuksen tienpidon ja liikenteen suunnitelmasta 2021–2024. Kaupunkisuunnittelulautakunta 12.1.2021 hyväksyi kaavoitusohjelman. Kaupungin-valtuusto 25.1.2021 hyväksyi yleiskaavan, jossa on esitetty yhdyskatu Vanhalle Kaarelantielle. Asemakaavaa on laadittu asukkaiden kanssa osallistumisissa 2021 ja 2024.

3. Asemakaavoituksen alkaminen ilmoitettiin ensin kaava-alueen asukkaille ja naapureille. OAS postitettiin suomeksi ja ruotsiksi 27.1.2021 ja ruotsiksi korjattuna 28.1.2021. Kaavan vireille tulo ilmoitettiin myös internetissä 27.1.2021 ja Vantaan Sanomissa 13.2.2021.

4. Caruna Oy, 4.2.2021 → Nro 17, 39
”kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.”

5. Yksityishenkilö, 4.2.2021 → Nro 13, 26, 50
--- ”Suunnitelman mukaan halutaan tiivistää aluetta kovasti ja rakentaa liittymä palotien läpi Kuninkaantammeen, niin pitihän sekin rakentaa ensin ja sitten vasta miettiä miten sieltä liikutaan. Olen edelleen sitä mieltä että avaisivat Perhekunnantien jotta voisivat käyttää Kannelmäen liittymää. Toki näin saadaan Helsingin "city-vihreiden" ajatus kaupunkibulevardeista toteutettua. Ensin kehä I:en liittymä, sitten Kannelmäen, Kuninkaantammen ja Kaivokselan... kaikki pienessä sumpussa peräkkäin. Siitä syntyy sellainen sotku että nopeusrajoitus on laskettava 60km/h ja sehän taas antaa mahdollisuuden rakentaa taloja tiehen kiinni. Jos nyt Keskuspuistosta on vielä jotain jäljellä niin ei enään pitkään...

Kysymyksiä: Jos hyväksyy uudet rakennusoikeudet pihallaan, onko pakko alkaa suunnitella taloja piha täyteen vai voiko antaa olla mikäli ei niitä halua? Tähän xxx oli piirretty joku ilmeisesti rivitalo nykyisen kotini päälle, miksi?

- Jos en halua lisää rakennusoikeutta saati taloja pihalle, miten silloin toimitaan? Miten tämä kaikki vaikuttaa kiinteistöveroon? Jos hyväksyn rakennusoikeudet enkä myy rakennusmaata ... - Onko Vantaa jo niin "venäläinen" paikka että viedään lopulta vaikka väkisin alueet jos ei muuten saada alueita pilattua?

Haluaisitte yli 700m2 viedä pihaa tiealueeksi... kartalla ei kyllä näkynyt mitään siinä joten mistä on kyse ja mitä ajattelitte korvata alueesta?

- Tässä nyt jotain näin ensihätään, yritin kyllä soittaa mutta turhaan. Sitten toivon ettei näistä sovita mitään missään Teams-life- video-kokouksissa, jo se tuosta Palotien -Kuninkaantammen-rinteestä oli naurettavaa... Yritä nyt sitten jonkun chatti-palstan kautta kertoa ja vaihtaa näkemyksiä, ei sen puolen että mielipiteillä olisi mitään merkitystä mutta kuitenkin.

--- kotini on minulle kallisarvoinen paikka. Tähän on vuosien varrella sijoitettu paljon remotointiin ym.ym... joten mieti omalle kohdalle miltä tuntuu kun laatikkoon yhtäkkiä ilmestyy moinen paperinivaska suunnitelmia mallia haluamme viedä kotisi. Sanottakoon näistä touhuista nyt mitä vaan mutta tällainen vie kyllä pohjan kaikesta, näin Ei mielestäni toimita mikäli halutaan edes jonkinlaisesta sivistysvaltiosta tässä puhua. Ymmärrän kyllä että Suomi on rakennettu täyteen tuolla Kehä III:n ulkopuolella ja tänne on pakko sulloa loput ja jos kartassa näkyy hiukan liikaa pihamaata niin siihen täytyy piirrellä rakennuksia, teitä ym. jotta viihyisyys saadaan alueelta hävitettyä.

- Mielestäni Vantaa sahaa jo omaa oksaansa tällä liiallisella tiivistämisellä. Ihmiset on tänne aikoinaan muuttaneet väljyyden ja viihtyisyyden takia ja jotkut yrittävät sitä vieläkin, mutta tällaisilla toimilla viedään pohja tältä asialta. Näillä hinnoilla luulisi että voisi ikkunasta nähdä muutakin kuin naapuritalon seinän, mutta ei... esim. Ylästöä katsoessa herää kyllä ihmettelyä, valtavan kokoisia

Kuninkaantammen eritasoliittymän havainnekuva. Ajoyhteys vain Helsingin suuntaan. Ramboll 3.6.2020

[5. jatkuu] omakotitaloja jonka pihalle ei mahdu kuin puolet autosta eikä edes lumivaraa ole oman pihan lumelle... Mitä tässäkin oikein ajateltiin?

Jossain vaiheessa täällä käy kuin Espoossa... Ne jotka pystyvät lähtevät muualle ja jäljelle jää... paljon ongelmia."

=> Kehä II:n liittymää on suunniteltu 1960-luvulta asti. Kuninkaantammen eritasoliittymä sisältyy Helsingin osayleiskaavaan 2008 ja on tulossa Helsingin puolelle. Helsinki järjesti eritasoliittymän asemakaavaan osallistumisen ja tiesuunnitelmaluonnokset olivat nähtävillä 2020. Vantaan yleiskaavassa (2021) on esitetty yhdyskatu Hämeenlinnanväylälle.

Asemakaava ei pakota rakentamaan. Kiinteistö voidaan kaavoittaa myös nykyisen rakennuksen rakennusoikeudella. Kiinteistövero lasketaan rakennuksesta ja tontista.

Kiinteistöllä tiemelutaso ylittää 60 dB. Asuntopihan melutason tulee olla alle 55 dB, mitä on vaikea ratkaista erillispientaloilla. Meluselvityksen mukaan vaatimus kuitenkin täyttyy lasitetulla parvekkeella tai lasitetulla terassilla, joten erillispientalotkin voisivat olla mahdollisia.

Tiealue perustuu tiesuunnitelmaluonnokseen ja tiealueen lunastaa valtio. Kevyen liikenteen raitti tulee jalankulkukaduksi, jonka lunastaa kaupunki. Tiealueessa on varauduttu Hämeenlinnanväylän kolmansiin kaistoihin luiskineen. Tiealue on huomattavasti supistunut siitä, mitä Kehä II olisi vaatinut. Asemakaavan tulee vastata tie- ja katusuunnitelmia.

Teams Live -tilaisuudessa ei sovittu mitään vaan esiteltiin Myyrmäen kehittämishankkeita ja myös tätä asemakaavaa. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon ja niistä on keskusteltu.

Kotia ei viedä, kuten jos Kehä II olisi tullut, eikä kiinteistölle ei ole pakko rakentaa mitään. Asemakaavaan annetaan nykyinen rakennusoikeus 170 k-m2 (katso mielipiteet 13, 26 ja 50). Hämeenlinnanväylän tiealue on hyväksytty asemakaavassa 161800 Yhtiönkuja ja Kuninkaantammenrinteen katu asemakaavassa 162000 Kuninkaantammenrinne.

Kaupunki kasvaa. Yleiskaava lähtee täydennysrakentamisesta, ei asutun kaupunkirakenteen laajentamisesta. Tällöin voidaan säilyttää laajoja virkistys- ja luonnonsuojelualueita.

6. Yksityishenkilö, 8.2.2021 → Nro 34, 45, 51

"Itse taidan kuulua niihin harvoihin, joka on odottanut tätä kaavoitusta. Mutta tietenkin pieni huoli nousee tietyistä asioista. Osaatko ottaa kantaa muutamaan kysymykseen? Noin oletuksena xxx haluaisi lohkoa tonttia xxx. Tässä olisi muutama kysymys joka askarruttaa:

1. xxx Tarkoituksena rakentaa kerrostaloja. Kieltääkö vuoden 2021 alussa hyväksytty Vantaan Yleiskaava tämän suunnitelman, olettamuksella että kerrostalot ovat yli 3 kerroksisia?

2. Mikäli Vantaan Yleiskaava ei tätä suoraan kiellä niin xxx, hankeen toteutuminen olisi hankalaa tai se pidentäisi kaavoitusprosessia?

3. Postissa saapuneen ”Asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelman” mukaan yli 500km2 rakennusoikeuden lisääntymisestä solmitaan maankäyttösopimus. Maankäyttösopimuksen mukaan haltija käytännössä osallistuu kunnallistekniikan rakentamisen kustannuksiin. Alustavan suunnitelman mukaan lisärakentaminen xxx kohteessa on 500m2 eli maankäyttösopimusta ei tarvitse tehdä?

4. Maankäyttösopimuksen mukaan jopa 50% arvonnoususta (tai muu vastaava sana) voidaan käyttää kunnallistekniikan jne. rakentamiseen. Onko mahdollista saada 600m2 rakennusoikeudetta ilman maankäyttösopimuksen kaltaisia arvonvähennyksiä tähän kaavaan?

5. Alustavan oman suunnitelman mukaan tontti lohkotaan kahteen tai kolmeen osaan. Miten maankäyttösopimusta sovelletaan tulevaisuudessa tässä tapauksessa, esimerkki

B ja C tontilla uudet haltijat, rakennusoikeutta yhteensä 150X2 = 300m2. Suunnitelman mukaan A tontille voidaan sijoittaa vielä yksi rakennus max 200m2. Onko tulevaisuudessa haltijalla A mahdollista hakea lisärakennusoikeutta 200m2 päälle sekä tontin lohkomista ilman maankäyttösopimusta? Onko tällaista ”poikkeuslupaa” mahdollista myöntää 10-15 vuoden päästä tämän hetken tiedon mukaan (lisärakentaminen alueelle A ei tällä hetkellä ole toivottavaa ja maankäyttösopimus kuulostaa huonolta)

6. Millä tavalla tontin lohkominen tulee ilmoittaa ja seuraako tästä jotain muuta kustannuksia kuin ”normaalit” lohkomiskustannukset?

7. Vaikuttaako lohkominen 500m2 rakennusoikeuteen/maankäyttösopimukseen jollain tavalla?

8. Palotie 11 kohdalla tontin koko pienenee 4600m2 → 4000m2. Onko tämä käytännössä, että Palotien puolikas ja lisäojaa otetaan Vantaan käyttöön ja onko tästä ”luovutuksesta” mahdollista saada korvausta?

9. Sisältyykö suunnitelmaan rakentaa hulevesiliittymiä niille jollei sitä ole Vantaan kaupungin piikkiin? Ehdotuksena että Palokujan jatkeen alle tällainen voisi sovittaa.

10. Palotie 11 osoitteessa oleva liiterirakennus (rakennus lähellä Helsingin rajaa) on tulossa tiensä päähän. Tuleeko tämän kohteen poisto ilmoittaa asemakaavatoivomuksessa ja vaikuttaako se jo olemassa olevaan rakennusoikeuteen? Mitä tämän kanssa tulee huomioida?

11. Onko mahdollista että Helsingin kaavoitus tuo mukanaan yhteyden xxx nykyisen tontin läpi?

12. Tällä hetkellä haluaisimme jotain näistä vaihtoehtoisia. Lopullinen toivomus riippuu vastauksista.”

A) Nykyinen alustava suunnitelma, lohkominen, 2 uutta

- Lohkotaan tontista kaksi uutta tonttia
- Jätetään varaus rakentamiselle

B) Nykyinen suunnitelma, lohkominen, 3 uutta

- Lohkotaan tontista kolme uutta tonttia.

=> 1. Yleiskaava sallii vain pientalojen kaavoitusta. Maanomistajat saattoivat jättää kaavaan omia tonttisuunnitelmiaan, jotka arvioitiin ja joista osallistettiin naapurit.

2. Kaavaan saattoi jättää mielipiteitä. Kaavan nähtävillä olon aikana voi jättää muistutuksen.

3. Kiinteistölle tulee lisärakentamista 500 k-m2, mikä ei edellytä sopimusta.
4. Jos uutta rakentamista tulisi 600 k-m2, niin maankäyttökorvaus tulisi 100 k-m2 osalta.
5. Maankäyttösopimus tehdään nykyisestä kiinteistöstä. Asemakaavassa osoitetaan rakennusoikeus ja rakennusalat. Tonttia ei voida kaavoittaa ilman rakennusoikeutta. Jos 500 k-m2 ylittyy myöhemmin, tulee silloin maksaa maankäyttökorvaus ylittyvän rakennusoikeuden osalta.
6. Asemakaava ei sisällä tonttijakoa, jonka voi tehdä halutulla tavalla myöhemmin.
7. Lohkominen ei vaikuta sopimuskorvaukseen.
8. Katualueesta lunastamisesta ja korvauksesta säädetään maankäyttö- ja rakennuslain (MRL) 94, 104 ja 105 §:issä. Kiinteistön uusi pinta-ala on digitaalisessa mittauksessa 4 559 m2.
9. Uutta kunnallistekniikkaa ei rakenneta. Hulevesiä on viivytettävä tontilla.
10. Liiteri sisältyy rakennusoikeuteen. Uutta rakentamista saa ilman sopimusta 500 k-m2.
11. Ei. Katu jatkuu Helsingin puolelle ja Helsinki voi kaavoittaa vain omaa puoltaan.
12. Kiinteistölle kaavoitetaan kolme uutta asuinrakennusta. Kaava on laadittu vaihtoehdon B pohjalta. Asemakaavaan merkitään myöhemmin pyydetty lisärakennusoikeus 500 k-m2 (katso mielipide nro 34).

7. Yksityishenkilö, 9.2.2021
Ilmoitus virheestä kiinteistön pinta-alasta.

=> Tuleva tontti on 2 817 m2 (digitaalinen mittaus kaavakartasta). Rakennusoikeus 700 k-m2, josta nykyinen 320 k-m2 ja uutta 380 k-m2, tonttitehokkuus e = 0,25. Tästä kolme vaihtoehtoa:

A. Puolitoistakerroksiset talot.

B. Kaksikerroksiset talot.

C. Talot pienemmillä tonteilla.

8. Toyota Tsusho Nordic Oy, 10.2.2021
[Koskee maakauppaa.]

=> Maakauppa on hyväksytty kaavassa 161800 Yhtiönkuja.

9. Helsingin kaupunki, 11.2.2021 → Nro 16
”Vantaan Palotien alueen naapurissa Helsingin puolella on vireillä Kuninkaantammen eritasoliittymän ja ympäristön asemakaava ja asemakaavan muutos. Kaavalla mahdollistetaan esitasoliittymän rakentaminen Hämeenlinnanväylälle ja siihen liittyvän yhdyskadun (Kuninkaantammenrinne) rakentaminen liittymästä Vantaan rajalle. Kadun jatkaminen Vanhalle Kaarelantielle edellyttää asemakaavoitusta Vantaan puolella, joten asemakaavan 161800 vireilletulo on kokonaisuuden kannalta hyvä asia.
Helsingin puolella osa lähialueen kiinteistöistä liittyy nykyiseen ja rakennettavaan katuverkkoon kaupungin rajan yli. Vastaavasti Palotien ja Yhtiönkujan osallistumis- ja arviointisuunnitelman mukaan osa Vantaan puolelle suunnitteilla olevasta rakentamisesta liittyy katuverkkoon Helsingin puolelta. Alueen kehittäminen ja täydennysrakentaminen edellyttävät tiivistä yhteystyötä kaupunkien välillä. Tähän mennessä tehty yhteistyö on ollut erinomaista.
Helsingin kaupungilla ei ole osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan huomautettavaa.”

=> Kuninkaantammenrinne on hyväksytty kaavaan 162000 Kuninkaantammenrinne.

10. Yksityishenkilö, 15.2.2021 → Nro 1

”Yhdystien tarpeesta Kaarelan suuntaan olemme eri mieltä ja sen olemme myös yleiskaava prosessissa ilmoittaneet. Toki siellä hyväksytty. En ymmärrä miksi ajatamme ison määrän autoja kylän läpi,vaan kehittäisimme kaivokselan tietä ympyrällä jne. Edelleen olen sitä mieltä että huonosti ajoitettu heti yleiskaavan hyväksynnän jälkeen. En usko ja kokemuksesta tiedän ettei nuo ehdotukset hevillä muutu, mitä olette sinne yksityisten tonteille suunnitelleet. Tämän takia nämä asukkaat ovat todella epäröiviä tuon suhteen. Nouseeko kiintestövero näiden palikoiden takia? Tässä tärkeässä asiassa olisi syytä löytää mahdollisuus järjestää yleisötilaisuus. Teams ei riitä.”

=> Kaivokselan risteys on ylikuormitettu eikä kiertoliittymä riitä liikennemäärille. Kuninkaantammenrinne on hyväksytty yleiskaavassa (Kv 25.1.2021) ja asemakaavassa 162000 (Kv 19.9.2022).
Rakennusoikeus oli tarjous, jota ei ollut pakko ottaa vastaan. Asemakaavaratkaisut on tehty maanomistajien kanssa tonteittain. Kiinteistöveroa peritään tontista ja rakennuksesta.
Yleisötilaisuutta ei järjestetty koronarajoitusten ja suositusten vuoksi. Pakottavaa lakisääteistä syytä ei ollut, koska maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellyttänyt yleisötilaisuuden järjestämistä. Kaavaan saattoi jättää mielipiteitä suullisesti ja kirjallisesti. Kirjaamoon pyydettiin ilmoittamaan, haluaako rakennusoikeutta vai ei. Järjestetty kiertokävely 17.4.2024.

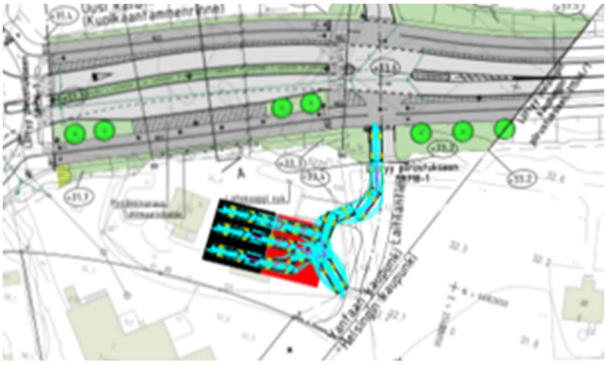
11. Kaarelan VPK - Kårböle FBK, 18.2.2021 → Nro 42, 47

--- ”Meillä on edelleen suuri tarve uudelle korkeammalle autotallille ja 40 vuoden odottelun jälkeen näyttää jo hieman valoisammalta. ---

- Haluamme purkaa tontilla olevan nykyisen vanhan mädän varastorakennuksen jotta saisimme käyttöön enemmän rakennusoikeutta. Onko tuo 207 neliö maksimi neliömäärä tai voiko siihen saada jotain poikkeuslupaa?”

- ”Uusi rakennus pitäisi olisi noin 15,5-16 metriä leveä ja 12-13m pitkä, eli noin 186-205neliöä. Saadaanko tontille mahtumaan tälläistä rakennusta? Tähän tarvitsisimme hieman teidän apua. Liitteenä on kartta mihin olemme pirtäneet näkemyksen sijainnista. Talliin tulisi 3 ovea ja nuolet osoittavat ovien suunnat. Liitteenä myös kuva Sottungsby fbkn asemarakennuksesta (110 neliöä) joka on lähes samanlainen mitä me haluaisimme rakentaa hieman isompana ja ilman tornia.”

- ”Vaikuttaako vanhan paloasema rakennuksen suojelu jotenkin tontin muuta rakentamista? Muiden rakennusten ulkonäköön tai vastaavaan?”



=> Autotalli olisi mahtunut hyvin tontille, ja sille olisi voitu kaavoittaa 205 k-m2. Tonttiliittymä Kuninkaantammenrinteelle poistuu, koska katu sijoittuu leikkaukseen ja tälle kohdalle varataan tila bussipysäkille. Ajouratarkastelulla paloauto ei mahdu kääntymään tontilla, jos ovet avautuvat länteen tai pohjoiseen. Sen sijaan paloaseman autotalli voisi avautua suoraan Laitilantielle. Asemakaavaan on saatu kaupunginmuseon kannanotot (nro 28 ja 48) ja lausunto. Myöhemmin Kaarelan VPK pyysi asuntorakentamista (nro 47).

Vpk:n tontti, paloauton (8 m) ajourat lännestä… ja pohjoisesta. *Pirjo Salo 1.4.2021*

Yllä tutkitut ajourat eivät mahdu tontille eivätkä toimi hälytyksessä. Jatkossa tontilta ei voi ajaa suoraan Kuninkaantammenrinteelle. Siksi paloasemalta lähtö tulisi järjestää Laitilantielle, jonka liikenne on vähäistä. Kaarelan vpk on siirtymässä tulevalle Myyrmäen paloasemalle.

12. Neljä kirjettä, yhteensä 24 yksityishenkilöä, kirjattu 22.2.2021
Fyra brev, tillsammans 24 privata personer, registrerad 22.2.2021

”Vaatimus keskeyttää ja siirtää asemakaavan suunnitteleminen ---
Me tämän Kaivokselan 161800 asemakaavasuunnittelun keskeyttämisen vaatimuksen alle-kirjoittaneet perustamme näkemyksemme seuraavasti:

1. Yksittäisille tontinomistajille asemakaavalla on suuri merkitys ja siksi se vaatii perusteellisen analyysin eri asemakaavavaihtoehtojen seurauksista. Joissakin tapauksissa on apua haettava ammattitaitoisilta arkkitehdeilta ja juristeilta parhaan lopputuloksen saavuttamiseksi. Lisäksi on vaikeaa erityisesti riskiryhmiä ajatellen vastaanottaa ja käsitellä informaatiota ja saada perusteellinen kuva suunnittelusta koronaepidemian aikana.
2. Tiesuunnitelma nk. Kuninkaaanrinne, joka on ainoastaan suunnitelmavaiheessa ilman oikeus-vaikutteisia päätöksiä sisältyy Kaivokselan asemakaavaan 161800 eikä siksi voi olettaa lopulli-seksi. Tässä vaiheessa asemakaavalla päättäminen asuntojen sijoittelusta tiesuunnitelman ympäristössä on ennenaikaista.
3. Nk. Kuninkaanrinteen ympäristövaikutusten arviointi on tekemättä ja maastoon korkealle sijoittuvalla tiesuunnitelmalla Helsingin kaupungin alueella on pitkälle menevät vaikutukset myös Kaivoksela 161800 kaava-alueelle kaikkine ympäristöhaittoineen, nykyhetkellä niin viihtyisään ja rauhalliseen alueeseen.”

=> 1. Aluearkkitehtiin saattoi ottaa yhteyttä ja hän laati tontinkäyttöluonnoksia. Aikaa annettiin kaksi kuukautta. Järjestetty myös toinen osallistuminen 3.4.–6.5.2024.
2. Kuninkaantammenrinne on hyväksytty Vantaan yleiskaavaan 2021 ja asemakaavaan 2022. Tie- ja katusuunnitelmaluonnokset on laadittu tie- ja katualueiden rajojen määrittämiseksi. Tie- ja katusuunnitelmien hyväksyminen edellyttää asemakaavaa myös Helsingin puolelle.
3. Tie- ja katusuunnitelmat eivät edellytä YVA-lain mukaista ympäristövaikutusten arviointia. Asemakaavaselostukset sisältävät asemakaavan merkittävien vaikutusten arvioinnin. Kuninkaan-tammenrinne sijoittuu Vantaalla leikkaukseen.

”Yrkande för att avbryta och uppskjuta detaljplaneringen ---
Vi undertecknade till detta yrkande önskar att detaljplaneringen av Gruvsta 161800 avbryts omedelbart. Vårt yrkande baseras vi på följande grunder:

1. För enskilda tomtägare är detaljplanen av stor betydelse och den kräver därför en grundlig analys av följderna av olika detaljplanealternativ. I vissa fall krävs anlitande av yrkeskunniga arkitekter och jurister för att nå bästa resultat.
   Dessutom är det svårt speciellt med tanke på riskgruppernas möjligheter att motta och bearbeta information och få en grundlig bild av planeringen under coronaepidemin.

2. Vägplanen den sk Kungseksbranten som endast är i planeringsstadium utan beslut med laga kraft ingår i Gruvsta detaljplan 161800 och kan därför inte beaktas som ett reellt slutlig alternativ. Att i detta skede fastställa planering för husbyggen kring vägplanen är förhastat.

3. Miljökonsekvensbedömningen av den sk Kungseksbranden har inte gjorts och den enligt planerna högt belägna vägen på Helsingfors stads område har otvivelaktig långtgående konsekvenser med tillkommande miljöolägenheter också för Gruvsta detaljplaneområde 161800, på det för tillfället trivsamma och lugna området."

=> 1. Områdesarkitekten har kunnat kontaktas och han har utarbetat tomtplaner. Tidsfristen har varit två månader. Organiserat också andra deltagande 3.4.–6.5.2024.
2. Kungseksbranten anges i Vanda generalplan 2021 och detaljplanen 2022. Väg- och gatuplaner har utarbetats för att bestämma gränserna för väg- och gatuområden, men fastställandet av vägplanen förutsätter en detaljplan också i Helsingfors.
3. Väg- och gatuplaner förutsätter ingen miljökonsekvensbedömning i enlighet MKB-lagen (lag om förfarandet vid miljökonsekvensbedömning). Detaljplanbeskrivningarna innehåller en arkivering av de betydande effekterna av detaljplanen. Kungseksbranten ligger i en skärning i Vanda.

13. Yksityishenkilö, 24.2.2021 → Nro 5, 26, 50
"Pari asiaa jäi vielä hiukan askarruttamaan, eli kuka on valtio? Onko olemassa nimeä tai osoitetta kehen voisi olla yhteydessä koskien lunastusta --- ja millä aikataululla..ym..mitään lisäkaistoja ollaan tuskin heti rakentamassa vai onko vielä paljonkin yllätyksiä tulossa mistä emme tiedä?
Mikäli ei nyt halua lisätä rakennusoikeutta , onko sitä mahdollista esim. 10vuoden päästä saada vai onko tämä nyt joko tai juttu?
Mikäli ei halua rakennusoikeutta tarkoittaako se että aluetta voidaan lunastaa pienempään hintaan jos sellaiseen päädytään?
ollaan saatu suhteellisen erillaisia lausuntoja paljonko kiinteistövero nousisi/neliö rakennusoikeutta, verotoimisto sanoi ettei nouse ollenkaan ennenkuin on rakennettu jne. joten tämä hiukan sekavaa vielä, mutta osaatko arvioida jos esim vero olisi nyt 1000e/vuosi niin jos lisätään 500m2 rakennusoikeuden mihin sitten päädyttäisiin??
Olisiko mahdoton ajatus lykätä koko suunnitelmaa tämän koronan ajan?? On aika haastavaa kokooontua edes naapureiden kanssa pohtimaan tätä juttua joten miksi tämä kiire nyt??"

=> Tiealuetta hallinnoi Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus (ELY-keskus). Osallistumisessa tiealueeseen sisältynyt kevyen liikenteen raitti on jo asemakaavoitettu jalankulkukaduksi, jonka lunastaa kaupunki.
Haluttaessa nyt voidaan kaavoittaa vain nykyisen talon rakennusoikeus 170 k-m2. Myöhemmin on mahdollista hakea asemakaavamuutosta, mutta silloin tarvittavat selvitykset laatii hakija. Rakennusoikeutta ei saa lisätä poikkeamisluvalla (HHO H3771/2022, 28.6.2022).
Vieressä luonnos, kuinka kiinteistölle olisi voitu rakentaa 500 k-m2 nykyinen rakennus säilyttäen. Tämä olisi edellyttänyt joitakin muutoksia nykyiseen rakennukseen.
Kaavaan merkitään myöhemmin pyydetty nykyinen rakennusoikeus 170 k-m2 (mielipide nro 50).
Kiinteistöverotukseen vastaa verotoimisto.
Tie- ja katuluonnokset ja asemakaava ovat tarpeen tie- ja katualueiden määrittämiseksi, vaikka hankkeet toteutettaisiin myöhemmin. Asemakaavaa on laadittu yhtä aikaa Helsingin kanssa. Vahvistettavien tie- ja katusuunnitelmien tulee olla asemakaavan mukaisia. Kaupunginhallitus 19.10.2020 lausui, että Kuninkaantammen eritasoliittymä on välttämätön ja Vantaa on varautunut Kuninkaantammen eritasoliittymän toteuttamisen yhteydessä rakentamaan katuyhteydet Vanhalle Kaarelantielle.
Valtion yhteyshenkilö tiealueen lunastamisesta: Uudenmaan ELY-keskus, Sami Mankonen.
Jalankulkukadun lunastamisesta: Vantaan kaupunki, Jorma Hopponen.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman täydennys 1.3.2021

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman täydennyksessä 1.3.2021 esitetyt rakentamismahdollisuudet alueen keskiosaan. Tontin lisärakentaminen tuli hyväksyä ilmoittamalla siitä kirjaamoon.

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelman (OAS) täydennys julkaistiin internetissä, postitettiin osallisille ja jaettiin kaava-alueella 1.3.2021, tiedoksi kaupunkisuunnittelulautakunnalle 9.3.2021. Mielipiteet ja tontinkäyttösuunnitelmat pyydettiin kirjaamoon 31.3.2021 mennessä.
- Aluearkkitehti oli tavattavissa sähköpostilla, ja puhelimitse varmimmin 8.–12.3. ja 17.3.2021.
- Kaavaa esiteltiin Myyrmäen alueen kehittämisillassa Teams Live -tilaisuudessa 16.3.2021 klo 17.00. Muuta yleisötilaisuutta ei järjestetty perustuen valitseviin koronapandemian rajoituksiin ja suosituksiin ja koska yleisötilaisuuden järjestämiselle ei ole lakiin perustuvaa pakottavaa syytä. Uudenmaan epidemiatilanne oli vaikea. Maankäyttö- ja rakennuslaki ei edellyttänyt yleisötilaisuuden järjestämistä.
- Kaavan vaihe ilmoitetaan ja materiaali on luettavissa https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/palotien-pientaloalue-taydentyy

14. Yksityishenkilö, 1.3.2021
”Pyydän poistamaan tämän ehdotuksen kokonaan alustavasta luonnoksesta johtuen näistä vastineista:

1. Palokujalla oleva yhtiö Professorinrinne on pieni yhtiö. Vastustan turhaa jalankulun jatkeen rakentamista, koska taloyhtiömme muuttuu tämän jälkeen levottomammaksi. Jo nyt useasti pihoillemme ”eksyy” ulkopuolisia ihmisiä ja valitettavasti olemme keskellä päivää todistaneet pyörävarkauksia suoraan ulko-oviemme edestä. Meillä ei ole ulko-ovien edessä suoraan sisävarastoa tai vastaavaa rakennusta mihin esim. pyörät ohjattaisiin luontevasti. Tämä houkuttelee lisää mahdollisia varastamisia, jos kyseinen tie rakennetaan.
2. Yhtiöllämme ei ole muuta paikkaa ajaa talvella lumikinokset kuin suoraan yhtiömme eteen, joka olisi siis luonnoksessa Palokujan jatke jalankulkuväyläksi. Alla kuvat, kuinka ahdas yhtiömme on jo nyt, kun lunta on tullut. Mihin lumet aurataan tämän jälkeen? Tiloja ei ole pihallamme ollenkaan muuta kuin tämä kohta mihin oltiin Palokujan jatke ajateltu.
3. Kyseinen jatke on tarpeeton, koska esim. Hämeenlinnan väylälle pääsee kätevästi kahta eri reittiä kävellen erittäin helposti. Tämä ei ole ollut kertaakaan ”ongelma” yhtiömme asukkaille, vaan luontainen kulkureitti.

Tässä olisi vielä kuvat Palokujan suunnalta antamaan osviittaa miten lumet on aurattu. Muuta kohtaa ei yhtiön pienuuden takia ole lumelle:”

=> 1. Asuntopihat voi rajata porteilla, varastoja voi laajentaa ja autokatoksia voi laajentaa pyörävarastoin. 2. Lumia ei saa kasata tontilta kadulle. 3. Jalankulkukatu tarvitaan yhteydeksi Palotieltä päiväkotiin, kouluun, pysäkille ja Myyrmäen keskustaan ja toisaalta Vaskipellosta Keskuspuistoon. Myös Helsingin puolelle kaavoitetaan asumista. Kadun jatkeella on HSY:n vesi- ja viemärijohtoja ja johtorasite. Katso vastine nro 29.

15. Asunto Oy Kaarviita 2.3.2021 → Nro 33, 36
”tiedustelen taloyhtiön puolesta paria vaihtoehtoa koskien ko. kaavaehdotusta. Kyse on siis xxx tontista, jolle on ehdotettu viimeisimmässä kaavaehdotuksessa lisärakennusoikeudeksi 2 x 145 neliötä, eli tontista lohkottaisiin kaksi uutta tonttia.

A) Tilanne on tällä hetkellä se, ettei lisärakentamista haluta aivan lähivuosina, eli lisää rakennusoikeutta ei haluta ja tontti säilyisi nykyisellään ilman lohkomisia.

B) Kuitenkin seuraavan noin 10 vuoden kuluessa on tarkoitus myydä kiinteistö siten, että paritalo myydään purkukuntoisena ja ostaja hankkii vain maapohjan uudisrakentamista varten.

Kysymys onkin, voiko kaavoituksessa ottaa jotenkin huomioon tämän purkamissuunnitelman B ja lohkoa valmiiksi neljä tonttia suurimmalla mahdollisella rakennusoikeudella?

Entä vaikuttaako tonttijaon toimittamisen ajankohta kustannuksiin? Eli jos nykyinen kaavaehdotus vahvistettaisiin ja samalla tontista lohkottaisiin kaksi uutta, eroaisivatko lohkomiskustannukset merkittävästi siitä, että kymmenen vuoden kuluttua vaihtoehdon A tontti lohkottaisiin neljäksi?

Kustannuksilla on merkitystä sikäli, että rakentamattoman maan kiinteistövero on huomattavasti korkeampi kuin rakennetun, ja sen vuoksi yhtiössä ei ole juurikaan halua kaavoittaa lisätontteja vain odottelemaan vuosia myöhemmin tapahtuvaa rakentamista. Toki jos lohkomiskuluissa syntyy merkittäviä eroja ajankohdan mukaan, asiaa pitää tarkastella siitäkin kulmasta.

Vielä kysymys aikataulusta: onko antaa mitään arviota siitä, milloin uusi kaava voisi aikaisintaan tulla voimaan, jos se hyväksyttäisiin nopeimmalla mahdollisella aikataululla? Puhutaanko ensi vuoden alusta vai meneekö todennäköisesti kauemmas tulevaisuuteen? Ajankohta vaikuttaa siihen, milloin kiinteistöveroa pitäisi alkaa maksaa rakentamattomista tonteista.

Laitan taloyhtiön lopullisen kannan kaavoitusasiaan tiedoksi myös kirjaamoon 31.3. mennessä, kunhan saamme lisätietoja ja olemme keskustelleet asiasta tarkemmin."

=> Lisärakennusoikeus on syytä osoittaa asemakaavassa, koska kaavamuutosta ei voida luvata etukäteen, se kestää, eikä rakennusoikeutta voi lisätä poikkeamisluvalla. Asemakaavan saa nyt ilmaiseksi. Nyt on tehty myös meluselvitys.

Kiinteistöveroa peritään sekä rakennuksesta että tontista. Tonttijako voitaisiin tehdä nyt kaavan yhteydessä, mutta silloin kiinteistövero peritään korotettuna rakentamattomista tonteista.

Kun koko tontille annetaan 700 k-m2 rakennusoikeus (e = 0,25), ei synny tyhjää tonttia. Ajo- ja johtorasitteet sallivat lohkomisen neljäksi tontiksi kuten viereisessä kuvassa (MRA 37 §). Ostajat voivat lohkoa ostamansa määräalat, jolloin tulee huolehtia rasitteista. Asemakaava voi tulla voimaan aikaisintaan vuonna 2025. Katso jäljempänä erillinen kuuleminen, nro 36.

16. Helsingin kaupunki, 5.3.2021 → Nro 9
"Helsingin kaupungilla ei ole asemakaavan 161800 osallistumis- ja arviointisuunnitelman täydennykseen (1.3.2021) huomautettavaa."

17. Caruna Oy, 10.3.2021 → Nro 4, 39
"Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa."

18. Doventus Oy, 11.3.2021
[Koski asemakaavaa 161800 Yhtiönkuja.]

19. Yksityishenkilö, 16.3.2021
1. "Vastustan edelleen Kuninkaantammen liittymän rakentamista. Kuninkaantammeen ei tarvita omaa liittymää aivan Kaivokselan liittymän kupeeseen, vaan jo olemassa olevaa Kaivokselan liittymää tulisi muuttaa niin, että Kuninkaantammen suuntaan on sujuvampi ajaa. Asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa eritasoliittymää kuvataan "välttämättömänä", mikä on mielestäni ihmisten ajatuksia johdattelevaa eikä totta. Kuninkaantammen oli tarkoitus olla "autoton asuinalue", jossa alueen sisällä pyöräillään tai kävellään paikasta toiseen. Silti tämän "autottoman alueen" vuoksi olette valmiit pilaamaan vanhan ja viihtyisän alueen (Palotie) toisella puolella Hämeenlinnantietä vain sen vuoksi, että Kuninkaantammeen pääsisi sujuvammin autolla. Kyseenalaistan todella paljon Vantaan kaupungin arvoja. Huvittavaa on, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa yleiskaavamääräyksessä määritellään, että "alueen kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä sekä kävelyn ja pyöräilyn mahdollisuuksia". Silti alueen viihtyisyys ei todellakaan kiinnosta asemakaavan suunnittelijoita, eikä liittymä paranna kävelyn tai pyöräilyn mahdollisuuksia."

2. "Mielestäni on törkeää, että Vantaalla ollaan valmiita hakkaamaan kaikki mahdolliset pienet metsäalueet ja muuttamaan ne asuinalueiksi ja teiksi. Palotien alue on juuri sen takia niin viihtyisä, että talojen välissä ja takana on puita ja tilaa. Nyt haluatte täyttää koko alueen taloilla. Palotiellä on tällä hetkellä kaksitoista asuttua taloa, mutta haluatte sinne rakennutettavan 24 lisää. Viereisille entisille pelloille on rakennettu jo suuri määrä kerrostaloja. Aluetta on tiivistetty jo muutenkin, mutta nyt toivotte, että viimeinenkin väljä omakotitaloalue saadaan rakennettua äärimmilleen täyteen. Palotiellä ja Laitilantiellä käy paljon kävelijöitä ja lenkkeilijöitä, koska alue on esteettisesti viihtyisä eikä ahtaanpaikankammoa herättävän täyteen ahdettu. Mielipiteeni Palotie 16:n tontin (täyttämis-) suunnitelmasta: ihmettelen, minne tontilla sijaitseva nykyinen talo on mennyt? Alustavan tontinkäytön luonnoksen vaihtoehtoista vähemmän huono on A, jos niistä on valittava."

3. ”Haluatte tuhota alueen myös lisäämällä jo entisestään kovaa liikennemelua rakentamalla sillan ja tien, joka kulkee alueen läpi. Vaikka suunnitelmassa Palotien liikennemelua pyritään vähentämään meluestein, onko suunnittelijoiden mielestä hyväksyttävää, että 2050 vuoden ennusteen perusteella nykyisistä 12 talosta seitsemän sijaitsee 55-60 desibelin alueella? Tällä hetkellä klo 10 arkipäivänä Palotiellä mitatut desibelilukemat ovat 60 desibelin luokkaa. Olemme toivoneet asiaan parannusta jo pitkään, mutta tulevaisuuden ennusteessa tilanne pysyisi samana. Jos liittymähanke toteutuu, mitä en todellakaan toivo, meluaidat on saatava sekä Hämeenlinnantien että eritasoliittymän puolelle. Hämeenlinnantien (ja mahdollisen uuden liittymän) meluaitojen suunnittelussa toivon otettavan huomioon sen, että alue ei kaipaa graffitiseiniä talojemme läheisyyteen – niitä on jo viereisellä kerrostaloalueella, koska tällaista artisteille aiheutuvaa kiusausta ei ole otettu huomioon naapuruston aidan suunnittelussa. Meluaidan eteen tulisi kasvattaa esim. tuijia tai muuta kasvustoa, etteivät spray-artistit pääse siihen käsiksi.”

4. ”Ja ihmettelen, mitä alueen kannalta tarkoittaa maininta yritysalueen täydentämisestä kaavoituksessa. Onko suunnitteilla lisää yritystontteja? ”Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.” Ainakaan päivittäistavarakauppaa alue ei tarvitse. Lidl on kirjaimellisesti 550 m päässä Palotie 1:stä, S Market 800 m:n Alue on aiemmin ollut suhteellisen syrjäinen ja hiljainen. Toivon, että alue pyritään pitämään mahdollisimman rauhallisena ja turvallisena, mistä hyötyvät niin alueen asukkaat kuin teillä viihtyvät ulkoilijatkin.”

=> 1. Kaivokselan eritasoliittymä sekä Vaskivuorentien / Kaivokselantien / Vanhan Kaarelantien risteys ovat jo nyt ylikuormittuneita ja kaupunkiseutu kasvaa. Yhdyskatu parantaa myös kävely- ja pyöräily-yhteyttä Vaskipellon ja Kuninkaantammen välillä. 2. Tiivistäminen ja täydentäminen ovat yleiskaavan pääperiaatteita. Maltillisella tehokkuudella alueen viihtyisyys säilyy. Palotie 16:n lisärakennusoikeus on poistettu, joten nykyinen talo säilyy. 3. Uusi ramppi ja meluaita luovat meluesteen, mutta Palotien kaikilla tonteilla ei saavuteta alle 55 dB melutasoa eikä meluaidan korottaminen enää parantaisi melutilannetta. Kuninkaantammenrinne sijoittuu Vantaalla leikkaukseen. 4. Toyotan tontilla on autokauppa, joka on vähittäiskaupan suuryksikkö, mutta tontilla ei sallita päivittäistavarakauppaa. Tontilla on käyttämättä rakennusoikeutta. Toyotan tontti on kaavoitettu asemakaavassa 161800 Yhtiönkuja (Kv 25.4.2022).

20. Myyrmäen alueen kehittämisilta, Teams Live -tilaisuus 16.3.2021
Tilaisuudessa oli enimmillään 229 osallistujaa. Kysymyksiä saatiin ennakkoon 29 ja tilaisuudessa 224. Tähän asemakaavaan saadut kysymykset vastauksineen:

1. ”Kaivokselan Palotien kohdalle suunnitteilla olevan eritasoliittymän rakentaminen.Onko otettu huomioon lähiasukkaille kohdistuvat terveyshaitat pakokaasut,autojen aiheuttamat rengaspölyt, melutasojen nousu jne.On kohtuutonta,kun näin jälkijunaan rakennetaan valtaväyliä tiheään valmiiksi rakennetulle alueelle.Eikö saavuteta sama lopputulos parantamalla jo olemassa olevia liittymiä.”

=> Kuninkaantammenrinteen ja Vanhan Kaarelantien liikennemäärillä pienhiukkasvaatimus täyttyy. Hämeenlinnanväylää vastaan rakennetaan 6 metriä korkea meluaita. Meluesteet ja uusi ramppi vähentävät melun ja pienhiukkasten leviämistä Palotielle, vaikka liikennemäärä kasvaa. Kuninkaantammenrinne sijoittuu Vantaan puolella leikkaukseen. Meluselvitys on jäljempänä. Kaivokselan eritasoliittymä ja katuristeys ovat jo nyt kapasiteettinsa ylärajalla.

2. ”Miten on mahdollista, että autofirma saa lisää maa-aluetta ja yksityinen joutuu luovuttamaan? Ja taas yksityishenkilö luopuu maistaan liikenteen hyväksi”

=> Tiealueen raja määritellään tiesuunnitelmassa. Hämeenlinnanväylän parantaminen ja leventäminen tarvitsee lisää tiealuetta nykyiseen tiealueeseen verrattuna. Toyotan kaavassa oli otettu huomioon Kehä II:n rinnakkaisrampit, joita ei tarvita, joten tonttia voitiin laajentaa. Myös yksityisiltä tarvittavat tiealueet ovat pienentyneet Kehä II:n tilatarpeeseen verrattuna.

3. ”Keneen pitäsi olla yhteydessä kun kaupungille taas pitäisi luovuttaa tiealuetta eli kolmas kerta ja laki sallii vain kerran?”

=> Teitä ja katuja voidaan leventää useita kertoja, muuten liikennettä ei voitaisi kehittää.

4. ”Haluaisin kuulla meluaitasuunnitelmista jatkossa. Aikoinaan, noin 10 vuotta sitten on tehty suunnitelmat, mutta edistystä emme ole huomanneet. Koska meluaitoja aletaan rakentamaan?”

=> Valtio rakentaa Hämeenlinnanväylän meluesteet tien parantamisen yhteydessä.

21. Yksityishenkilö, 16.3.2021 → Nro 44

1. ”Kiinteistöön oleellisesti kuuluva kiviaita tulee kaavoituksessa säilyttää.”
2. ”Kiviaidan säilyttämistä täydentävänä toimenpiteenä tulee kaavoituksessa määriteltävät tonttirajat sijoittaa kiviaidan ulkopuolelle. Kts. liitekuvassa esitetyt rajat rajapyykkien 5 – 30 – 6 sekä rajapyykkien 10 – 2 – 3 välillä.”
3. ”Tontin pohjoisosaan sijoitetun rakennuksen osalta on toivottavaa, että sitä koskeva rakennusala määritellään niin, että tontin kallioalue voidaan haluttaessa säilyttää.”
4. ”Kaavaehdotuksessa mainittu lisärakennusoikeus noin 370 k-m2 on tontin kokoon ja piha-ympäristöön kohdistuviin odotuksiin nähden riittävä.”

=> 1.–2. Kaupunginmuseon lausunnon 3.9.2024 mukaisesti kiviaita suojellaan, mutta taloa ei. Kiinteistö vastaa lohkomiskarttaa 12.11.1921, joten kiviaita on rakennettu osin naapuritonttien puolelle. Maanomistusta ei muuteta kaavalla vaan maakaupalla. Tierasite, joka sijaitsee kiviaidan ulkopuolella, osoitetaan katualueeksi. 3. Tontille määritellään väljät rakennusalat. Kallio säilyy. 4. Nykyinen talo on 120 k-m2 + lisärakentamista 370 k-m2 = rakennusoikeus on 490 k-m2.

22. Yksityishenkilö, 17.3.2021

”Omistan kiinteistön osoitteessa xxx ja haluaisin tiedustella mahdollisuutta muuttaa tontin käyttötarkoitusta. --- Omistamaani tonttiin ollaan ilmeisesti liittämässä pientä palaa maata lisää, minkä myötä siihen syntyisi jonkinmoista lisärakennusoikeutta. Haluaisin tiedustella teiltä ensin, minkälaista muutosta mielestänne minun olisi järkevää hakea? Oma tahto olisi A1, kerrostalotontti 1,0:n tehokkuudella.”

=> Tontti on yleiskaavassa asuinaluetta A, jolla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina.

Myöhemmin: --- ”Kerrostalotontin voi unohtaa --- Onko mahdollista erottaa pientalotontti erikseen ja hakea siihen lisää rakennusoikeutta?”

=> Palotie 3:n tontille saa 110 k-m2 ja Laitilankuja 9:n tontille 50 k-m2 rakennusoikeudet. Pienille tonteille ei mahdu isoja taloja.

23. Yksityishenkilö, 19.3.2021

Kysymyksiä Hämeenlinnanväylän meluesteistä.

=> Meluesteet on esitetty tiesuunnitelmassa. Aineisto löytyy googlella: vt3 Kannelmäki Kaivoksela.

24. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä, HSL, 26.3.2021 → Nro 24

Vanhan Kaarelantien ja Kuninkaantammenrinteen pysäkkien mitoituksesta.

=> Vanhan Kaarelantien ja Kuninkaantammenrinteen pysäkkien tilavaraukset on hyväksytty asemakaavassa 162000 Kuninkaantammenrinne (Kv 19.9.2022).

25. Uudenmaan ELY-keskus, 26.3.2021

[Koski asemakaavaa 161800 Yhtiönkuja.]

26. Yksityishenkilö, 28.3.2021 → Nro 5, 13, 50

1. ”Mielestäni xxx voisi vastaanottaa 300m2 uutta rakennusoikeutta tulevaisuutta ajatellen, mikäli se ei velvoita rakentamaan tai aiheuta muita toimenpidevaatimuksia tulevaisuudessa. Tällä hetkellä en pysty kuvittelemaan pihalle rivi- saati muuta taloa mutta nykyään ei voi varmuudella sanoa mitä tulevaisuus tuo mukanaan.”

2. ”Suunnitelma, että pihalta lunastettaisiin (taas) n.700m2 tiealueeksi, ei ole mielestäni miten-kään välttämätön. Oletan että asiasta ja alueen laajuudesta voidaan keskustella. Olen toki kuullut sellaistakin ettei samasta syystä voisi useampaan kertaan lunastaa, mutta asiaa selvitetään.”

3. ”Mitä muuhun kaavaehdotukseen tulee, niin näkisin mielelläni että Kuninkaantammenrinne poistuisi suunnitelmista Vantaan osalta. On mielestäni aika ala-arvoista Helsingiltä ensin rakentaa asuinalue ja sitten vaatia Vantaata mukaan jotta saisivat yhteydet sinne, varsinkin kun Helsingin puolella on jo olemassa valmiit yhteydet. Perhekunnantien avaaminen muillekin kuin busseille olisi halvin ja paras ratkaisu mutta ei... joku poliittinen päätös estää tämän - Palotien asukkaat kärsiköot seurauksista sekä kaikki VT3:n autoilijat. Neljä liittymää (Kehä I, Kannelmäki, Kuninkaan-tammi ja Kaivoksela) olisivat liian lähekkäin - ei tule toimimaan, alueesta tulee valtava sumppu. Kuninkaantammenrinne ei muutenkaan sovi alueen ympäristöön ja toisi alueelle melua sekä päästöjä entistä enemmän, joten toivon että Vantaalla löytyisi rohkeutta sanoa Helsingille EI tässä asiassa. Liittymä lisäisi liikennettä myös Vanhalla Kaarelantiellä huomattavasti.”

4. ”Mitä kaavaan muuten tulee, toivon ettei aluetta rakenneta täyteen - se on mielestäni vihtyisä niin kuin se on. Lisäksi toivoisin ettei aleta teiden nimiä vaihtamaan alueella. Olkoonkin jossain muuallakin saman nimisiä katuja, näin on ollut todella pitkään eikä siitä kummempaa haittaa ole ollut. Lähes jokaisesta puhelimesta tulisi löytyä 112 sovellus joka kertoo metrin tarkkuudella sijaintisi, joten hädän tullen apu kyllä löytää perille. Jos osoitteita aletaan vaihta-maan tietää se valtavasti töitä uuden osoitteen ilmoittamisesta niin virallisille kuin yksityisillekin tahoille. Ja jo nykyisin huonosti toimiva postin jakelu vaarantuisi kokonaan...”

=> 1. Kaavaan annetaan nykyinen rakennusoikeus 170 k-m2 (katso mielipide nro 50).
2. Hämeenlinnanväylän leventäminen on ratkaistu kaavassa 161800 Yhtiönkuja (Kv 25.4.2022).
3. Kuninkaantammenrinne on ratkaistu yleiskaavassa (Kv 25.1.2021) ja asemakaavassa 162000 (Kv 19.9.2022). Kaivokselan eritasoliittymä ja Vaskivuorentien / Kaivokselantien / Vanhan Kaare-lantien risteys ovat jo nyt ylikuormitettuja ja kaupunkiseutu kasvaa.
4. Kaavaan tulee maltillinen tehokkuus, mikä säästää ympäristöä. Kadunnimen muutos tehdään pelastusvarmuuden vuoksi ja on hyväksytty asemakaavassa 161800 Yhtiönkuja (Kv 25.4.2022).

27. Yksityishenkilö, 29.3.2021 → Nro 52
1. ”Pitkän pohdinnan jälkeen olen tullut siihen päätökseen että xxx vastaanottaa 400k-m2 sillä varauksella että rakennusvelvoitetta ei ole ja jo olemassa oleva asuinrakennus säilyy ennallaan. Toivottavasti alueesta kaavamuutoksen myötä ei muutu epämukavaksi lähiöksi.”

2. ”Kaupungille taas luovutettava maa-alue 648m2 tiealueeksi ei ole välttämätön. Tästä asiasta toivon keskustelua. Olen kuullut että lain mukaan maata saisi ottaa ainoastaan kerran yksityis-omistuksessa olevasta tontista (tämä olisi 4 kerta).”

3. ”Kuninkaantammenliitymä on turha liittymä jolla on ympäristöhaitallisia vaikutuksia. Avatkaa Perhekunnantie autoliikenteelle. Miten poliitinen päätös voi vaikuttaa suunnitelmiin ja suunnitte-lijoihin? Vai onko se niin että Helsinki määrää tahdin ja Vantaa tanssii?”

=> 1. Kiinteistölle ei lisätä rakennusoikeutta (myöhempi mielipide nro 52). Kaavaan tulee maltillinen tehokkuus, mikä säästää ympäristöä.
2. Kehä II:n tilavaraus on poistunut, jolloin tarvittava tiealue on pienentynyt. Tiesuunnitelmassa varaudutaan kolmansiin kaistoihin myös välille Kaivoksela – Klaukkala, jolloin nyt suunnitellut kolmannet kaistat jatkuvat pohjoiseen ja Kaivokselan liittymä tarvitsee uudet liittymiskaistat. Tietä voidaan leventää tarpeen mukaan useampaan kertaan, muuten liikennettä ei voitaisi kehittää. Yhtiönkujan asemakaava 161800 oli alueen ensimmäinen asemakaava. Maantien alueen lunastaa valtio. Kevyen liikenteen raitti merkitään jalankulkukaduksi, jonka lunastaa kaupunki.
3. Kuninkaantammenrinne perustuu Helsingin osayleiskaavaan (2008), Helsingin seudun MAL-suunnitelmiin (2019, 2023), Vantaan yleiskaavaan (2007, 2021) ja hyväksyttyyn asemakaavaan 162000 Kuninkaantammenrinne (Kv 19.9.2022). Kaivokselan eritasoliittymä ja Vaskivuorentien / Kaivokselantien / Vanhan Kaarelantien risteys ovat jo nyt ylikuormitettuja ja seutu kasvaa.

28. Vantaan kaupunginmuseo, 30.3.2021 → Nro 48, 62
”Alueella ei ole todettu kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja, eikä sieltä tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Kaava-alueella sijaitsee useita inventoituja rakennusperintökohteita, joiden suojeluperusteet on selvitettävä kaavatyön yhteydessä. Rakennuskohteita on kolme kappaletta: Palotie 5:ssä sijaitsee 1950-luvulla rakennettu Kaarelan entinen vapaapalokunnan rakennus, Palotie 9:ssä sijaitsee myös 1950-luvulla rakennettu asuintalo ja Palotie 10:ssä sijaitsee 1930-luvulla rakennettu omakotitalo. Rakennuskohteet ovat inventoitu Vantaan modernin rakennusperinnön inventoinnin osana.

Kaava-alueella on myös arvokkaita tielinjauksia. Palotie esiintyy jo Kuninkaankartastossa 1700-luvun lopulla. Se on läntisin osa reittiä, joka johtaa Kaarelasta Hakuninmaan kautta Vantaanjoen eteläpuolta Haltialaan ja joen yli Tammistontielle ja siitä edelleen Helsingin pitäjän kirkonkylän eteläpuolelle. Tiellä voi olla pidempikin historia sillä Kaarela (Kårböle) mainitaan asiakirjoissa ensimmäisen kerran jo vuonna 1417 ja Helsingin pitäjän kirkonkylällä on vähintään yhtä pitkä historia. Tie on säilyttänyt Palotien kohdalla vanhan luonteensa ja linjauksensa, vaikka Hämeenlinnanväylä katkaiseekin yhteyden Haltialaan.

Yhtiönkuja kuuluu yhdessä Vanhan Kaarelantien kanssa kokonaisuuteen, joka on ollut Hämeenlinnaan suuntautuneen tien varhaisia reittejä. Tie on merkitty Kuninkaankartastoon ja nykyisellä paikallaan se on kulkenut ainakin 1800-luvun lopulta lähtien. Tie on tullut Konalan suunnasta Kaarelaan ja siitä se on edelleen jatkunut Martinkylän kautta Vantaanlaaksoon. Tie on kulkenut Keimolan ja Luhtaanmäen kylien kautta kohti Klaukkalaa. Vanhan tiereitin nykyinen tiestö on seuraava: Vanha Kaarelantie, Yhtiönkuja, Kaivokselantie, Vanha Nurmijärventie, Nybackankuja, Kauppalaivurintie, Vantaankoskentie, Vantaanpuistontie, Kivistönkorventie, Keimolantie, Luhtaanmäentie [, Kuhajoentie] ja Klaukkalantie. Yhtiönkujan varrella on säilynyt tiehistoriasta kertova kilometripylväs (Yhtiönkuja 5)

Kaikkien mainittujen kohteiden luokitustunnus on kaupunginmuseon kulttuuriympäristötietokannassa R2, mikä tarkoittaa, että kohteiden rakennusperintöarvot on todettu inventoinneissa merkittäviksi. Museon tavoitteena kaavatyöhön on selvittää tarkemmin näiden kolmen rakennuskohteen, kahden tiekohteen ja kilometripylvään suojeluperusteet ja siirtää mahdolliset suojelutarpeet kaavakartalle asianmukaisin suojelumerkinnöin sekä niihin liittyvin määräyksin. Suojeltavien rakennusten kohdalla tulee myös uudisrakentamisen määrää, massoittelua ja sijoittelua tontilla miettiä siten, että uudisrakentaminen ei heikennä vanhojen rakennusten suojeluperusteita. Näkymälinjat ja mittakaavallinen yhteneväisyys ovat tärkeitä huomioida.”

=> Historialliset tiet merkitään suojelluksi tieksi tulevia uusia katuosuuksia lukuun ottamatta, jotka on jo hyväksytty asemakaavassa 162000 Kuninkaantammenrinne (Kv 19.9.2022). Kaupunginmuseon lausunnon 3.9.2024 mukaisesti suojellaan Palotie 5:n Vpk:n talo, Palotie 9:n asuintalo, Palotie 10:n kivimuuri ja Yhtiönkuja 5:n kilometripylväs. Nämä on perusteltu s. 3–6 ja jäävät näkymään kaduille. Asemakaavaan annetaan kaupunginmuseon esittämät suojelumääräykset. Alueella sallitaan maltillinen täydennysrakentaminen, mikä säilyttää ympäristöä.

29. Yksityishenkilö, 31.3.2021
”Palokujan asukkaana ja pienen lapsen äitinä koen arvelluttavana suunnitelmana rakentaa kevyenliikenteen väylä vanhan omakotialueen tonttien ja meidän taloyhtiömme asukkaiden ikkunoiden edestä. Perusteiksi on mainittu helpottaa Helsingin suunnasta tulevaa jalankulkua ja pyöräilyä, vaikka jo nyt Vanhalle Kaarelantielle pääsee Hämeenlinnanväylän kevyenliikenteenväylältä kolmesta kohdasta: Palotien ja Yhtiönkujan kautta sekä Sorolantien kautta, Kaarelan koulun vierestä. Suunnitelman mennessä läpi jalankulkijat ja pyöräilijät, mahdollisesti myös skootterit tulisivat kulkemaan aivan meidän sekä taloyhtiömme xxx asukkaiden keittiön ikkunan vierestä, samoin aivan naapuritonttien omakotitalojen vierestä, itse asiassa jopa lähes suoraan aidan läpi. On aivan eri asia rakentaa kevyenliikenteenväylä kerrostalojen vierestä kuin pientaloalueen läpi, jossa jalankulkijat näkevät suoraan ikkunoista sisään ja pääsevät myös helpommin pihoillemme.

Jo nyt Palokujalle eksyy päivittäin autoja, jotka ovat menossa Palotielle ja jotka joutuvat kääntymään ympäri pihassamme jatkuvasti, kun huomaavat ettei Palokujan läpi pääsekään. Jos Palo-

kujan jatkeeksi rakennetaan kevyenliikenteenväylä, sitä tulevat autoilijat jatkossakin erehtymään ajotieksi, liikennemerkeistä huolimatta, ellei läpikulkua erikseen estettäisi esimerkiksi puomilla tai betoniporsaalla.

Vaikka meillä on taloyhtiön alueella jokaisella omat etu- ja takapihamme, leikkivät asukkaiden lapset myös yhteisellä pihalla, mukaan lukien Palokujan molemmin puolin pensasaitojen vieressä sekä Palokujan päädyssä. Jos kevyenliikenteen väylä rakennetaan ja siitä alkaa kulkemaan pyöräilijöitä ja skoottereita, on tämän taloyhtiön lasten ja aikuisten turvallinen liikkuminen alueella vaarassa, samoin Palotien omakotiasukkaiden. Postilaatikkomme sijaitsevat --- puolella, ja sinne joutuvat --- puolella asuvat asukkaat harppomaan kadun yli. Pelkästään pyöräliikenteen tulo Palokujalle aiheuttaisi vaaratilanteita. Pihaamme ei ole suunniteltu niin, että pitäisi varoa kevyttä liikennettä Palokujan molemmista suunnista. Joudumme jo Vanhalle Kaarelantielle liittyessä varomaan pyöräilijöitä.

Vanhan Kaarelantien varrella kaasutellaan harva se päivä autoilla ja skoottereilla, 40 km:n nopeusrajoituksesta piittaamatta, ja kevyenliikenteen väylällä kuljetaan kovaa pyörillä sekä sähköpyörillä. Vaskikujan kohdalla oleva hidaste aiheuttaa sen, että Malminkartanoon päin menevät autot kiihdyttävät lujaa hidasteen jälkeen ja tästä tulee kovaa meteliä, etenkin iltaisin. Jos tulevaisuudessa näitä ääniä tulisi myös Palokujalta Palotielle menevistä skoottereista, tästä aiheutuisi lisää melua Palotien ja Palokujan asukkaille. Tämä on aivan kestämätön tilanne jo nyt Vanhan Kaarelantien koko ajan lisääntyvän melun takia, ja tulevaisuudessa melua tulee vielä enemmän, jos Hämeenlinnanväylälle rakennetaan uusi liittymä Yhtiönkujan kautta.

Haluan tuoda esiin myös sen, että taloyhtiömme alueella on käynyt toistuvasti muun muassa pyörävarkaita, minkä vuoksi olemme itse rakentaneet portin takapihallemme. Asuntomme sijaitsee xxx. Portin on rakentanut takapihalleen menevälle polulle myös xxx, aikoinaan samasta syystä. Meiltäkin varastettiin sähköpyörä vuonna 2018 ja vielä etupihaltamme. Monet taloyhtiömme asukkaista ovat asennuttaneet valvontakameroita pihoilleen samoista syistä. Uuden väylän myötä varkaat pääsisivät helposti myös Palotien omakotialueelle.

Asukasillassa mainittiin myös, että tämä yhteys olisi tärkeä päiväkotiin viemisiä ja hakuja varten. Ihmettelen vain mihin tämä kommentti perustuu. Onko olemassa lukuja siitä, kuinka moni asukas tuo lapsensa Hämeenlinnanväylän ylittävän kevyenliikenteen sillan suunnasta Helsingin puolelta Vantaan kaupungin päiväkoteihin? Tietääkseni ainoa yksityinen päiväkoti seudulla on Touhula Vaskipellolla. Olisi hyvä tietää lukuja esimerkiksi siitä, kuinka moni tuo lapsiaan aivan toistensa vieressä sijaitseviin Solkikujan ja Jönsaksentien päiväkoteihin. Kaivokselassa on uusi, laajennettu päiväkoti Kaivokselan koulun vieressä. Sinne lapsen vieminen on luontevaa Yhtiönkujan vierestä kevyenliikenteen väylää pitkin. Havainnollistava kuva alueen päiväkodeista tässä alapuolella [yläpuolella], jossa päiväkodit on ympäröity punaisella värillä. Sinisellä on merkitty suunniteltu Palokujan jatke ja vihreällä nykyinen kevyt liikenne Kaivokselan puolelle Hämeenlinnanväylän suunnalta.

Taloyhtiömme lumenkasauspaikaksi on suunniteltu Palokujan pääty, ja erityisesti runsaslumisina talvina taloyhtiömme piha hukkuisi lumeen, ellei meillä olisi Palokujan päätyä, johon lumet voi kipata. Meillä ei ole muualla pihalla tilaa kasata lunta. Jos tämä viedään meiltä pois, taloyhtiömme

piha tulisi täyttymään lumesta runsaslumisina talvina. Tässä alla [vieressä] oleva kuva on otettu 15.1.2021 ja tämän jälkeen lunta tuli vielä tuohon verrattuna tuplamäärä. Kuvassa vasemmalla on jalkakäytävä, joka oli myös pois käytöstä tänä talvena lumen takia.

Jotenkin tuntuu siltä, että tässä on tehty suunnitelmia asumisviihtyvyyteen vaikuttavissa asioissa käymättä edes paikan päällä katsomassa tontteja ja ympäristöä. Vaikka jokin alue ei ole asemakaavoitettu, eivät kai suunnittelijat voi tehdä päätöksiä väylän tekemisestä alueen asukkaiden mielipiteiden yli? Jos suuri osa asukkaista vastustaa tätä kevyenliikenteenväylää, ei kai sitä voida rakentaa vastustuksesta huolimatta? Tuntuu muutenkin aivan järjenvastaiselta tämä koko suunnitelma rakentaa kevyenliikenteenväylä idyllisen omakotialueen tonttien läpi. Kaivokselassa on muutenkin vähän pientaloaluetta, ja nyt yhden sellaisen läpi rakennettaisiin kevyenliikenteenväylä.

YHTEENVETO

Näistä edellä mainituista lukuisista syistä vastustan Palokujan jatkamista kevyenliikenteenväylänä Palotielle omakotitonttien läpi. Tässä syyt vielä tiivistettyinä:

1. Kevyt liikenne pääsee edelleen hyvin kulkemaan Vaskipellontielle Palotien kautta ja Kaivokselan vanhalle puolelle Yhtiönkujan vierestä. En näe syytä rakentaa kevyenliikenteenväylää vanhan omakotialueen tonttien läpi.
2. Kevyt liikenne tuo mukanaan vaaratilanteita sekä taloyhtiömme pihalla leikkiville lapsille että autoilijoille.
3. Taloyhtiömme lumenkasauspaikka on Palokujan pääty.
4. Taloyhtiömme pihassa käy jo nyt varkaita, ja kevyen liikenteen väylän myötä he pääsevät helposti myös Palotien pihoille. Rauhattomuus alueella lisääntyisi.
5. Jos kevyen liikenteen väylällä sallitaan skoottereiden ajo, siitä aiheutuu taas lisää meluhaittoja alueen asukkaille.”

=> Palokujan jatke sijoittuu johtorasitteelle HSY:n vesi- ja viemärijohtojen päälle. Se lyhentää kävelyä Palotieltä päiväkotiin, kouluun, pysäkille ja Myyrmäen keskustaan ja toisaalta Vaskipellosta Keskuspuistoon. Kävelyn ja pyöräilyn edistäminen on kestävän kehityksen mukaista. Palotielle rakennetaan lisää asumista, myös Helsingin puolelle.

Palokuja on katu ja suunniteltu alun perin asemakaavassa 161500 (Kv 30.1.2006) ajokaduksi Palotielle asti, kuten oheinen havainnepiirros kaavaselostuksessa 30.11.2005 osoittaa. Rakennukset valmistuivat 19.5.2008, joten suunniteltu kadun jatkaminen on ollut taloyhtiön tiedossa. Palokuja olisi katuna tarpeeton pelkästään taloyhtiön tontteja varten.

Katu ei ole leikkipiha eikä lunta tai multaa saa kasata tontilta kadulle. Postilaatikot sijoitetaan nykyisin vain kadun toiselle puolelle.

Asemakaavalla ei voida vaikuttaa ihmisten käyttäytymiseen. Liikenne perustuu liikennesääntöjen noudattamiseen. Kaduilla saa kulkea kaikilla ajoneuvoilla.

Asuntojen ääneneristävyysvaatimukset vastaavat nykyistä ja tulevaa tiemelutasoa. Yhtiönkujalta ei tule ajoliittymää Hämeenlinnanväylälle.

Suunnittelija on käynyt paikalla. Katujen suunnittelussa tulee ottaa huomioon myös yleinen etu.

Kulkumuotojakauma kodin ja päiväkodin välisillä alle 2 km matkoilla on henkilöautolla 38 %, joukkoliikenteellä 6 %, polkupyörällä 16 % ja jalan 41 % (Tampere 2018). Matkan pituus ja liikenneyhteydet vaikuttavat kulkumuotojakaumaan.

30. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 31.3.2021 → Nro 49
Sähköverkko: ”Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden mukaisesti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannusten osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.”

Kaukolämpöverkko: ”Ei huomautettavaa. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannusten osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.”

31. Yksityishenkilöt (4), 31.3.2021
”Kaavassa on alustavasti suunnitelma Palokujan jatkamisesta Palotielle tonttien xxx kautta.
Jalankulkukadun toteuttaminen 5 metriä leveänä tulee vaatimaan merkittävästi tilaa molempien tonttien nykyisestä pinta-alasta. Tämä koskee erityisesti xxx tonttia, joka on jo nyt varsin kapea.
Lisäksi katu kulkee varsin kapeasta tilasta kahden omakotitalon välistä ja siirtää läpikulkuliikennettä talojen edestä selkeästi molempien tonttien piha-aluille. Läpikulkuliikenne siirtyy huomattavasti nykyistä lähemmäksi asuinrakennuksia. Katu ei lyhennä merkittävästi kävelymatkaa esimerkiksi Vaskipellon uudelle asuinalueelle. Tämän lisäksi Vaskipellon suurin asuntomassa on toteutettu Palotiestä selkeästi etelämmäksi.
Katulinjauksen alle tulee jäämään isoja jalopuita, kuten tonteilla olevia vaahteroita ja suuri tammi.
Palokujan jatke lienee jäänne kehä II:n suunnitelmassa, jossa jalankulkuteiden toteuttaminen Palotien ja Vanhan Kaarelantien risteykseen olisi ollut haastavaa. Nykyinen katusuunnitelma mahdollistaa hyvin toimivan jalankulkuliikenteen Palotie kautta Vanhalle Kaarelantielle ilman Palokujan jatketta.
Kadun toteuttaminen suunnitelman mukaan tulee vaikeuttamaan merkittävästi molemmille tonteille kaavassa annetun lisärakentamisoikeuden hyödyntämistä.”

=> Palokujan jatke Enbackankuja sijoittuu HSY:n vesi- ja viemärijohtojen päälle johtorasitteelle, jossa ei saa olla puita eikä rakennuksia. Tonttien lisärakennusoikeus voidaan toteuttaa, kunhan huoneiden pääikkunoita ei sijoiteta vastakkain. Katso vastine nro 29.

32. Yksityishenkilö, 31.3.2021 → Nro 3

1. ”Yleistä
Asemakaavaehdotus sijoittuu alueelle, joka on valtaosin pientalovaltaista aluetta ja joka on vuosikymmenten aikana orgaanisesti kehittynyt omaleimaiseksi ja kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi miljööksi. Eri-ikäinen ja mittasuhteiltaan inhimillinen rakennuskanta muodostaa maisemakokonaisuuden, jonka täydennysrakentamista suunniteltaessa tulisi noudattaa hyvin tarkkaa harkintaa ja kohtuullisuutta. Asemakaavaehdotus ei kaikilta osin täytä MRL:ssä ja yleiskaavassa asetettuja vaatimuksia.
Vantaan yleiskaavassa asetetaan yleiseksi tavoitteeksi tiivistää olemassa olevia rakennettuja ympäristöjä. Tiivistäminen ei kuitenkaan voi olla toimintaa ohjaava ainoa tavoite, vaan yleiskaavassa samalla edellytetään, että alueiden kehittämisessä ja täydennysrakentamisessa tulee parantaa kaupunkitilan viihtyisyyttä, turvata riittävät viheralueet. Olemassa olevien pientaloalueiden uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia alueen ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja.
MRL 5 §:n mukaisesti alueiden käytön suunnittelussa tulee edistää viihtyisän elinympäristön luomista ja vaalia rakennetun ympäristön kauneutta ja kulttuuriarvoja. Ehdotuksessa sinänsä tiedostetaan, että Vanha Kaarelantie, Palotie (erit. Palotie 5, 9 ja 10) ja Laitilantie ovat rakennusperintökohteita.
Konkreettisessa suunnitelmassa esitetyt rakennusoikeudet ovat kuitenkin ylimitoitettuja ja rakennuspaikat osin väärin kohdennettuja. Sen vuoksi täydennysrakentaminen on ehdotetussa muodossa juuri näiden alueiden kohdalla kaupunkikuvaa soveltumatonta.

Kaavan laadintaprosessi on leimannut kiire, eikä kaavoitusta ole riittävästi koordinoitu Helsingin puolella tapahtuvan tie- ja kaavasuunnittelun kanssa.”

2. ”Lisärakentaminen Palotiellä
Osallistumis- ja arviointisuunnitelman s. 7-9 on esitetty luonnos uusien rakennuspaikkojen ja rakennusoikeuksien jakautumisesta (oranssit kuviot). Ainakin nyt ehdotetussa muodossa Palotien 6a-6b ja 8 ja 10 kohdalle ehdotetut lisärakennukset ovat selvästi kohteeseen soveltumattomia ja esitetyt uudisrakennukset rikkoisivat kaupunkitilalle leimallisen sopusuhtaisen mittakaavan ja rakennukset peittäisivät nimenomaan kaupunkikuvallisesti arvokkaimmat kohteet, jotka ovat olennainen osa arvokasta ympäristökokonaisuutta. Palotien itäpuolen täydennysrakentamista koskeva ehdotus on huomattavasti tasapainoisempi ja ympäristön mittakaavaa kunnioittavampi.”

3. ”Kuninkaantammenrinteen ympäristö
Kaavaehdotuksen selvästi heikoin osa on Kuninkaantammenrinteen ympäristön esitetyt järjestelyt. Kaavassa on sijoitettu runsaasti rakennuksia Kuninkaantammenrinteen suunnitellun yhdyskadun läheisyyteen. Yhdyskatua suunnitellaan Hämeenlinnan väylältä Vanhalle Kaarelantielle. Suunnittelun (liikenne ja rakentaminen) painopiste on katulinjan sijainnin vuoksi Helsingin kaupungin puolella. Erityisesti tämän alueen osalta kaavoituksessa tulisi edetä kiinteämmässä yhteistyössä Helsingin kaupungin maankäyttöviranomaisten kanssa.

Välittömästi yhdyskadun pohjoispuolelle ketjuun sijoitettujen yksittäistalojen ryhmän kohdalla rakentamisessa ei ole otettu riittävästi huomioon liikennemelua. Suunnitelmia ja rakentamisen sijoittelua tulisi jatkovalmistelussa parantaa. Kuninkaantammenrinteen suunnitellun yhdyskadun eteläpuolelle jäävät suojeltavan VPK:n talon läheisyyteen merkityt rakennuspaikat ovat täysin epäonnistuneita. Tällä alueella ”täydennysrakentamisesta” tulisi kokonaan luopua. Erityisesti Laitilantie 9, 11 ja 12 kohdalle suunnitellut 142-170 m2 kokoiset rakennuspaikat 50 m2 rakennusoikeuksilla ovat jo kokonsa puolesta hyvin epätavallisia ja hyvän rakennustavan vastaisia. Esitettyjen rakennusoikeuksien järkevä taloudellinen hyödyntäminenkin on todennäköisesti mahdotonta.

Ehdotettu täydennysrakentaminen on myös selkeässä ristiriidassa maisemallisten ja kulttuuriarvojen kanssa. Rakennuspaikat istuvat kaupunkikuvallisesti äärimmäisen huonosti suojellun VPK:n talon ja Helsingin puolelle sijoittuvan Nydalin tilan yhdessä muodostamaan kulttuurimaisemaan, jonka säilyttäminen on Helsingin kaupungin tavoitteena.

Alue tulisi ainakin tässä vaiheessa jättää kokonaan lisärakentamisen ulkopuolelle, kunnes liikennesuunnittelu- ja kaavoitus on edennyt Helsingin puolella siihen pisteeseen, että kuntarajojen leikkauspisteenä oleva alue voidaan yhtenä kokonaisuutena järjestellä sekä Vantaan että Helsingin puolella sen ympäristöarvot turvaavalla tavalla.”

=> 1. Yleiskaava tähtää kaupunkirakeenteen tiivistämiseen ja täydentämiseen. Vastaavasti säilyy laajoja virkistysalueita. Aluetta täydennetään maltillisella tehokkuudella, joka säilyttää ympäristöä. Uudet talot sopivat vanhojen mittakaavaan. Vanhat tiet ja rakennusperintökohteet suojellaan. Palotien päästä pääsee Helsingin Maria Wiikin puiston kautta Keskuspuistoon. Kaavaan annetaan määräyksiä alueen keskeisistä yhteisistä piirteistä: kattokaltevuudesta ja julkisivuista.

Osallisille annettiin aikaa mielipiteiden antamiseen 2 kk, mikä on kaksin verroin asemakaavan nähtävillä oloon verrattuna. Asemakaavaa on laadittu yhdessä asukkaiden, Helsingin ja valtion kanssa ja kaavaan on sisältynyt MRL 66 §:n viranomaisneuvottelu.

2. Alue on kaavoitettu maanomistajien toiveiden mukaan. Nykyiset omakotitalot ovat 121–415 k-m2 suuruisia ja uudet 42–185 k-m2 suuruisia. Rakennusperintökohteet (Palotie 5, 9, kivimuuri ja kilometripylväs) jäävät näkyviin kaupunkikuvassa. Palotien länsipuoliset omakotitontit kaavoitetaan samalla tehokkuudella kuin itäpuolisetkin.

3. Tiiviimpi rakentaminen Kuninkaantammenrinteen viereen on perusteltua tonttien keskeisen sijainnin ja Helsingin puolen suunnitelmien vuoksi. Kaavaan on tehty meluselvitys.

Pienet tontit jäisivät muuten joutomaiksi, turhiksi katualueiksi. Niiden tonttitehokkuus on maltillinen ja tavanomainen, jolloin tonteille jää myös vihreää. Pienetkin talot ovat varsin yleisiä ja niille on hyvä kysyntä. Talot eivät ole erityisen pieniä, vaan 50–60 k-m2 kokoisia ja niihin liittyy lasitettu kuisti tai lasitettu terassi. Ne muodostavat alueelle pienimittakaavaisen kylämäisen keskuksen Pohjois-Kaarelan sisääntulokohtaan.

Helsingin ja Vantaan yhteiset tie- ja katusuunnitelmaluonnokset ovat olleet yhtä aikaa nähtävillä; niiden hyväksyminen edellyttää voimaan tulleita asemakaavoja.

Helsingin puolelle Nydalin ja Storkensin tiloille ollaan kaavoittamassa tiiviimpää asutusta kuin Vantaalle (kuvat s. 68). Vantaan asemakaava ei estä Helsingin puolen asemakaavoitusta.

33. As Oy Kaarviita, 31.3.2021 → Nro 15, 36

”määritellään asemakaavaan rakennusoikeudeksi tuo 620 kerrosneliömetriä, joka sisältää nykyiset rakennukset. Ei tehdä uutta tonttijakoa tässä vaiheessa, vaan säilytetään nykyinen.”

=> Koko tontille kaavoitetaan 700 k-m2 (e = 0,25), katso jäljempänä erillinen kuuleminen nro 36.

34. Yksityishenkilö, 31.3.2021 → Nro 6, 45, 51

”Alustava kaavaluonnos kelpaa meille xxx osoitteessa. Eli 500m2 uutta rakennusoikeutta, mahdollistaen kolme uutta asuinrakennusta.

Mikäli rakennusoikeutta tulee lisää toivoisimme tontin lohkomista. Tässä kaksi vaihtoehtoa: (keltaisella viivalla)”

”Tässä nyt on meille epäselvää että miten tarkasti tässä vaiheessa linjat pitää vetää ja mitä kustannuksia mistäkin koituu. Haluamme varmistaa että lohkottava tontti on yli 400m2, sitä emme ilman mittausta osaa sanoa. Mitä tietoja Vantaa tarvitsee tässä vaiheessa kaavoitusta? Pitääkö esimerkiksi valita vaihtoehto A tai B.”

=> Kiinteistölle tulee uutta rakennusoikeutta 500 k-m2. Tontit voi lohkoa kaavan voimaan tultua, jolloin kumpikin vaihtoehto on mahdollinen. Kaikki tontit ovat yli 700 m2:n suuruisia. Rakennusoikeus jaetaan tonteille myöhemmän mielipiteen nro 54 mukaisesti.

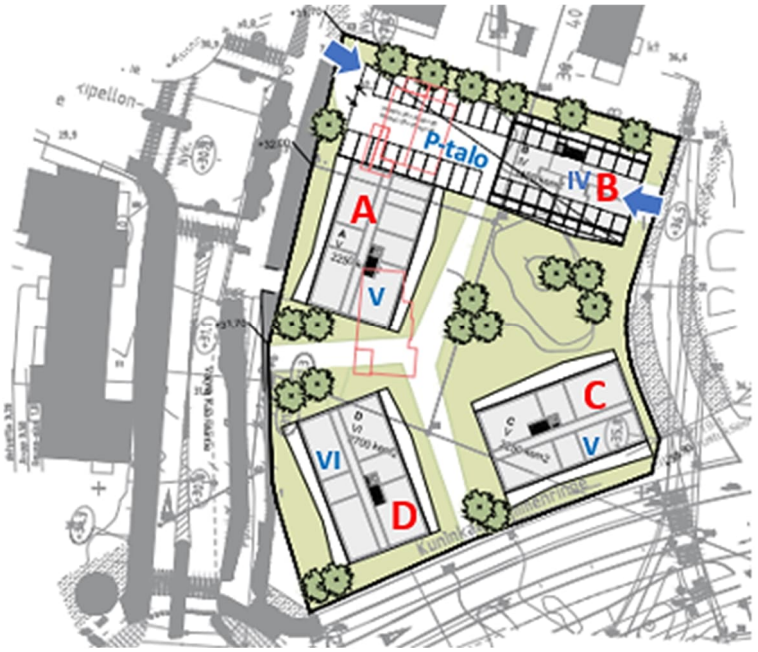
35. Yksityishenkilöt (4), 31.3.2021 → Nro 38, 55

--- ”kiinteistöjen omistajina haluamme tuoda esiin mielipiteenämme asemakaavan alustavista luonnoksista Kuninkaantammenrinteen kohdalla seuraavaa:

Hämeenlinnanväylän sekä Palotien ja Yhtiönkujan asemakaavan laadinnassa tulisi ottaa Kuninkaantammen liittymän mahdollisuudet Kaarenmäen alueen maankäytön tiivistämiseen.

Kuninkaantammen liittymän ja sen jatkeen, Kuninkaantammenrinteen ja kiertoliittymän vyöhykkeen tulisi olla selkeästi kerrostalojen korttelialuetta (xxx), joita vastapäätä on jo nykyisin kerrostaloja. Vantaan kaupunki omistaa Palotien puoleiset kiinteistöt xxx, jotka kaikki yhdistämällä saataisiin selkeä, uusi kerrostalokortteli Vanhan Kaarelantien uuden kiertoliittymän ja Kuninkaantammenrinteen kohdalle.

Liitteenä muutamia laatimiamme alustavia luonnoksia uudesta korttelista. Olemme valmiit neuvottelemaan kiinteistöjemme kaavoituksesta yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa.”



Vaihtoehto A
Neljä asuinkerrostaloa

Talo A	V	2 250 k-m2
Talo B	IV+	1 450
Talo C	V	2 250
Talo D	VI	2 700
Yhteensä		8 650

+) Talon alla pysäköintitalossa on lisäksi kaksi kerrosta, joista alempi maan alla.

Tonttien pinta-ala yhteensä noin 5 600 m2, tonttitehokkuus e = 1,54.

Autopaikat
- esitetty 1/120 => 72 ap
- normi 1/100 => 87 ap
- puuttuu 15 ap, joten kerrosalaa voisi olla vain 7 200 k-m2

Arkkitehtitoimisto Suunnitteluhuone Oy 2021

Vaihtoehto B
Kolme asuinkerrostaloa

Talo A	VI	3 200 k-m2
Talo B	VI	3 200
Talo C	VI	3 200
Yhteensä		9 600

Tonttien pinta-ala yhteensä noin 5 600 m2, tonttitehokkuus e = 1,71. Pysäköintitalossa on kaksi kerrosta.

Autopaikat
- esitys 1/120 => 84 ap
- normi 1/100 => 96 ap
- puuttuu 16 ap, joten kerrosalaa voisi olla vain 8 400 k-m2, kerrosluku IV-VI ja tonttitehokkuus e = 1,40.

Arkkitehtitoimisto Suunnitteluhuone Oy 2021

=> Alue on yleiskaavassa asuinaluetta A, jolla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Siksi alue kaavoitetaan pientalojen korttelialueiksi AO ja AP.

Vaihtoehto B on rakenteeltaan pienimuotoisempi ja siten parempi. Pysäköintilaitos sijoittuisi aivan naapureiden omakotitalojen terassien eteen. Toinen ajoliittymä on esitetty suoraan pääkadulle. Pihan melusuojaus on puutteellinen.

Kaupunki omistaa alueesta suurimman osan. Pientalotontteina kukin tontti on toteutettavissa erikseen. AP-tontin ajoitusrajoitus ei koske yksityisiä tontteja.

Erillinen kuuleminen Palotie 12:n tontista

Asemakaavaa piirrettäessä ilmeni, että tulevan tontin koko on 2818 m2. Siten tonttitehokkuudella e = 0,25 tontille voidaan osoittaa 700 k-m2 rakennusoikeus. Kiinteistölle lähetettiin sähköposti 21.7.2021, johon pyydettiin vastaus 16.8.2021 mennessä.

36. Asunto Oy Kaarviita, 23.7.2021 → Nro 15, 33
”otamme vastaan 700 kerrosneliömetrin rakennusoikeuden.”

Myöhästynyt mielipide

37. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä HSY, 12.8.2021 → Nro 46, 60
”Kaivokselan eritasoliittymän kohdalla kulkee itä-länsisuunnassa tärkeä päävesijohto DN 1000. Koska asemakaavan toteuttaminen ja päävesijohdon läheisyydessä rakentaminen voivat aiheuttaa johdolle vaurioriskin, tulee suunnitella tarvittavat johdon siirto- ja suojaustoimenpiteet. Toimenpiteiden suunnittelusta, toteutuksesta ja kustannuksista tulee neuvotella HSY:n vesihuollon kanssa hyvissä ajoin ennen kaavan toteutusta.

Kyseiselle päävesijohdolle tulee tonteille tai muille yksityisille alueille merkitä vähintään 12 metriä leveä johtokuja. Kaavamääräyksenä tulee lisäksi mainita, että johtokuja-alueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita tai syväjuurisia pensaita.

Asemakaava Kuninkaantammenrinteen ja Vanha Kaarelantien kiertoliittymällä saattavat vaatia hulevesiverkoston laajentumista. Muilta osin aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi. Jatkosuunnittelussa tulisi esittää yleisen vesihuollon alustava suunnitelma ja määrä- ja kustannusarvio.”

=> Kannanotto on lähetetty tiedoksi Uudenmaan ELY-keskukselle ja Väylävirastolle. Päävesijohto DN 1000 kulkee tämän kaava-alueen ulkopuolella. Yleisille alueille ei merkitä johtorasitteita, vaan johdot näkyvät kaupungin johtokartalla. Tonteille sijoittuu muita johtorasitteita. Tonteille annetaan mainittu kaavamääräys. Alueella on valmis kunnallistekniikka, joten vesihuollon esisuunnitelma ja kustannusarvio eivät ole tarpeen. Laitilankuja 1:n johdon siirtää maanomistaja.

Neuvottelut viranomaisten kanssa

Kaavan 161800 Palotie ja Yhtiönkuja suunnittelun yhteydessä neuvoteltiin asemakaavan tavoitteista Väyläviraston, Uudenmaan ELY-keskuksen ja Helsingin kaupungin kanssa Hämeenlinnanväylän tie- ja katusuunnittelun yhteydessä vuonna 2020.

Kaavan 161800 MRL 66 §:n viranomaisneuvottelu 16.3.2021 Helsingin kaupungin ja Uudenmaan ELY-keskuksen kanssa.

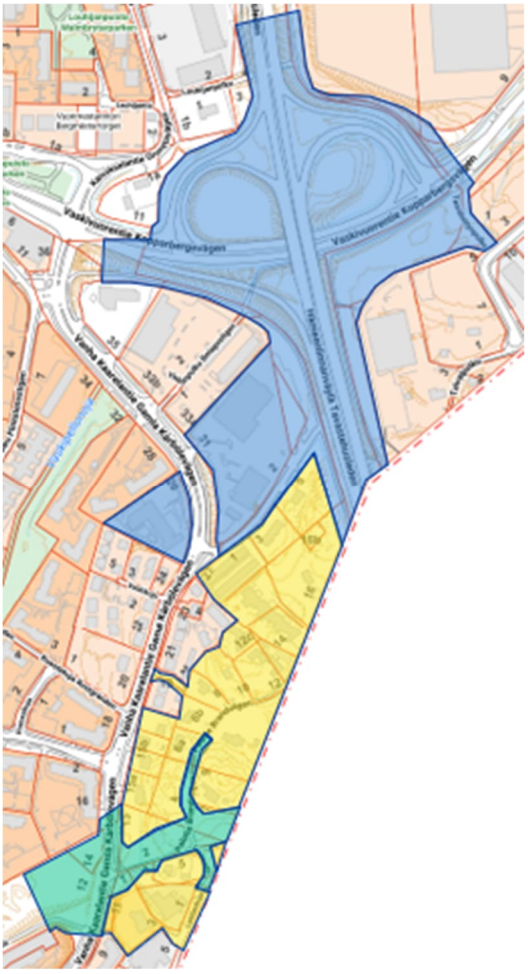
Kaavaan 161800 saatiin lausunnot Helsingin kaupungilta 14.2.2022, Uudenmaan ELY-keskukselta 15.2.2022 ja Vantaan kaupunginmuseolta 15.2.2022. Kaupunki antoi näihin vastineet, kaavaan 161800 Yhtiönkuja Kh 11.4.2022 ja kaavaan 162000 Kuninkaantammenrinne Kh 22.8.2022.

Uudenmaan ELY-keskukselle 29.11.2023 info kaavan 161900 Palotie aloittamisesta ja meluselvityksestä. Todettiin, että MRL 66 §:n viranomaisneuvottelu ei ole tarpeen.

Helsingin kaupungin kaupunkiympäristön kanssa kokous 15.4.2024 kummankin kaupungin suunnitelmista. Todettiin, että MRL 66 §:n viranomaisneuvottelu ei ole tarpeen.

Uudenmaan ELY-keskukselta ja Helsingin kaupungilta pyydettiin lausunnot.

Kaava-alueen jakaminen ja kaavoituksen jatkuminen



Asemakaava 161800 on jaettu kolmeksi kaavaksi:

161800 Yhtiönkuja
Sisältää Hämeenlinnanväylän, Yhtiönkujan, Yhtiönkuja 2 ja Vanha Kaarelantie 26. Ollut nähtävillä 12.1.–10.2.2022. Kaavaan jätetyt mielipiteet, lausunnot ja muistutukset on huomioitu jatkokäsittelyissä Kala 22.3.2022, Kh 11.4.2022, Kv 25.4.2022 hyväksytty, tullut voimaan 5.7.2022.

161900 Palotie
Sisältää Palotien, Laitilantien, Laitilankujan, Vanha Kaarelantie 11–17b, Yhtiönkuja 1–5, tontit ja kadut. Osallistuminen kaavassa 161800 Yhtiönkuja 27.1.–31.3.2021.
Uusi osallistuminen kaavana 161900 Palotie 3.4.–6.5.2024 ja 7.5.–21.5.2024. Nähtävillä 3.7.–3.9.2024, jolloin saatiin kaksi lausuntoa, ei muistutuksia, ja 4.12.2024–9.1.2025.

162000 Kuninkaantammenrinne
Sisältää Palotien, Laitilantien, Laitilankujan, Vanhan Kaarelantien ja uuden Kuninkaantammenrinteen katualueita. Alue on ollut osana kaavaa 161800 nähtävillä 12.1.–10.2.2022 ja kaavana 162000 nähtävillä 20.4.–19.5.2022. Käsittelyt Kala 22.3.2022, Kh 11.4.2022, Kala 9.8.2022, Kh 22.8.2022, Kv 19.9.2022 hyväksytty, tullut voimaan 15.11.2022.

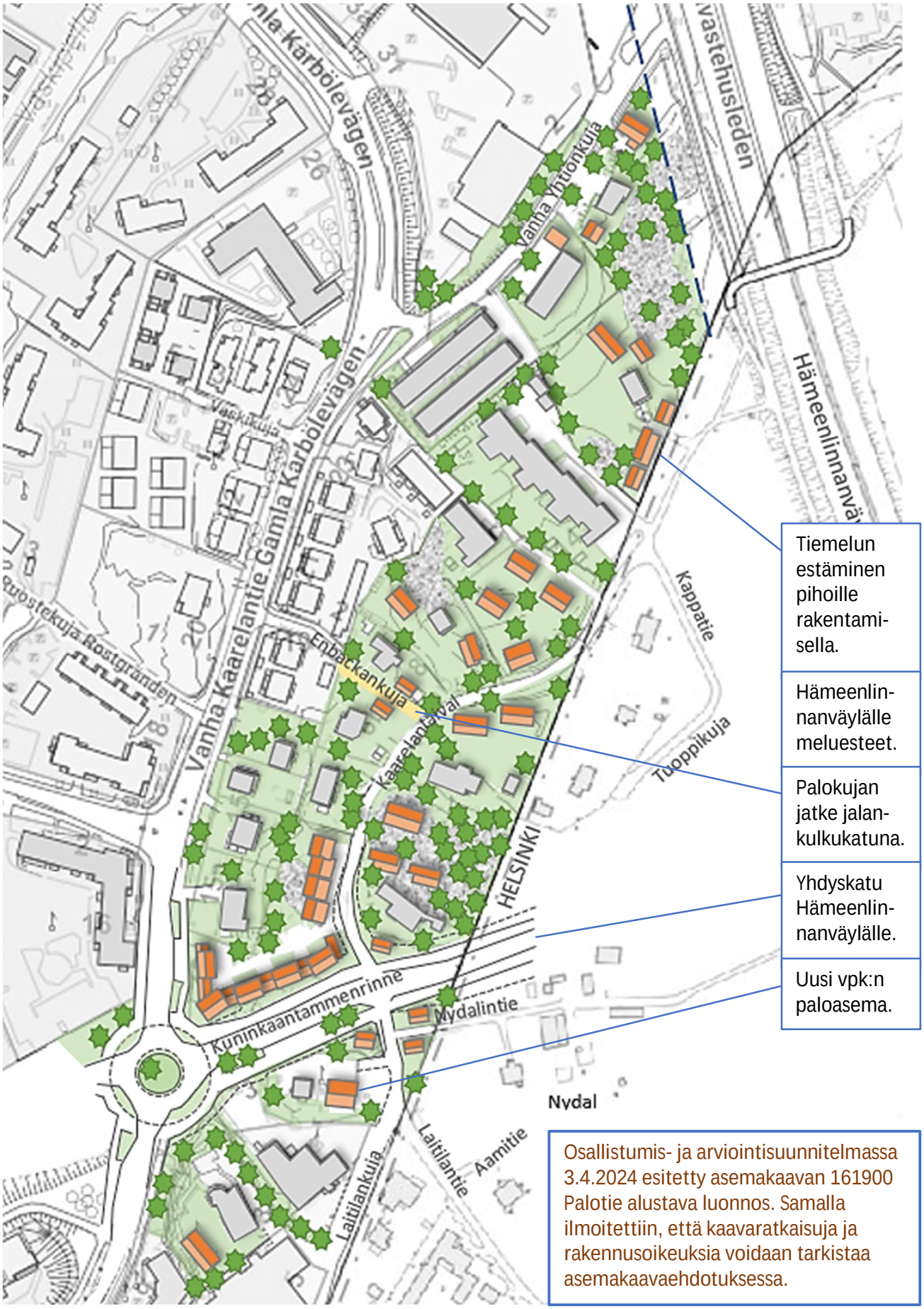
Kaava-alueen jakamisesta ilmoittaminen

Nähtävillä olon jälkeen asemakaavan 161800 Palotie ja Yhtiönkuja pohjoisosa on käsitelty asemakaavana 161800 Yhtiönkuja ja eteläosa asemakaavana 162000 Kuninkaantammenrinne. Tästä on ilmoitettu kaava-alueen maanomistajille ja naapureille kirjeellä ja internetissä kaavan sivulla 10.3.2022, Vantaan Sanomissa 12.3.2022, sekä lausuntojen ja muistutusten vastineissa 22.3.2022.

Kaavan 161900 Palotie vireille tulo

Kaavoitusohjelma kaupunkiympäristölautakunnassa 18.1.2022, 17.1.2023, 16.1.2024.
Ilmoittaminen kaavoituskatsauksessa Vantaan asukaslehdessä 5.3.2022.

Toinen osallistuminen ja vuorovaikutus kaavaan 161900 Palotie



- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) julkaistiin internetissä, postitettiin osallisille ja jaettiin kaava-alueella 3.4.2024, tiedoksi kaupunkiympäristölautakunnalle 9.4.2024. OAS sisälsi asemakaavaluonnoksen. Mielipiteet pyydettiin kirjaamoon 6.5.2024 mennessä.
- Kaavan vireille tulo ilmoitettiin kaavoituskatsauksessa verkossa 4.3.2024 ja Vantaan asukaslehdessä 13.3.2024 sekä Vantaan Sanomissa 10.4.2024.
- Asemakaavaluonnos oli nähtävillä kaavan kotisivulla 3.4. – 6.5.2024.
- Kävelykierros alueella järjestettiin 17.4.2024, alkaen paloasemalta klo 17.00.
- Kaavan materiaali on luettavissa https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/palotien-pientaloalue-taydentyy
- Asemakaavoituksen kuulutukset julkaistaan www.vantaa.fi > Asuminen ja ympäristö > Kaavoitus ja maankäyttö > Ajankohtaiset kaavat > Kaupunkisuunnittelun kuulutukset https://www.vantaa.fi/asuminen_ja_ymparisto/kaavoitus_ja_maankaytto/ajankohtaiset_kaavat/nahtavilla_olevat_kaavat/kaupunkisuunnittelun_viralliset_kuulutukset

Toisessa osallistumisessa saadut mielipiteet ja niiden huomioon ottaminen

38. Yksityishenkilö, 21.3.2024 → Nro 35, 55
”Onko kaupungilla jo omia tavoitteita Palotien alueen suhteen? Kaupunki omistaa minun naapurissani maata, ja vuoden 2021 OAS:ssa alueen täydennysrakentaminen on aika vähäistä. Kuninkaantammen liittymän ja Vanhan Kaarelantien risteys on ehdottomasti kerrostaloalueeksi soveltuvaa. Olisi hyvä, jos sinulla olisi aikaa tavata.”

=> Kaupungin tavoitteena on yleiskaavan toteuttaminen. Kaavaan on järjestetty osallistuminen 3.4. – 6.5.2024, tavattu 17.4.2024. Lisätty rakentamista korttelin 16190 eteläosaan.

39. Caruna Oy, 4.4.2024 → Nro 4, 17
”Kaava-alueella ei ole Caruna Oy:n sähköverkkoa.”

40. Asunto Oy Vantaan Professorinrinne, 8.4.2024 → Nro 2
”Asemakaavan muutosta suunnitteleville !

Esitämme As. Oy. Vantaan Professorinrinteen hallituksen yksimielisen mielipiteen suunnitellun Palokujan jatkamisesta jalankulkukatuna (Enbackankuja) Palotielle (Kaarelantaival).

VASTUSTAMME KUJAN RAKENTAMISTA SEURAAVISTA SYISTÄ:

As. Oy. Vantaan Professorinrinne sijoittuu tonteille 16190 ja 16191 joiden välistä kulkee Palokuja. Palokuja päättyy vastapäisen Palotie 8:n omakotitalon ja yhtiömme väliseen aitaan.

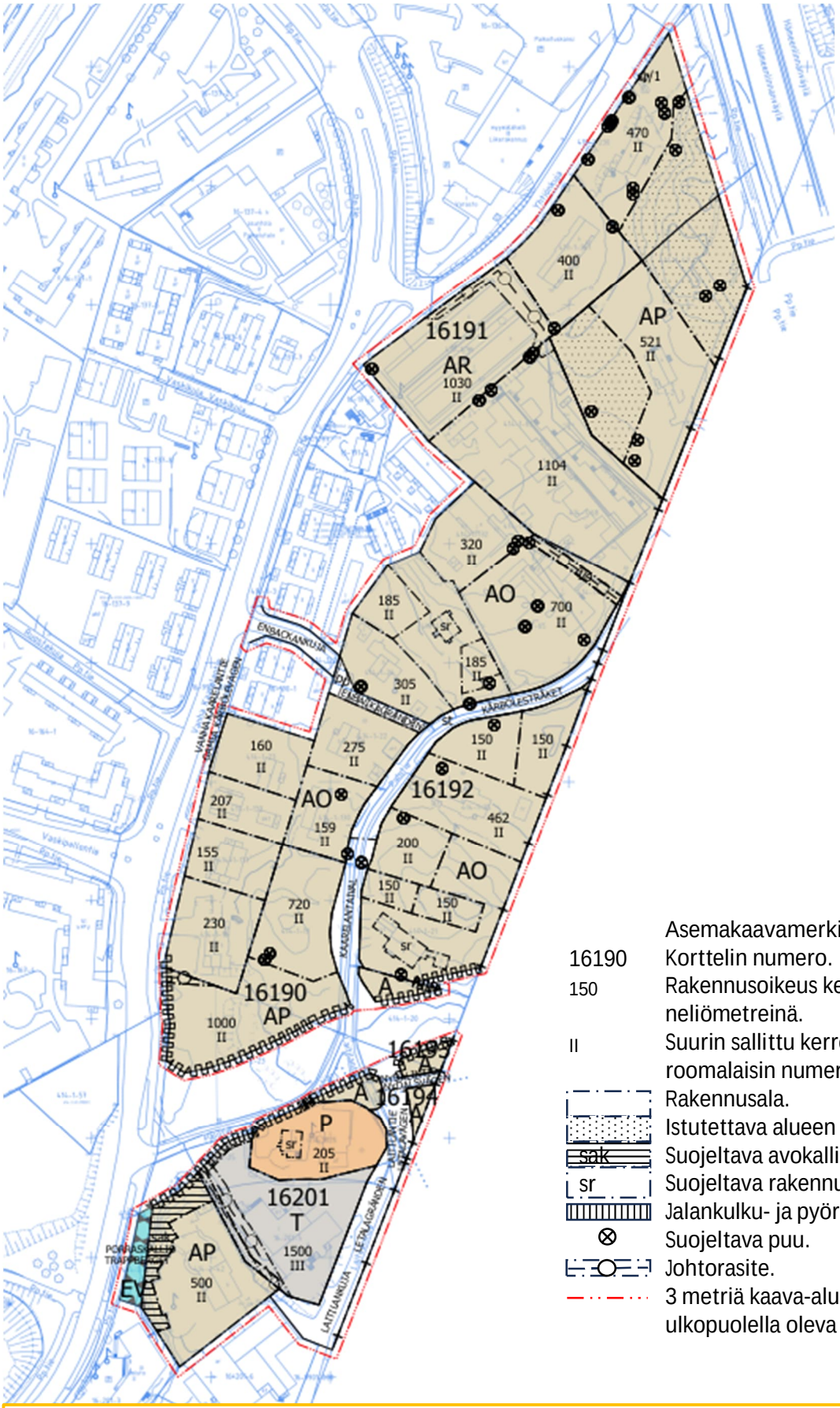
Palokujan pääty on talvikuukausina ainoa paikka, johon huoltoyhtiömme voi ajaa pihoilta auratut lumet ja Vantaan kaupunki Palokujalta auraamansa lumet. Tämä tarkoittaa, että suunniteltu jalankulkutie olisi lumikasan katkaisema talvikuukausina.

Kulku pihamme ja Palokujan kautta Palotielle on täysin tarpeetonta, koska kulku Hämeenlinnan tien bussipysäkeille ja kävelysillan yli tie itäpuolelle sujuu Palotien ja Yhtiökujan kautta sujuvasti.

Lisäksi toteamme, että yhtiössämme asuu runsaasti lapsiperheitä, jotka leikkivät pihalla ja kulkevat Palokuja 1:n ja 2:n talojen välillä leikkimässä muiden lasten kanssa. Uusi jalankulkukatu tulisi aiheuttamaan kävely- , polkupyörä- sähköpotkulauta- ja mopoliikennettä, joka vaarantaisi lasten leikkejä ja tulisi aiheuttamaan häiriöitä ja melua päivällä ja yöllä.

As. Oy. Vantaan Professorinrinteen hallituksen puolesta.”

=> Katso vastine nro 29.



Asemakaavaluonnos, joka oli nähtävillä asemakaavan verkkosivulla 3.4.–6.5.2024.
Luonnos sisälsi alustavia asemakaavamääräyksiä. Lisäksi esitettiin taulukko rakentamismahdollisuuksista tonteittain. Samalla ilmoitettiin, että kaavaratkaisuja ja rakennusoikeuksia voidaan tarkistaa asemakaavaehdotuksessa.

41. Yksityishenkilö, 12.4.2024
”Esittäisin kysymyksen ja pienen ehdotuksen liittyen Palotien kaavaan 161800 liittyen.

Onko aikeissa muuttaa Palotie -> Kaarelantaival?

Olisiko mahdollista tarkastella Palotien nimenmuutosta sekaannusvaarasta johtuen? Helsingin puolelta parisen kilometriä etelään löytyy jo käytössä olevia nimiä (esimerkiksi Kaarelan raitti, Kaarelankulku, Kaarelankuja, Kaarelantie). Kaarelantaival kovasti muistuttaa noita Helsingin puolen nimiä, mikä saattaa aiheuttaa sekaannusta. Tie-sanan johdannaisten eroja eivät oikein niin suomen- kuin vieraskieliset henkilöt erota, jolloin raitti, kulku, kuja, tie ja taival herkästi sekoittuvat. Ruotsinkieliset nimet ovat vielä asia erikseen ja se saattaa sekoittaa asiaa enemmän.

Olisiko nimi Kaarelan Palotie mahdollinen? Tai vastaava noista Helsingin puolen nimistä oikeasti erottuva nimi? Historiallisesti Kaarelan Palotie olisi miellyttävä nimi, nyt kun aikeissa on suojella Kårböle FBK:n rakennus (paloasema).”

=> Katu on keskiaikainen tie Kaarelasta Helsingin pitäjän kirkolle, jo kauan ennen paloasemaa. Ruotsalainen nimi Brandvägen viittaa enemmän palaneeseen maahan kuin paloasemaan. Uusi nimi on hyväksytty asemakaavaan 162000 Kuninkaantammenrinne (Nr 25.5.2021, Kv 19.9.2022).

42. Kaarelan VPK, 16.4.2024 → Nro 11, 47
”Aiemmin on ollut puhetta uuden asemarakennuksen rakentamisesta tontille ja sellainen onkin nyt asemaakavasuunnitelmaan piirretty. Palokunnan tilanne on kuitenkin nyt muuttunut, sillä Keski-Uudenmaan pelastuslaitos on rakentamassa Myyrmäkeen uutta paloasemaa, johon tulee myös tilat sopimuspalokunnalle. Pelastuslaitoksen kanssa käytyjen keskustelujen perusteella tällä hetkellä näyttää siltä, että toimintamme muuttaa nykyiseltä asemalta Myyrmäkeen vuoden 2026 aikana.

Jos/kun toiminta siirtyy, on nykyisen paloasemarakennuksen ylläpito rahoitettava muilla kuin pelastuslaitoksen avustuksilla. Kysyisinkin, että onko mahdollista kaavoittaa palokunnan tontti (Palotie 5) niin, että se on tulevaisuudessa mahdollista lohkoa ja rakentaa tontille omakotitaloja (tehokkuus 0,25 tai 0,35)? Tonttien vuokraamisella tai myymisellä saisimme tarvittavia varoja kiinteistön ylläpitoon. Mikäli tämä onnistuu, voimmeko kenties myydä näitä tontteja omakotitaloja varten jo vuoden 2025 aikana, ennen kuin asemakaava on hyväksytty?

Näemme palokunnassa, että vaikka paloasemarakennus on kulttuurihistoriallisesti arvokas, hankaloittaisi suojelupäätös aseman kunnossapitoa ja mahdollisesti tontin myyntiä myöhemmässä vaiheessa. Tästä syystä yhdistyksemme tulee vastustamaan suojelua, teemme tämän kuitenkin erikseen kirjaamon kautta.”

=> Kaarelan paloasema on suojeltava rakennusperintökohde (118 k-m2), jota koskee maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n hävittämiskielto. Tontti voidaan muuttaa asuintontiksi.

TKa 29.4.2024

Tontinkäyttökaavioita. Vpk:n tontin ala 1 521 m2, rakennusoikeus 418 k-m2, josta uutta 300 k-m2, tonttitehokkuus e = 0,275. Paloasema jää näkymään Kuninkaantammenrinteelle. Rakennusluvan saa vasta, kun asemakaava on voimassa. Tiedoksi vpk:lle 29.4.2024.

Palotien ja Laitilankujan risteys, Kuninkaantammenrinteen paikka. Taustalla Helsingin puolella Nydalin tila (talo 1910). TKa 20.2.2022

43. Kiertokävely kaava-alueella, 17.4.2024 klo 17.00–18.55
Paikalla oli aluearkkitehti ja noin 30 osallista. Reitti Paloasema – Palotie – Hämeenlinnanväylä – Yhtiönkuja – Vanha Kaarelantie – Palotie. Keskusteltiin erityisesti vpk:n toiminnan siirtymisestä Myyrmäkeen, paloaseman suojelusta ja tontista, kerrostaloista, pikkutaloista, Kuninkaantammen-rinteestä, melutilanteesta ja meluaidasta, maanomistajien rakentamistoiveista, Enbackankujan tarpeesta, Palotie 10:n talosta ja kivimuurista, Palotien katualueesta ja ilmeestä, Palotie 16:n piha-piiristä, Yhtiönkuja 5:n uudistalosta, Yhtiönkuja 1 ja 3 autopaikkatarpeesta, Palokujan lumikasasta. Esitettiin myös koirapuistoa Palotie 2:n kohdalle.

=> Mielipiteet pyydettiin lähettämään kirjaamoon.

44. Yksityishenkilö, 24.4.2024 → Nro 21
”1) Palokujan jatkaminen pyöräily-ja jalankulkukatuna Palotielle ei mielestäni ole tarpeellista, sillä kevyt liikenne toteutuu riittävän hyvin pitkin nykyistä Palotietä. Toteutettuna katu myös rikkoo alueen yhtenäisyyttä, kutistaa omalta osaltaan alueen väljyyttä ja vähentää viheraluetta.

2) Kohteessa Palotie 10 oleva nykyinen rakennus ehdotetaan suojeltavaksi. Tulevaa tonttia kiertää kiviaita, joka on ilmiselvä osa noin sata vuotta sitten lohkottua tilaa ja on käsitykseni mukaan nykyistä rakennusta selvästi vanhempi. Kiviaidan säilyminen tulee kaavoituksen yhteydessä, rakennuksen tapaan säilyttää.

3) Kaavaehdotuksessa tontille sallitaan kaksi uutta asuinrakennusta. Pohjoisemman rakennuksen osalta ehdotan, että rakennuksen kattoharja voidaan haluttaessa rakentaa kohtisuoraan nykyisen rakennuksen harjaan verrattuna. Tällöin uuden rakennuksen pitempi sivu on likimain Palotien suuntainen ja näkymä rakennuksesta on Palotielle päin ei naapuritonttien autokatoksen ja takapihojen suuntaan. Uuden, eteläisemmän rakennuksen osalta ehdotan, että sen kattoharja voidaan rakentaa nykyisen rakennuksen kattoharjan suuntaiseksi.

4) Molempien uusien rakennusten kattokaltevuuden tulee yhdenmukaisuuden takia mielestäni olla nykyisen rakennuksen mukainen ja siten kaavaehdotuksessa määriteltyä jyrkempi eli 1:1,6”

=> 1. Palokujan jatkeella on jo johtorasite. Kadun jatkeesta katso vastine nro 29. 2. Kivimuuri suojellaan, mutta ei taloa (kaupunginmuseo 3.9.2024), jota suojelee tiukka rakennusala ja nykyinen rakennusoikeus. Tontti on lohkottu 1921. 3. Asemakaavassa ei määritellä katonharjan suuntaa. 4. Nostetaan kattokaltevuus AO-tonteille 1:2–1:1,5 sekä AP-tonteille 1:1,5–1:1 (vakiokattotuolit).

45. Yksityishenkilö, 25.4.2025 → Nro 6, 34, 51
--- ”Rahallisesti ja ajallisesti, onko parempi ehdottaa lohkomista tässä vaiheessa vai voiko sen tehdä tulevaisuudessa suht koht samaan hintaan. Olettavasti aikaa vie enemmän tulevaisuudessa. En oikein ymmärrä mitä kaikki kustannuksia lohkomisesta tulee, löytyykö tähän jotain vinkkiä miten tuo lasketaan?”

=> Tämä asemakaava ei sisällä tonttijakoja.

46. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, 29.4.2024 → Nro 37, 60
”Asemakaava-aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu Vanhalle Kaarelantielle, Palotielle ja Palokujalle. Liityttävien johtojen kapasiteetit tulee tarkastaa jatkosuunnittelussa. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää Palokujan jatkeelle ja asemakaavan muutoksen laatimisen johdosta muodostuvien uusien tonttien yleiseen vesihuoltoon kytkentää varten.

Yleisen vesihuollon jatkamisen tarve Palotiellä tulee tarkastella kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä. Mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa Palokujalla ja Yhtiönkujalla, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa ja suunnitelmat hyväksyttää HSY:llä.”

=> Vesimäärät kasvavat niin vähän, että vesijohtojen ja viemäreiden kapasiteetti riittää. Laitilankuja 1:n johdon siirtää maanomistaja. Muita johtoja ei tarvitse siirtää ja niille merkitään asemakaavaan johtorasitteet. Palokujan jatke on mitoitettu HSY:n johtorasitteen mukaiseksi.

47. Kaarelan VPK, 30.4.2024 → Nro 11, 42
--- ”Keskustelemme suojelupäätökseen ja kuntotarkastukseen liittyvistä asioista yhdistyksen hallituksessa ja olemme sitten lopputulemasta riippuen yhteydessä kaupunginmuseoon.”

=> Kaupunginmuseon lausunnot → nrot 28, 48.

48. Vantaan kaupunginmuseo, 2.5.2024 → Nro 28, 62
--- ”Nyt kuultavana olevan asemakaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on esitetty kolmen inventoidun rakennuksen suojelua. Museo pitää kulttuuriympäristön vaalimiseen liittyvää tavoitetta hyvänä, mutta toteaa yhä, että kyseisten rakennusten ja kilometripylvään suojeluperusteet tulee tutkia riittävällä tarkkuudella kaavatyön aikana. Museon kulttuuriympäristötietokannassa olevat tiedot ovat puutteellisia muun muassa rakennusten alkuperäisyyteen ja kylän historiaan liittyen. Myös pihapiirit tulee huomioida osana rakennusten arvotusta.

Jos rakennuksilla todetaan suojeluperusteita ja ne päätetään suojella, on kaavassa huomiotava myös niiden kyläkuvallinen arvo ja sen säilyminen. Suojeltavien rakennusten kohdalla tulee uudisrakennusten määrää, massoittelua ja sijoittelua tontilla miettiä siten, että uudisrakentaminen ei heikennä vanhojen rakennusten suojeluperusteita. Näkymälinjat ja mittakaavallinen yhteneväisyys ovat tärkeitä huomioida.

Kaava-alueella sijaitseva arvokas tielinjaus, Palotie, on on läntisin osa reittiä, joka johtaa Kaarelasta Hakuninmaan kautta Vantaanjoen eteläpuolta Haltialaan ja joen yli Tammistontielle ja siitä edelleen Helsingin pitäjän kirkonkylän eteläpuolelle. Tie esiintyy kuninkaankartastossa 1700-luvun lopulla, mutta se saattaa olla vanhempikin. Kaarela (Kårböle) mainitaan asiakirjoissa ensimmäisen kerran jo vuonna 1417 ja Kaarelasta on varmasti johtanut tie Kirkonkylälle jo kylän alkuajoista asti. Näin ollen voi olla mahdollista, että linjaus on jopa keskiaikainen.

Palotie on säilyttänyt vanhan luonteensa ja linjauksensa. Alkupäästään paloaseman kohdalla on tieltä hyvät näkymät eri suuntiin. Palotie haarautuu Vanhalta Kaarelantieltä ja sen alkuperäinen suunta on ollut kohti Haltialaa Vantaanjoen etelärannalla. Nykyään Hämeenlinnanväylä katkaisee tämän yhteyden. Tien muut osat ovat Helsingin puolella. Museon näkökulmasta Palotien linjauksen säilyminen tulee turvata asemakaavassa tarkoituksen mukaisella suojelumerkinnällä ja määräyksellä.”

=> Kaupunginmuseon arvottamat rakennusperintökohteet merkitään suojelukohteiksi. Kaupunginmuseon lausunnon 3.9.2024 mukaisesti suojellaan Vpk:n talo, Palotie 9:n asuintalo, Palotie 10:n kivimuuri ja Yhtiönkuja 5:n kilometripylväs. Nämä on perusteltu s. 3–6 ja jäävät näkymään kaduille. Asemakaavaan annetaan kaupunginmuseon esittämät suojelumääräykset. Alueella sallitaan maltillinen täydennysrakentaminen, mikä säilyttää ympäristöä. Palotie 10:n taloa, joka on todistetusti 1940-luvulta, suojelee tiukka rakennusala ja nykyinen kerrosala.

Kuninkaantammenrinne ja Kaarelantaipaleen eteläosa sijoittuvat leikkaukseen, joten nykyinen Palotie ei siltä osin säily. Ratkaisu on hyväksytty lainvoimaisessa asemakaavassa 162000 Kuninkaantammenrinne (Kv 19.9.2022). Palotien pohjoisosa merkitään suojeltavaksi tieksi st. Palotie on ollut yhteys kirkolle myös pitäjän länsiosista (Konala, Mäkkylä, Kilo, Suurhuopalahti, Otsolahti). Helsingin pitäjä mainitaan 1331.

Kilometripylväs on muistomerkki valtatie 3:n vanhasta linjauksesta 1938–1950-luvun lopulle. Pylväästä on poistettu valtatien numero ja kilometrilukemat, koska se ei ole enää liikennemerkki. Katso vastine nro 59.

49. Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy, 2.5.2024 → Nro 30
Sähköverkko: --- ”Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueelle on tarpeen osoittaa tilavarauksia uusille muuntamoille. Vanha muuntamo M712 (Vanha Kaarelantie 9) on tulossa saneerausikään ja sen nykyiseen sijaintiin tulee osoittaa paikka uudelle muuntamolle. Toisen muuntamon paikkaa ehdotetaan Palotien varteen, Palotie 3. Molempiin kohteisiin halutaan vm- merkinnät kaavakartalle. --- Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.”

Kaukolämpö: ”Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia ---. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.”

=> Neuvoteltu 3.5.2024. Vanha Kaarelantie 11:n muuntajalle esitetään nykyinen paikka, mikä säästää Porraskalliota. Palotie 3:n muuntajan paikka merkitään katualueeksi. Muuntajille tulee kaavaan vm-merkinnät.

50. Yksityishenkilö, 2.5.2024 → Nro 5, 13, 26
”Katson, että kyseisellä tontilla ei ole tarvetta eikä halua lisätä rakennusoikeutta, sillä nykyinen rakennus palvelee tarpeitamme erinomaisesti.”

=> Tontille merkitään nykyinen kerrosala 170 k-m2.

”Koskien Kuninkaanrinne-hanketta, haluan tuoda esille näkemykseni sen tarpeettomuudesta. Vaikka hanke on jo asemakaavoitettu jokin aika sitten, se ei automaattisesti tarkoita sen toteutumista. Mielestäni suunniteltu tiehanke kuitenkin vaarantaisi Palotien alueen kokonaisuuden kooltaan ja aiheuttaisi melua, joka haittaisi alueen asukkaita. Lisäksi liittymien lisääminen aiheuttaisi ruuhkia Hämeenlinnan väylälle. Mikäli Helsinki ei saa Kuninkaantammen tunnelia ja Perhekunnantietä asukkailleen, en näe tarvetta rakentaa uusia teitä Vantaan puolelle.”

=> Kuninkaantammenrinne on jo ratkaistu yleiskaavassa (2021) ja asemakaavassa 162000 (2022). Hankkeen toteutus sisältyy MAL-investointiohjelmaan 2024–2027 (MAL 2023, Kv 13.11.2023).

”Lisäksi haluan kiinnittää huomiota jatkuvaan tiivistämiseen ja rakentamiseen Vantaalla. Toivoisin, että kaupunki hidastaisi hieman tahtia ja panostaisi olemassa olevien alueiden kunnostamiseen ennen uusien rakennusten aloittamista. Asukkaat arvostaisivat varmasti enemmän laadukasta ympäristöä ja palveluita määrän sijasta.”

=> Kasvavassa kaupungissa tarvitaan uusia asuntoja. Tiivistäminen ja täydentäminen ovat yleiskaavan pääperiaatteita, millä säästetään laajoja virkistysalueita. Alueen maltillinen täydentäminen säilyttää ympäristöä.

”Melueste joka on ollut suunnitelmissa kymmeniä vuosia on hyvin tervetullut hanke. Se palvelee parhaiten tarkoitustaan jos se alkaa Kaivokselan liittymästä - Toyotan kohdalla edes nykyisen aidan korkuisena jotta rengasäänet vähenevät - ja jatkuu Kannelmäkeen asti. Melueste toimii parhaiten mikäli se rakennetaan Hämeenlinnanväylän ja jalkakäytävän väliin jotta jalkakäytävällä voisi kulkea ilman Hämeenlinnanväylän melua. Ei todellakaan ole mikään nautinto kulkea siinä tällä hetkellä ja varmaan ymmärrätte ettei joku Kuninkaantammenrinne paranna asiaa millään lailla, päinvastoin. Olen myös vakuuttunut siitä että Kuninkaantammen asukkaat ovat asiasta samaa mieltä. Hekin toivovat että metsäkaistale Kuninkaantammen ja Hämeenlinnanväylän välissä säilyy nykyisellään.”

=> Tiesuunnitelman luonnoksessa 9.12.2020 melueste sijoittuu tien ja raitin väliin.

51. Yksityishenkilö, 5.5.2024
”AR, Rivitalojen korttelialueen (16191) autopaikkojen vähimmäismääräksi esitetty 1,3 ap/ asunto. Osoitteessa Yhtiönkuja 1 sijaitsee 12 asuntoa ja 14 autopaikkaa, eikä tontille mahdu niitä yhtään enempää. Autopaikkamääräksi kaavaan ehdotan 1 ap/asunto.”
Yhtiönkujan nimimuutos? Mikäli Kauniainen ei muuta Yhtiönkujansa nimeä, (koska on vanhempi ja aikaisemmin nimetty) ja Yhtiönkuja pakosti(?) nimettävä uudelleen, niin esitän nimeksi Uusi Yhtiönkuja.”

=> Tarkistetaan autopaikkamääräksi nykyinen 1 ap/asunto. Yhtiönkuja on nimetty kaavassa 161800 Yhtiönkuja (Kv 25.4.2022), mutta nimiasiaa voidaan käsitellä vielä erikseen.

52. Yksityishenkilö, 5.5.2024 → Nro 27, 52
”Pitkän pohdinnan jälkeen olen tullut siihen päätökseen että Palotie 16 jää sellaiseksi kun se on tänä päivänä. Tontille rakentaminen ei ole tällä hetkellä ajankohtaista. Kun se päivä tulee olen yhteydessä asianomaisiin.

=> Kaavaan merkitään nykyisten asuin- ja talousrakennusten kerrosala 142 k-m2.

Tontilla löytyy minun isän isoisän rakentama kivmuuri joka jäisi kaupungille luovutettavan maa-alueen, 648 m2 tiealueeksi, alle. Haluaisin että kohta satavuotiasta muuria suojeltaisiin turhilta teiltä ja kaivauksilta. Kevytliikenne mahtuu hyvin kävelysillan alle ja suunnitteilla olevat melu-esteet voi rakentaa ajotien ja kevytliikennetien väliin. Myöskin tätä mieltä oli xxx. Niin on tehty Helsingin puolella Kehä 1:stä Kaarelantielle. Onko tämä ratkaisu liian vaikea Vantaan suunnitteli-joille.

=> Hämeenlinnanväylän tiealue ja raitti ovat jo asemakaavassa 161800 Yhtiönkuja (Kv 25.4.2022). Hämeenlinnanväylälle tarvitaan kolmannet kaistat, mikä siirtää myös Kaivokselan ajoramppia, kun tien levennys jatkuu Klaukkalan liittymään asti. Tiesuunnitelman luonnoksessa (2020) melu-aita on esitetty tien ja raitin väliin.

Hämmästyksekseni ”meidä kylän maamerkki” Kårböle Fbk, Kaarelan Vpk jäisi hoitoa ja käyttöä vaille toiminnan siirtyessä uusiin tiloihin Myyrmäkeen. Kuntokartoituksen myötä selviää missä kunnossa rakennus on. Käyttäjiä löytyy varmasti jos vuokra on kohtuullinen. Esimerkiksi kerho-toimintaa, kokoustilaa tai askartelua varten. Yläkerrassa asui aikoinaan neljähenkinen perhe.

=> Paloasemaa koskee maankäyttö- ja rakennuslain 54 §:n hävittämiskielto. Se säilyy asuntona.

Kuninkaantammenliittymä on turha liitymä jolla on ympäristöhaitallisia vaikutuksia. Taas kerran, avatkaa Perhekunnantie autoliikenteelle tai vaikkapa bussitunneli niin ”autoton” Kuninkaantammi pääsee liikkumaan.”

=> Kaivokselan eritasoliittymä ja Vaskivuorentien / Kaivokselantien / Vanhan Kaarelantien risteys ovat jo nyt ylikuormitettuja ja kaupunkiseutu kasvaa. Kuninkaantammenrinne on jo hyväksytty Vantaalle asemakaavassa 162000 Kuninkaantammenrinne (Kv 19.9.2022). Kuninkaantammenrin-teelle tulee myös bussi 431 Elielinaukio – Kivistö. Perhekunnantie johtaisi liikennettä asuntoalueen läpi. Eritasoliittymä johtaa liikenteen pääväylälle. Eritasoliittymän kaavoittaa Helsinki.

53. Yksityishenkilöt (2), 5.5.2024
”Asemakaavassa on suunnitelma Palokujan jatkamisesta Palotielle tonttien xxx kautta.

Jalankulkukadun toteuttaminen muuttuneen linjauksen mukaan tulee vaatimaan merkittävästi tilaa tontin xxx nykyisestä pinta-alasta. Linjauksen seurauksena joudutaan purkamaan tontilla olevia rakennelmia ja poistamaan nykyisä puustoa ja muuta kasvillisuutta.

Jalankulkukatu kulkee varsin kapeasta tilasta kahden omakotitalon välistä ja siirtää läpikulkuliikennettä talojen edestä selkeästi molempien tonttien piha-aluille. Läpikulkuliikenne siirtyy huomattavasti nykyistä lähemmäksi asuinrakennuksia. Katu ei lyhennä merkittävästi kävelymatkaa esimerkiksi Vaskipellon uudelle asuinalueelle. Tämän lisäksi Vaskipellon suurin asuntomassa on toteutettu Palotiestä selkeästi etelämmäksi. Palokuja ei paranna julkisen liikenteen saavutettavuutta bussipysäkkien paikkojen vaihtuessa.

Palokujan jatke lienee jäänne kehä II:n suunnitelmassa, jossa jalankulkuteiden toteuttaminen Palotien ja Vanhan Kaarelantien risteykseen olisi ollut haastavaa. Nykyinen katusuunnitelma mahdollistaa hyvin toimivan jalankulkuliikenteen Palotie kautta Vanhalle Kaarelantielle ilman Palokujan jatketta. Palokujan toteuttaminen ei ilmeisesti ole ollut minkään tahon toiveena, joten toteutus vain siksi, että se on aikoinaan kyseiseen paikkaan suunniteltu, on perusteeton.

Kadun toteuttaminen suunnitelman mukaan tulee vaikeuttamaan merkittävästi molemmille tonteille kaavassa annetun lisärakentamisoikeuden hyödyntämistä.

Kävelykierroksella 17.8. kierroksen vetäjä toi esille, että katualueiden suunnittelua ja linjauksia voidaan jatkossa määritellä siten, että alueen sallittu äänitaso on jopa 60 dB. Palotien uusinkin rakennuskanta on 2000-luvun taitteesta, jolloin rakennuksia ei ole suunniteltu vastaamaan näin korkeaa äänitasoa. Tämä on otettava huomioon katulinjauksia ja meluesteitä suunniteltaessa.”

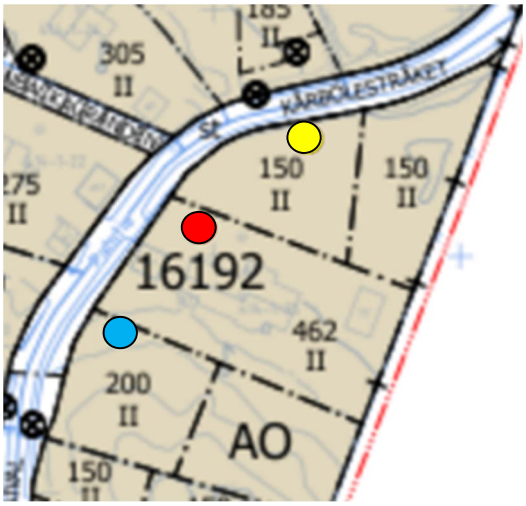
=> Palokujan jatke tulee HSY:n johtorasitteelle, jolla ei saa olla rakennuksia, raskaita rakenteita, puita eikä syväjuurisia pensaita. Yhteys lyhentää kävelyä Palotieltä päiväkotiin, kouluun, pysäkille ja Myyrmäen keskustaan ja toisaalta Vaskipellosta Keskuspuistoon. Palotielle tulee lisää asumista, myös Helsingin puolelle. Siten Palokujan jatke on yleisen edun mukainen. Tehty meluselvitys. Katso vastine nro 29.

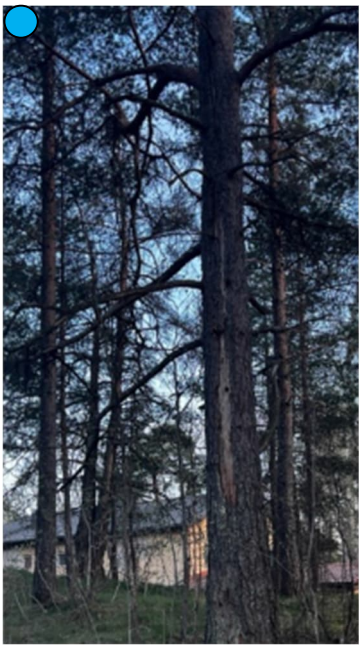
54. Yksityishenkilöt (2), 5.5.2024 → Nro 6, 34, 45
”1. Ehdotetaan muutosta uuden rakennusoikeuden jakoon xxx. Yhteensä uutta rakennusoikeutta edelleen 500m2 mutta jaettu eri tavalla.

2. Ehdotetaan että [sinisellä,] punaisella ja keltaisella merkattuja puita ei suojella osoitteessa xxx.

1.

2.





Talon edessä oleva lehtipuu on huonokuntoinen ja puusta irtoavat oksat rikkovat jo nyt tiilikattoa Havupuut kalliolla: Kalliolla olevien mäntyjen kunto on viimevuosina huonontunut ja niitä on joudutta kaatamaan. Tämän alueen puita voidaan omistajan toimesta suojella terveellä järjellä. Keltaisella merkitty mänty kasvaa vinoon eikä sen juuret tule kantamaan sitä että oksia on vain toisella puolella puuta.

3. Ehdotetaan että Enbackankuja nimistä kevyen liikenteen väylää ei rakennetta, koska tie ei merkittävästi lyhennä kävelymatkaa Myyrmäkeen, bussipysäkeille tai Vaskipuistoon."

=> 1. Rakennusoikeudet on tarkistettu eri rakennusaloille. 2. Maisema-arkkitehti 8.5.2024 inventoi puut ja merkitsi tontille 18 uutta arvopuuta. Männyllä on paalujuuri. 3. Enbackankujasta katso vastine nro 29.

55. Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL, 6.5.2024 → Nro 24
"Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymällä ei ole uutta lausuttavaa Kaivokselan Palotien asemakaavaluonnoksesta. HSL on antanut 26.3.2021 lausunnon Palotiestä. HSL haluaa osallistua kaavan ehdotusvaiheeseen."

56. Yksityishenkilöt (2), 6.5.2024 → Nro 35, 38
"xxx kiinteistön omistajina haluamme tuoda esiin mielipiteemme Palotien OAS:sta ja siinä esitetystä asemakaavaluonnoksesta.

Oma kiinteistömme on rakennettu vuonna 1958, joten talomme ikkunoiden ja seinien äänieristys ei ole nykystandardien mukaista. Koemme jo nykyisen liikennemelun Vanhalla Kaarelantiellä haitalliseksi. Kuninkaantammenrinne -kadun ja kiertoliittymän toteuttaminen Vanhan Kaarelantien risteykseen saakka johtaa liikenteen huomattavaan lisääntymiseen tässä kohtaa."

=> Sekä nykytilanne (2021) että tiemeluennuste (2050) on länsijulkisivulla 55–60 dB, mikä edellyttää tavanomaista 30 dB ääneneristävyyttä. Lentomelutaso Lden 50–55 dB edellyttää 32 dB ääneneristävyyttä. Asuintalon ääneneristystä voidaan parantaa lisälaseilla tai ikkunoita vaihtamalla.

”Olemme aiemmin esittäneet kaavoittajalle, että Vanhan Kaarelantien risteyksen ja Kuninkaantammenrinteen risteysalueen vieressä oleva kortteli tulisi kaavoittaa kerrostalojen korttelialueeksi (AK) jo liikenteen melun lisääntymisen vuoksi. Tämä ehdotus koski Vantaan kaupungin omistamia kiinteistöjä xxx sekä omistamaamme kiinteistöä xxx ja naapurimme omistamaa kiinteistöä xxx. Näiden kiinteistöjen alue sopisi mielestämme paremmin kerrostalojen korttelialueeksi.

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaavassa Palotien kaava-alue on merkitty pientaloalueeksi (A), jossa suurin sallittu kerrosluku on III, ja jonne saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä. Mielestämme risteysalue on kuitenkin portti vanhalle pientaloalueelle, joten se olisi perusteltua rakentaa tehokkaammin, minkä myötä saavutettaisiin myös parempi melusuojaratkaisu. Vanhan Kaarelantien vastapäisellä puolella on kerrostaloja, ja Kehä II:n varauksen vuoksi siellä on myös toteutettu melusuojaus. Yleiskaavan merkintä on tältä osin mielestämme puutteellinen eikä ota risteysalueen erityispiirteitä huomioon.

Olemme valmiita tutkimaan myös erilaisia pienkerrostalokorttelitratkaisuja tarkemmin yhteistyössä Vantaan asemakaavoituksen kanssa. Kuninkaantammenrinteen kiertoliittymän viereen ei kuitenkaan ole syytä rakentaa luonnoksessa esitettyä vaatimatonta ketjutalo-townhouse -tyyppistä ratkaisua, vaan tontit on syytä rakentaa risteysalueen kohdalla tehokkaammin.”

=> Esitetyt kerrostalot pientaloalueelle eivät ole lainvoimaisen yleiskaavan mukaisia. Rakentamisen tulee soveltua pientaloalueen kokonaisuuteen. Yleiskaavamääräykset ovat pohdittuja ja tuoreita. Kerrostaloehdotus on arvioitu (nro 35). Rivitalot toimivat melumuureina. Palotie 2 ja 4:n AP-tontteja on nyt tehostettu (e = 0,51), lisäksi sallitaan ullakkorakentamista. Tämä on pientalotonteille hyvä tehokkuus. Talot toimivat Pohjois-Kaarelan porttina. Myös Vanha Kaarelantie 15a tontille on esitetty toinen asuinrakennus. Kaikki tontit voidaan toteuttaa toisistaan riippumatta.

57. Yksityishenkilöt (2), 6.5.2024
”Kaavassa on alustavasti suunnitelma Palokujan jatkamisesta Palotielle tonttien Palotie 6b (414–1–22) ja Palotie 8 (414–1–26) kautta.

Jalankulkukadun toteuttaminen 5 metriä leveänä tulee vaatimaan merkittävästi tilaa molempien tonttien nykyisestä pinta-alasta. Tämä koskee erityisesti Palotie 8:n tonttia, joka on jo nyt varsin kapea.

Kadun toteuttaminen suunnitelman mukaan tulee vaikeuttamaan merkittävästi molemmille tonteille kaavassa annetun lisärakentamisoikeuden hyödyntämistä.

Rauhallinen omakotialue muuttuu levottomaksi. On todennäköistä, että tietä käyttävät huviliikkujat, jotka eivät asu alueella mopot, potkulaudat ja pyörät. Tällä hetkellä nämä ovat lisääntyneet myös Palotiellä ja ovat aiheuttaneet vaaratilanteita.

Palokujalla paritalojen elämä vaikeutuisi, taloissa asuu paljon lapsiperheitä ja lapset leikkivät niin kuin ovat tottuneet, vapaasti omilla piha-alueillaan sekä myös kääntöpaikalla. Lapset leikkivät eivätkä välttämättä huomaa kovaa ajavia pyöriä ja potkulautoja, jotka ajavat heidän pihapiiriss-sään. Yksikin lapselle tapahtuva onnettomuus on liikaa.

Palokujan tonttien sekä Palotie 8 tontin välissä on korkea aita, joka korkeudellaan on mahdollistanut Palokujan tonttien lumenkasauksen talvisin. Miten kaupunki järjestää lumenkasauksen? Jos tie tulee, niin talvella se on todennäköisesti tukossa koska toista lumenkaatopaikkaa ei ole.

Alueella kasvavissa jalopuissa pesii kesäisin sepelkyyhkyjä, oravia ja erilaisia pikkulintuja. Pihoilla liikkuu siiliä, ne ovat vähentyneet rakentamisen myötä.

Olemme rakentaneet pihapiirimme valmiiksi eläkepäiviä varten, piha on aidattu koirille ja tontin rajalla olevat isot tuijat antavat yksityisyyttä, rauhallista oleskelua pihalla niin ihmisille kuin myös koirille.

Väite että kevyenliikenteen väylä lyhentäisi matkoja tai että sitä on toivottu nopeampaan liikkumiseen ei pidä paikkaansa. Kukaan vakituisesti alueella asuvista ei ole toivonut ko väylää

kulkemiseen. Alueen asukkaat voivat liikkua edelleenkin vanhojen reittien mukaan. Kevyenliikenteenväylähanke on jäänne kehä 2 aikaisesta suunnittelusta.

Lopuksi voidaan vain sanoa, että kevyenliikenteen väylän rakentaminen sotii kaikkea tämän alueen kulttuuriarvoja, maisemallisia-arvoja ja luontoarvoja vastaan."

=> Tontilla on nyt HSY:n johtorasite, jolle ei saa rakentaa ja joka tulisi katualueeksi (56 m2). Kävelytie olisi 3 m leveä ja traktorilla kunnossapidettävä, sen molemmin puolin olisi 1 m lumitilat. Enbackankuja lyhentää kävelyä Palotieltä päiväkotiin, kouluun, pysäkille ja Myyrmäen keskustaan ja toisaalta Vaskipellosta Keskuspuistoon. Palotielle tulee myös uutta asumista, myös Helsingin puolelle. Kääntöpaikka ei ole leikkipiha vaan katualuetta. Lumia voidaan viedä toiselle kasauspaikalle. Mainitut lajit eivät ole suojeltuja. Katso vastine nro 29.

58. Asianajaja / yksityishenkilö, 6.5.2024
"Asemakaavaehdotus sijoittuu alueelle, joka on valtaosin pientalovaltaista aluetta ja joka on vuosikymmenten aikana orgaanisesti kehittynyt omaleimaiseksi ja kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi miljööksi. Eri-ikäinen ja mittasuhteiltaan inhimillinen rakennuskanta muodostaa maisemakokonaisuuden, jonka täydennysrakentamista suunniteltaessa tulisi noudattaa hyvin tarkkaa harkintaa ja kohtuullisuutta. Asemakaavaehdotus ei kaikilta osin täytä MRL:ssä ja yleiskaavassa asetettuja vaatimuksia. Kaava rakennusoikeuksineen ja tiealueen linjauksineen ei riittävällä tavalla turvaa Palotien ja Laitilantien ja VPK:n talon muodostamien kulttuurihistoriallisten ympäristöjen säilymistä."

=> Kaavaan tulee maltillinen rakennusoikeus, mikä säästää ympäristöä. Helsingin puolelle on suunniteltu vielä tiiviimpää rakentamista. Vpk:n talo suojellaan ja jää näkymään kadulle. Kuninkaantammenrinne sijoittuu leikkaukseen ja on jo hyväksytty yleiskaavassa (Kv 25.1.2021) ja asemakaavassa 162000 (Kv 19.9.2022) ja on tulossa myös Helsingin puolelle.

"Kuninkaantammenrinteen suunnitellun yhdyskadun eteläpuolelle jäävät suojeltavan VPK:n talon läheisyyteen merkityt rakennuspaikat ovat itsessään epätarkoituksenmukaisia ja niihin esitetään rakentamista, joka olisi jopa kahden metrin etäisyydellä (!) kaavoittamattoman Nydalin alueen rajasta. Näiden rakennusalueiden välissä kulkevan Helsingin puoleista vielä kaavoittamatonta aluetta palvelevan Nydalintien katualueen leveys jäisi riittämättömäksi. Niiden osalta asuinrakennuksen rakennuspaikka tulisi joka tapauksessa keskittää pohjoisen puoleiselle tonttialueelle (16193) ja Nydalintien eteläpuolelle jäävällä alueella voisi olla sitä palveleva autotalli tai muu talousrakennus."

=> Pienet tontit olisivat joutomaata, jos niitä ei rakennettaisi. Helsingissä pienin tontti on 188 m2, Espoossa 165 m2. Nydalintie on nyt 2,7–3,8 m leveä, sen katualue on 5,0 m. Helsingin puolen suunnitelmien mukaan tie jää yhteydeksi vain Nydalin tilalle. Nydalintien eteläpuolella 130 m2:n tontille mahtuu hyvin kaksikerroksinen 50 k-m2 suuruinen talo, joka vie tontista vain 25 m2, jolloin pihaa on yli 100 m2. Pienille tonteille ja taloille on kysyntää, koska kaikki eivät halua hoitaa isoa tonttia eikä rakentaa isoa taloa. Kahden metrin etäisyys ei estä naapurin rakentamista, kun huomioidaan pääikkunoiden sijoitus. Nydalintien eri puolilla on tonteilla eri maanomistaja.

"Kuninkaantammenrinteen katualueen sijainti, leveys ja korkeusasema sekä tien yleisluonne jäävät kaavassa epäselviksi, vaikka kaava-alue rajautuu suoraan katualueeseen. Kaavaa ei tulisi saattaa valmiiksi, ennen kuin liikennesuunnittelu- ja kaavoitus on edennyt Helsingin puolella siihen pisteeseen, että kuntarajojen leikkauspisteessä oleva alue voidaan yhtenä kokonaisuutena järjestellä sekä Vantaan että Helsingin puolella sen ympäristöarvot turvaavalla tavalla."

=> Kuninkaantammenrinne sijoittuu Vantaalla leikkaukseen. Katua on suunniteltu yhdessä Helsingin kanssa ja siitä on tehty katusuunnitelmaluonnos 19.12.2020, joka on ollut nähtävillä 9.12. - 22.12.2020 ja on esitetty havainnekuvissa s. 56, 60 ja 64. Katu on jo hyväksytty Vantaalla asemakaavaan 2022. Helsingin puolelle Nydalin ja Storkensin tiloille on suunniteltu vielä tehokkaampaa rakentamista ja tiiviimpiä katutiloja (kuvat s. 68).

Palotie 10:n taloa ei suojella kaupunginmuseon lausunnon johdosta, mutta rakennusta suojelee tiukka rakennusala ja nykyinen kerrosala. Talo säilyy ja jää yhä näkymään ajoportilta. TKa 18.5.2024

[58. jatkuu]
”Vastaava kuntarajan molemmille puolille ulottuvan kahden erillisen kaavaprosessin ongelma on nähtävissä esitetyn kaavan itäpuolella sijaitsevien tonttien (16191) kohdalla. Tonttiliittymät näytetään olevan tarkoitus järjestää vielä kaavoittamattoman Storkensin alueen kautta.”

=> Palotie on keskiaikainen yleinen tie Helsingin pitäjän kirkolle, joka kulkee nyt osin Helsingin kaupungin puolella. Helsingin puolelta tonteille tulee nykyiset ajoliittymät. Päinvastoin Helsingin Storkensin tilalle on suunniteltu vielä tiiviimpää rakentamista, ja sen kaikki liikenne tulisi kulkemaan Vantaan Kaarelantaipaleen (nyt Palotien) kautta.

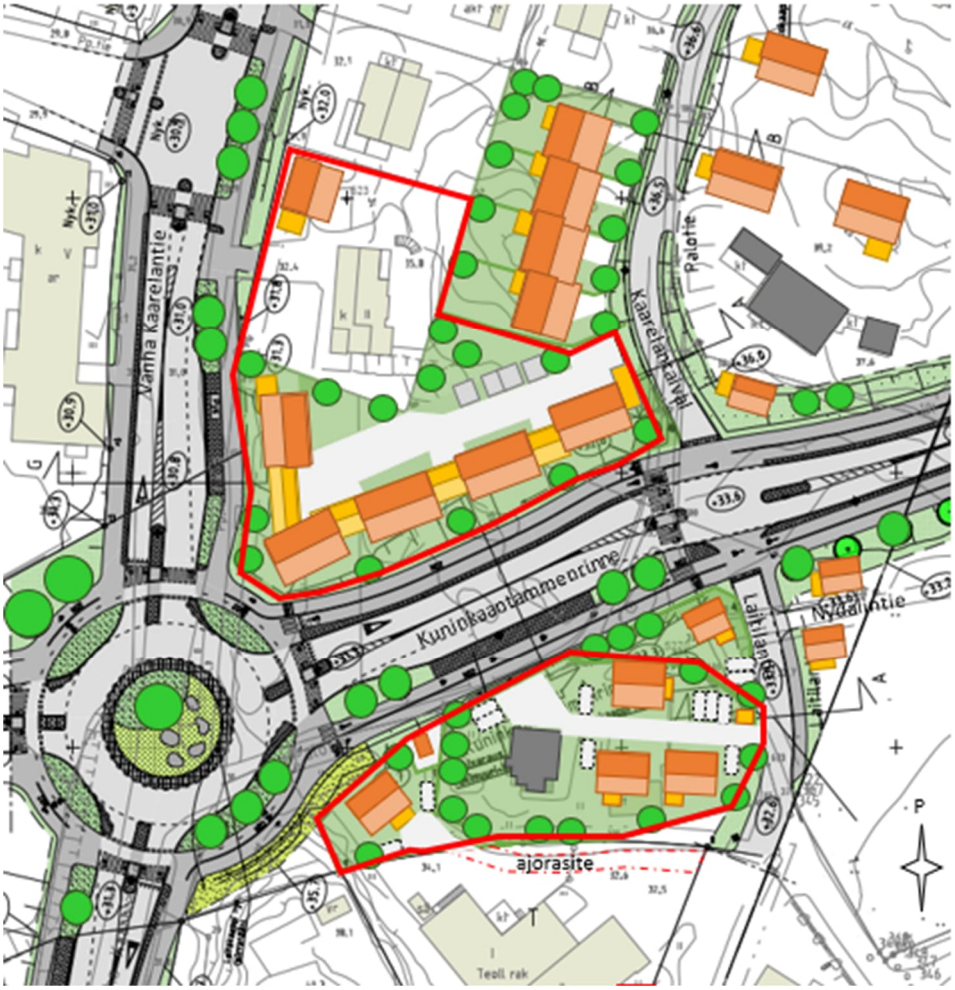
59. Uudenmaan ELY-keskus, 6.5.2024
”Uudenmaan ELY-keskus ei voi ilman selvityksiä ja kaavaselostusta ottaa kantaa kaavamääräysten riittävyyteen ja sisältöön, eikä siihen täyttyvätkö asemakaavan sisältövaatimukset. Käytettävissä olevilla aineistoilla on esimerkiksi mahdotonta arvioida, onko alueen kulttuurihistoriallisia arvoja selvitetty riittävästi ja ovatko kaavamääräykset siltä osin riittäviä. ELY-keskus huomauttaa kuitenkin jo nyt, että selkeyden vuoksi suojeltavan rakennelman (sr-1) kohdemerkintä vaatii myös yksilöivän merkinnän selitekirjaimien lisäksi.”

=> Lain mukaan kaavan ei tule enää perustua riittäviin selvityksiin, vaan kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin (MRL 9 §).

Kaupunginmuseo on inventoinut ja arvottanut rakennukset uudelleen, jolloin Palotie 10:n talo ei ole enää suojelukohde, vaan sen tonttia ympäröivä kivimuuri. Taloa suojelee tiukka rakennusala ja nykyinen kerrosala. Rakennusperintökohteet on perusteltu edellä s. 3–6 ja ne kaikki suojellaan. Niillä on paikallisia erityisiä arvoja, mutta ne eivät ole maakunnallisesti eivätkä valtakunnallisesti arvokkaita.

Suojelukohteet ja suojelumääräykset tarkistetaan kaupunginmuseon lausunnossa 3.9.2024 esitetyn mukaisesti. Palotien alkuosan muutokset on jo hyväksytty asemakaavaan 162000 Kuninkaantammenrinne. Kaavaratkaisu sallii maltillisen täydennysrakentaminen, mikä säilyttää ympäristöä ja sovittaa uudet rakennukset massoiltaan nykyisiin. Katso vastine nro 48.

Erillinen kuuleminen Palotie 2, 3, 5 ja Vanha Kaarelantie 15a tonteista



Erillisessä kuulemissessa 7.5.2023 esitetty havainnekuva.

- Uusi rakennus.
- Nykyinen rakennus.
- Suojeltava rakennus.
- Kuulemisalueen rajaus.

- Erillinen kuuleminen jaettiin kaava-alueella ja naapureille 7.5.2024 ja ilmoitettiin muille osallisille ja verkossa 8.5.2024. Mielipiteet ja tontinkäyttösuunnitelmat pyydettiin kirjaamoon 21.5.2021 mennessä.
- Aluearkkitehti oli tavattavissa sähköpostilla ja puhelimitse. Yhteydenottoja ei tullut.

Erillisessä kuulemisessa saadut mielipiteet

60. Helsingin seudun ympäristöpalvelut HSY, 17.5.2024 → Nro 37, 46
”Asemakaava-aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu Vanhalle Kaarelantielle, Palotielle ja Laitilankujalle. Rakennettujen vesihuoltolinjojen kapasiteetin riittävyys tulee tarkastaa jatkosuunnittelussa. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille sekä selvitettävä mahdollisten johtokuja-aluevarausten tarve. Yleiset vesihuoltolinjat tulee lähtökohtaisesti sijoittaa yleiselle alueelle.

Yleisen vesihuollon jatkamisen tarve Laitilantielle tulee tarkastella kustannusarvioineen kaavoituksen edetessä. Mikäli jatkosuunnittelussa todetaan, että asemakaavamuutos edellyttää yleisen vesihuollon siirtoa Palotiellä, tulee johtosiirrot suunnitella ja toteuttaa hankkeen yhteydessä yhteistyössä HSY:n kanssa ja suunnitelmat hyväksyttää HSY:llä. Tonttiluonnoksen perusteella Laitilankuja 1 tonttijohtoja tarvitsee mahdollisesti siirtää, mistä tulee sopia johtojen omistajan kanssa.”

=> Alueella hyödynnetään nykyistä kunnallistekniikkaa. Vesimäärät kasvavat niin vähän, että vesijohtojen ja viemäreiden kapasiteetti riittää. Johdot sijoittuvat katualueille tai tonteilla on niille johtovaraukset. Maanomistaja sopii Laitilankuja 1:n johtojen siirrosta kustannuksellaan.

Kaarelan vpk:n talossa on asunto. Kuninkaantammenrinne sijoittuu tällä kohdalla leikkaukseen. Taustalla Helsingin puolella Nydal. TKa 20.5.2024

61. Yksityishenkilöt (2), 20.5.2024
”Vastustamme kokonaisuudessaan kaavaehdotustanne numero 161900.

1) Kuninkaanrinne nimistä tietä emme halua ollenkaan toteutettavaksi. Lisäätte sillä vain olennaisesti auto-ja muuta liikennettä Vanhan Kaarelantien ruuhkaisella alueella. Hämeenlinnantieltä on jo olemassaolevia hyviä yhteyksiä Kunikaantammeen Perhekunnantietä ja Vaskivuorentietä käyttämällä ja tekemällä niihin tarvittavia muutoksia.

2) Emme halua teidän rakentavan yhtään lisää taloja Vanhan Kaarelantien ja Kaarelan vapaapalokunnan alueelle. Tällaisella lisärakentamisella viette vain alueen nykyisiltä asukkailta viimeisetkin pienet ulkoilualueet.

3) Jos ehdottamanne tiekaavoitus ja talonrakennukset toteutetaan, niin se sotkee koko kaavoitusalueen 161900 asumis- ja liikenneolot useammaksi vuodeksi. Kuka tällaista hullunmyllyä voisi hyväksyä naapurikseen?

Toivottavasti voitte vielä vaikuttaa, että tämä kaavaehdotus 161900 peruutetaan kokonaisuudessaan.”

=> 1. Kuninkaantammenrinne on jo hyväksytty asemakaavaan 162000 (Kv 19.9.2022).
2. Kasvavassa kaupungissa tarvitaan asuntoja. Alue on yleiskaavassa asuntoaluetta. Yleiskaavan päätavoite on täydennysrakentaminen. Vaskipellossa on myös puistoja, kuten Mätäojanlaakson virkistys- ja luonnonsuojelualue. 3. Kaupungeissa rakentamisen häiriöt ovat tavanomaisia.

62. Vantaan kaupunginmuseo, 21.5.2024 → Nro 28, 48
”Museo on aiemmin esittänyt mielipiteensä Palotien asemakaava ja asemakaavan muutoksesta nro 161800, 30.3.2021 kirjatussa mielipiteessään (Dnro VKM/034/2021). Kyseinen asemakaava typistettiin tämän kuulemisen jälkeen koskemaan vain Yhtiönkujan ympäristöä. Museo antoi lausunnon Yhtiönkujan asemakaavaehdotuksesta (Dnro VKM/180/2021). Museo lausui lisäksi mielipiteensä asemakaavan nro 161900, Palotie, osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (Dnro VKM/096/2024). Jota nyt kuultavana oleva osallistumis- ja arviointisuunnitelman täydennys koskee. Lausunnossa museo totesi, että "Jos rakennuksilla todetaan suojeluperusteita ja ne päätetään suojella, on kaavassa huomiotava myös niiden kyläkuvallinen arvo ja sen säilyminen.

Palotie 10:n tonttia rajaava kivimuuri on rakennettu oikeudetta osin naapuritonttien puolelle ja on sammaloitunut. Kaupunginmuseo esitti lausunnossaan 3.9.2024 suojeltavaksi kivimuurin, mutta ei taloa. TKa 5.9.2024

[62. jatkuu] Suojeltavien rakennusten kohdalla tulee uudisrakennusten määrää, massoittelua ja sijoittelua tontilla miettiä siten, että uudisrakentaminen ei heikennä vanhojen rakennusten suojeluperusteita. Näkymälinjat ja mittakaavallinen yhteneväisyys ovat tärkeitä huomioida."

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmien täydennys koskee kaava-alueen 161900 eteläisimpiä tontteja, johon rakennusoikeuksien määrää tarkennetaan. Mahdollisesti kaavalla suojeltavia kohteita alueella on yksi, Kaarelan vapaapalokunnan talo. Palokunnan talo sijaitsee tällä hetkellä suhteellisen avoimessa maisemassa, koska sen pohjoispuolella sijaitseva Palotie 2 kiinteistö on rakentamaton. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa siihen on suunniteltu asuinpientalojen korttelialue, johon tulisi townhouse-tyyppistä rakentamista (AP-alue). Lisärakentamismahdollisuus on noin 1200 k-m2 tonttitehokkuudella e = 0,55. Itse Palokunnantalon tontille (Palotie 5) ja sen viereiselle tontille (Palotie 3) suunniteltu rakennustehokkuus on pienempi (e = 0.27-0.30). Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa olevassa luonnoksessa uudisrakennusten massoittelut on hahmoteltu kartalle siten, että mahdollisesti kaavassa suojeltavalle rakennukselle jää tilaa ympärille. Palotien osuus tulee alkupäästään muuttumaan nykyistä huomattavasti leveämmäksi tieksi ja siten palokuntatalo tulee entistä paremmin näkyväksi, vaikka uusi katulinjaus (Kuninkaantammenrinne) tulee muuttamaan alueen luonnetta kokonaisuudessaan. Museo ei näe, että täydennyksessä esitetyt uusien rakennusten tehokkuudet vähentäisivät Palokunnantalon kaupunkikuvallista merkitystä.

Näin ollen museolla ei ole huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta."

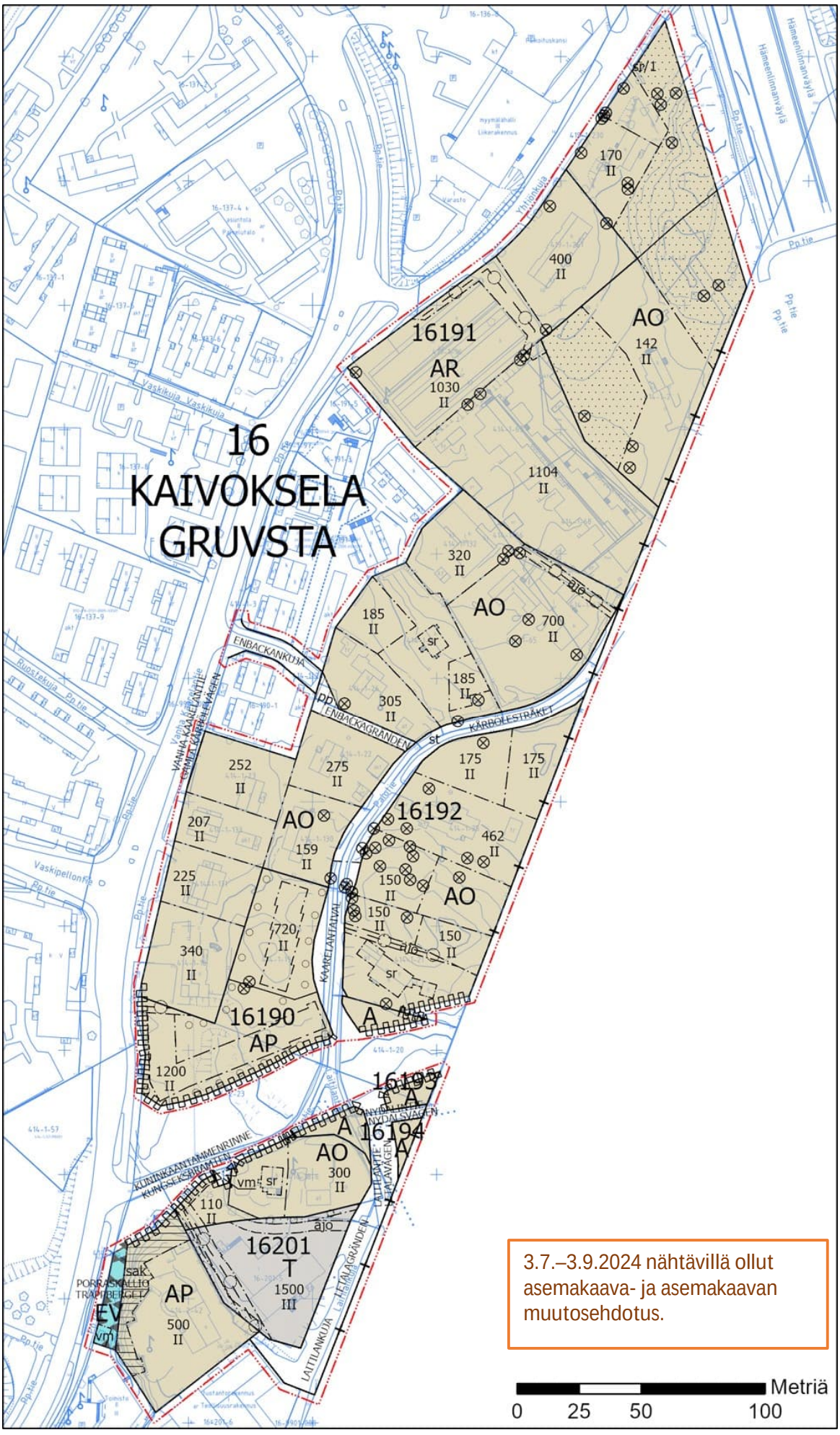
=> Kaarelan vpk:n talon etupihaa on laajennettu (havainnekuvat s. 62, 74).

Kaavaratkaisun vaihtoehtoja on esitetty edellä osallistumisen yhteydessä.

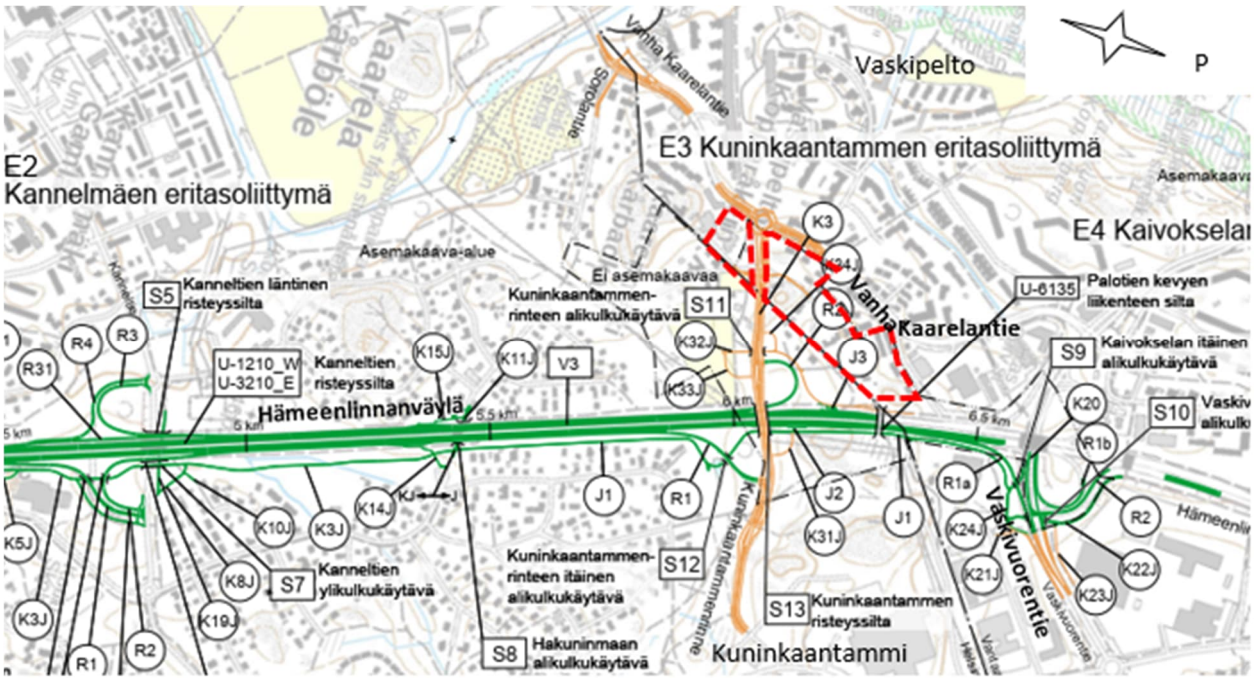
Kaavan nähtävillä olot, lausunnot ja muistutukset

Kaupunginhallitus 17.6.2024 päätti asettaa kaavan nähtäville. Kaava oli nähtävillä MRA 27 §:n mukaisesti 3.7.–3.9.2024. Tällöin saatiin kaksi lausuntoa, Uudenmaan ELY-keskus 3.9.2024 ja Vantaan kaupunginmuseo 3.9.2024, jotka ovat erillisenä liitteenä. Muistutuksia ei saatu.

Kaupunginhallitus 18.11.2024 päätti asettaa kaavan uudelleen nähtäville, koska kaavaan oli tehty olennaisia muutoksia (K-tontit, suojelukohteet ja -määräykset). Kaava oli nähtävillä MRA 27 ja 32 §:ien mukaisesti 4.12.–9.1.2024. Lausuntoja ei tarvittu pyytää. Muistutuksia ei saatu.


16
KAIVOKSELA
GRUVSTA
16191
AR
1030
II
AO
142
II
400
II
170
II
sp/1
1104
II
320
II
AO
700
II
185
II
sr
185
II
305
II
ajo
ENBACKANKUJA
ENBACKAGRÄNDEN
KÅRBOLESTRÄKET
175
II
175
II
16192
462
II
AO
150
II
150
II
150
II
ajo
sr
252
II
275
II
207
II
AO
159
II
225
II
720
II
340
II
16190
AP
1200
II
A
16193
A
16194
A
AO
300
II
sr
vm
110
II
ajo
16201
T
1500
III
AP
500
II
sak
FV
3.7.–3.9.2024 nähtävillä ollut asemakaava- ja asemakaavan muutosehdotus.
Metriä
0
25
50
100

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS



Valtatie 3:n (Hämeenlinnanväylä) Kannelmäki – Kaivoksela tiesuunnitelman yleiskartta. Ramboll 21.1.2021

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavan tavoitteita ovat yleiskaavan mukainen pientaloalueen tiivistäminen ja täydentäminen sekä rakennusperintökohteiden suojelu.

Kaavaratkaisu

Asemakaavassa ja asemakaavamuutoksessa osoitetaan nykyiseen rakentamiseen liittyen asuinrakennusten A, erillispientalojen AO, asuinpientalojen AP ja rivitalojen AR, liike- ja toimistorakennusten K sekä teollisuus- ja varastorakennusten T korttelialueita, suojaviheralue EV ja katuja.

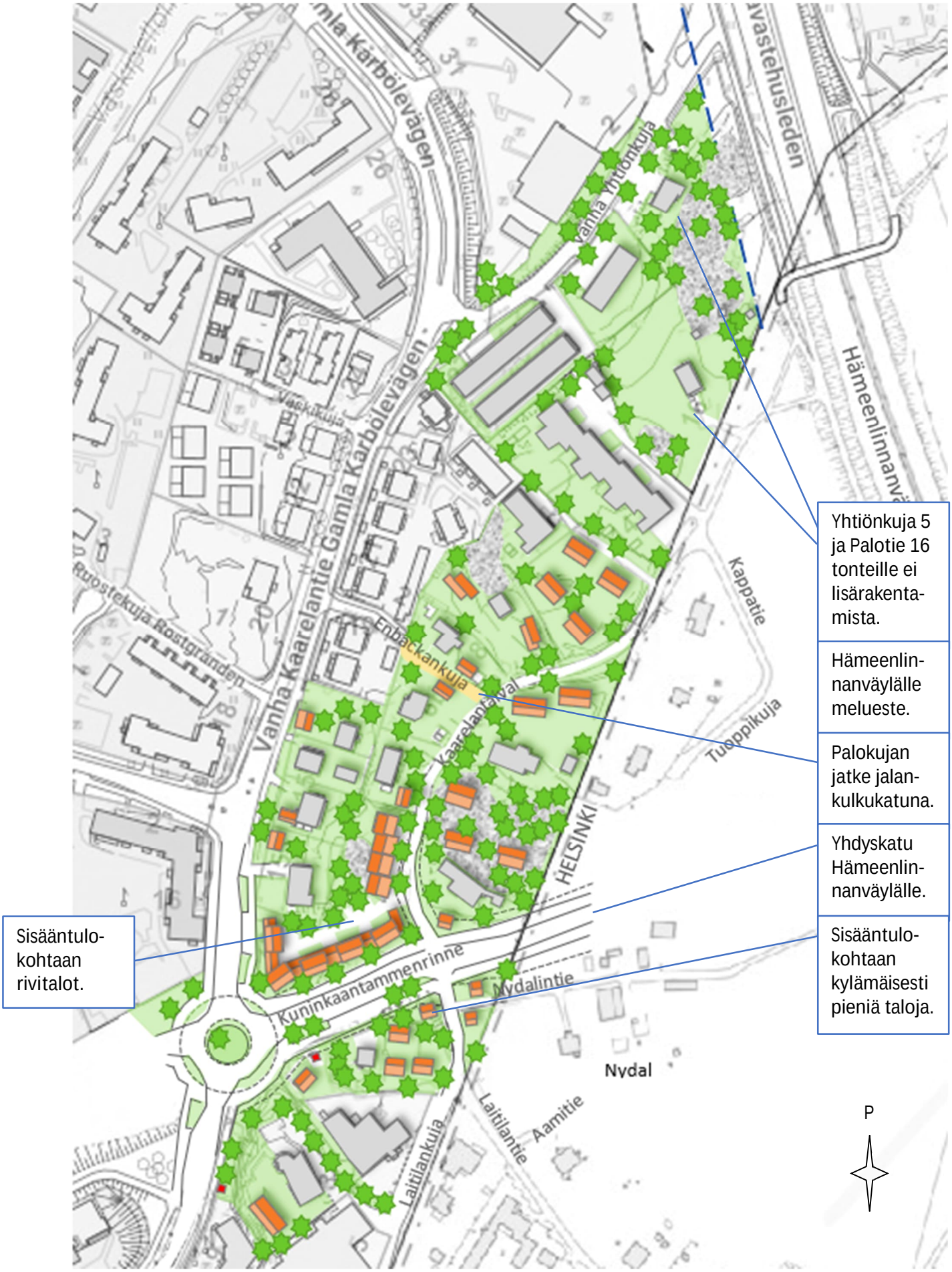
Rakentamismahdollisuuksia on tutkittu yhdessä asukkaiden kanssa. Asemakaava ei kuitenkaan sisällä kerrostalorakentamista, koska se ei ole yleiskaavan mukaista. Sen sijaan Kuninkaantammenrinteen pohjoispuolelle esitetään tehokasta rivitalorakentamista. Katualueista yli jääville joutomaille rakennettaisiin pieniä liike- ja asuintaloja. Tavoitteena on luoda alueelle kylämäinen keskus ja vaihtelua.

Rakennusperintökohteet Vpk:n talo (1950), Palotie 9:n asuintalo (1951), Kaarelantaival (Palotie), Palotie 10:n kivimuuri ja Yhtiönkujan kilometripylväs sekä arvopuita suojellaan. Keltamataran esiintymispaikka säilyy Porraskallion suojaviheralueella. Laitilantielle ja Palotien alkuosalle ei tule suojelumerkintöjä merkittävien ja jo hyväksyttyjen katumuutosten vuoksi.

Uutta rakentamista syntyy 4 624 k-m2, josta asumiseen 4 454 k-m2, siitä kaupungille 2 090 k-m2. Teollisuustontilla tontin käyttötarkoitusta laajennetaan palveluihin 500 k-m2. Suurin kerrosluku on kaksi (II), paitsi teollisuustontilla nykyisen rakennuksen mukaan kolme (III). Kuninkaantammenrinteen pohjoispuolella AP-tonteilla sallitaan ullakkotilojen käyttö asuintiloina.

Kaava-alueeseen aiemmin kuuluneet alueet

- Hämeenlinnanväylän parantaminen on hyväksytty asemakaavassa 161800 Yhtiönkuja.
- Kuninkaantammenrinteen yhdyskatu, Kaarelantaipaleen eteläosa ja Laitilantien osuus on hyväksytty asemakaavassa 162000 Kuninkaantammenrinne.



Asemakaavan havainnepiirros. Kallaluoto 4.6.2024

Asemakaavaratkaisu tonteittain

Osoite	Kiinteistö	Rakennukset	Valmis	Tontin ala*		Rakennusoikeus**			Tehok-kuus	Kaavaratkaisu
				Nyt	Uusi	Nyt	Uutta	Yht.		
			vuosi	m2	m2	k-m2	k-m2	k-m2	e	
Laitilankuja 1	16-201-5	Teollisuusr. Talousrak.	1990 1991	2180	2610	1480 10	20	1500	0,57	T-tontti
Laitilankuja 3	414-2-42	Omakotitalo	1966	2866	2526	400	100	500	0,20	AOR => AP + katua
Laitilantie 9	414-2-25	–	–	x	130	0	50	50	0,38	A + katua
Laitilantie 11	414-2-23	–	–	x	190	0	50	50	0,26	K + katua
Laitilantie 12	414-2-25	–	–	x	268	0	60	60	0,22	K + katua
Palotie 2	414-2-23	–	–	3383	2338	0	1200	1200	0,51	AP, rivitalo, katua
Palotie 3, uusi Laitilankuja 1b	414-2-25	–	–	1259	364	0	110	110	0,30	AO + katua, muuntaja
Palotie 4	414-1-19	–	–	2441	1400	0	720	720	0,51	AP, rivitalo, katua
Palotie 5, uusi Laitilantie 10	414-18-6	Asuinrak. Autotalli	1950 1940	1597	1521	118 57	300 -57	418	0,27	AO + katua, paloase-man suojelu
Palotie 6a	414-1-130	Omakotitalo	2002	1085	954	159	0	159	0,17	AO + katua
Palotie 6b	414-1-22	Omakotitalo Talousrak.	2004 2004	1175	1056	175 14	86	275	0,26	AO + katua, Palotie ja Enbackankuja
Palotie 7	414-1-20	–	–	1283	238	0	60	60	0,25	K + katua
Palotie 8	414-1-26	Omakotitalo Talousr. + at	1953 1950	1110	1061	206 54	45	305	0,29	AO + katua, Palotie ja Enbackankuja
Palotie 9	414-1-21	Omakotitalo	1951	2201	2007	390	300	690	0,34	AO + katua, suojelu
Palotie 10	414-1-5	Omakotitalo	1940-l	2050	2089	120	370	490	0,23	AO + katua, suojelu
Palotie 11	414-1-25	Omakotitalo Talousrak.	1956 1959	4615	4559	415 47	500	962	0,21	AO + katua
Palotie 12	414-1-65 414-1-67	Paritalo	1967	2740 virhe!	2817	320	380	700	0,25	AO + katua, uudet rakennukset
Palotie 12c	414-1-66 414-1-132	Omakotitalo Talousrak.	1968	1210 virhe!	1162	311 8	1	320	0,28	AO
Palotie 14	414-1-63 414-1-68	Rivitalo Talousrak.	1966	4640	4594	987 117	0	1104	0,24	AR + katua
Palotie 16	414-1-2 414-1-47	Omakotitalo –	1961 –	5670 410	5397	142	0	142	0,10	AP + tiealueita, vain nykyiset rakennukset
Vanha Kaarelantie 11	414-2-5	Muuntaja	1988	251	284	0	0	0	0	EV + katua
Vanha Kaarelantie 15a	414-1-18	Omakotitalo	1958	1361	1355	230	110	340	0,25	AO + katua
Vanha Kaarelantie 15b	414-1-131	Omakotitalo	2005	900	900	155	70	225	0,25	AO
Vanha Kaarelantie 17a	414-1-133	Paritalo	2019	750	750	194 13	0	207	0,28	AO
Vanha Kaarelantie 17b	414-1-23	Omakotitalo	1953	1033	997	160	92	252	0,25	AO + katua
Yhtiönkuja 1	419-1-96	Rivitalot 2kpl	1974	2930	2888	1030	0	1030	0,36	AR
Yhtiönkuja 3	419-1-10 419-1-91	Rivitalo	1966	2090	1844	400	0	400	0,22	AR
Yhtiönkuja 5	414-1-230 M602	Omakotitalo	1958	4417	2939	170	0	170	0,06	AP + tiealueita, vain nykyiset rakennukset

A = Asuinrakennusten korttelialue. AO = Erillispientalojen korttelialue. AP = Asuinpientalojen korttelialue.
AR = Rivitalojen korttelialue. EV = Suojaviheralue. K = liike- ja toimistorakennusten korttelialue. T = Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.

*) Nykyiset pinta-alat ovat vanhoihin maanmittauksiin perustuvia rekisteritietoja. Uudet pinta-alat on laskettu asemakaavakartalta digitaalisesti ja ne tarkentuvat tontinmittauksissa. Tontin alasta on vähennetty katualue.

**) Uusi rakennusoikeus on laskettu uuden asemakaavatontin mukaisesti huomioiden talousrakennukset.

k-m2 = kerrosala.

Uutta rakentamista tulee 4 624 k-m2, josta asumista 4 454 k-m2.
Tästä kaupungin maalle 2 090 k-m2, josta asumista 1 920 k-m2 ja liike- ja toimistotiloja 170 k-m2.

Kaavaratkaisun perustelut

Asemakaava perustuu maakuntakaavaan (2020) ja yleiskaavaan (2021), tarkemmin s. 9.

Hämeenlinnanväylän tiealue ja Kuninkaantammenrinteen katualue, Kaarelantaipaleen eteläosa ja Laitilantie perustuvat valtatien 3 tie- ja katusuunnitelmaluonnoksiin (2021). Kehä II:n tiealue-varauksen poistuminen maakuntakaavasta (2020) ja yleiskaavasta (2021) mahdollistavat aiemmin suunniteltua kapeamman Kuninkaantammenrinteen katualueen ja laajemmat korttelialueet.

Hämeenlinnanväylän parantaminen, Kuninkaantammen eritasoliittymä ja Kuninkaantammenrinne ovat välttämättömiä kaupunkiseudun kasvun, kasvaneen ja yhä kasvavan liikenteen vuoksi ja jotta Helsingin ja Vantaan yleiskaavojen mukainen maankäyttö voidaan toteuttaa.

Suojeltavat kohteet ovat Vantaan kaupunginmuseon arvottamat rakennusperintökohteet, Vantaan ympäristökeskuksen inventoima arvokas kasvikohde ja inventoidut arvopuut. Vanhaa Kaarelantietä, Laitilantietä ja Kaarelantaipaleen (Palotien) alkuosaa ei voida suojella asemakaavan osuuksille tulevien merkittävien muutosten vuoksi. Kuninkaantammenrinne sijoittuu Vantaan puolella leikkaukseen, mikä aiheuttaa muutoksia myös risteäviin katuihin. Vastaavasti talot näyttävät sijaitsevan mäellä.

Asuintonttien rakennusoikeus on määritelty tonteittain siten, että kaavassa on huomioitu maanomistajien rakentamistoiveet ja nykyinen rakentaminen. Alueelle ehdotettu kerrostalotontti ei ole yleiskaavan mukainen. Muutoin maanomistaja on saanut valita, tekeekö maankäyttösopimuksen, vai rajoittuuko rakennusoikeuden kasvu enintään 500 k-m2:iin.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Alueen nykyistä rakennustapaa vastaavasti julkisivujen tulee olla omakotialueella väritykseltään vaaleita ja Kuninkaantammenrinteen varrella paloasemaan liittyen lämminsävyisiä. Kattokaltevuus on AO-tonteilla 1:2–1:1,5, A-tonttien pientaloissa 1:1,5 ja AP-tonttien rivitaloissa 1:1,5–1:1, mikä mahdollistaa myös ullakkorakentamista.

Maltillinen tonttitehokkuus (keskimäärin e = 0,22) säilyttää ympäristön arvoja.

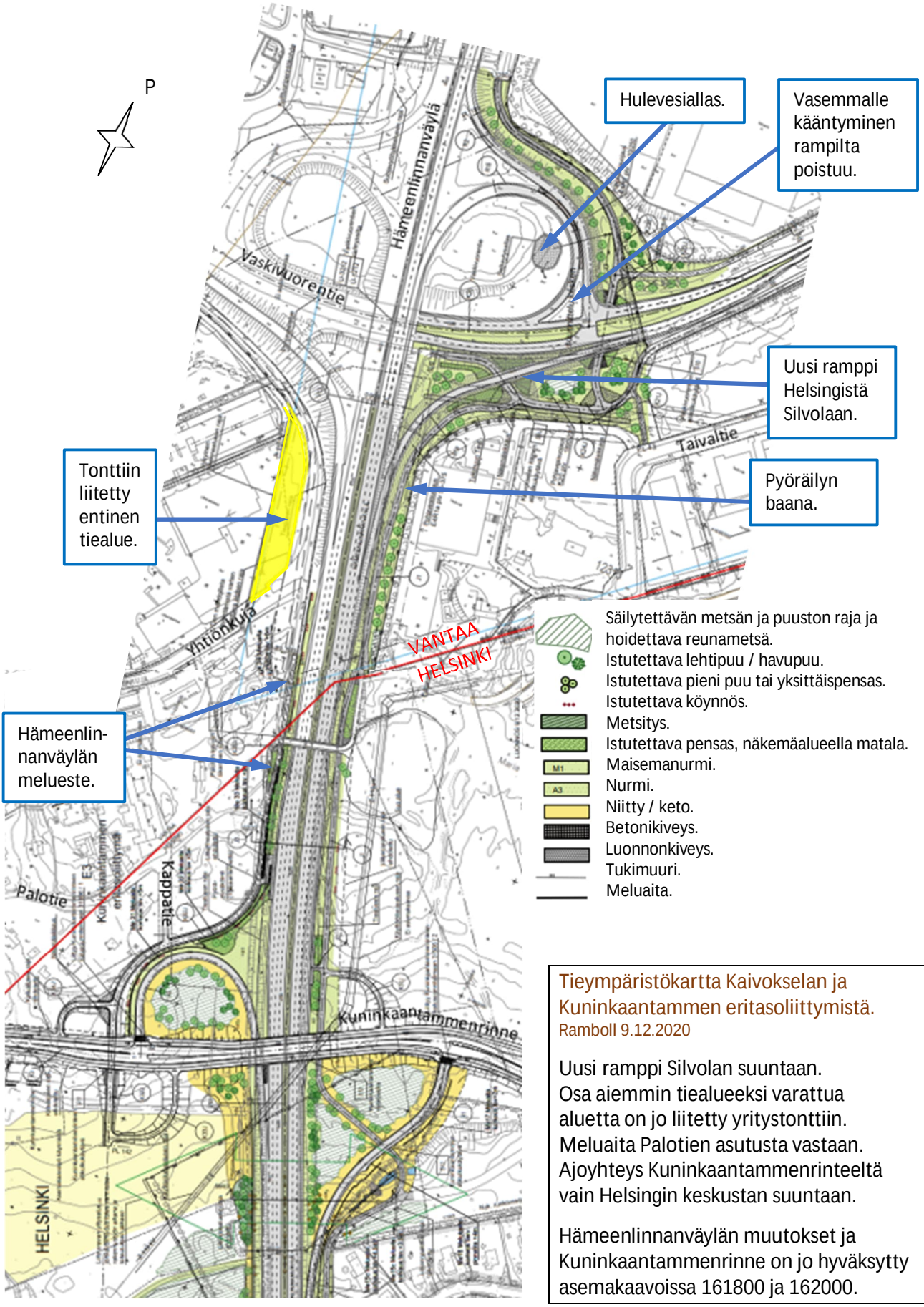
Tie- ja katumelua torjutaan tiesuunnitelman mukaisesti Hämeenlinnanväylän meluaidoilla, rakennusten sijoittelulla, harjakatoilla sekä lasitetuilla terasseilla ja lasitetuilla parvekkeilla. Meluaidan korkeus on Palotien kohdalla 5 metriä ja Palotien sillan pohjoispuolella 6 metriä.

Hämeenlinnanväylän tiesuunnittelun tavoitteena on ollut, ettei nykyisillä oleskelupihoilla ylity 60 dB melutaso ennustetilanteessa vuonna 2050, kun Hämeenlinnanväylällä on meluesteet. Uusilla oleskelupihoilla, lasitetuilla parvekkeilla tai lasitetuilla terasseilla tulee kuitenkin toteutua alle 55 dB päivämelutaso.

Asuinrakennusten ääneneristävyysvaatimus lentomelua vastaan on vähintään 32 dB. Tämä vastaa Finavia Oyj:n niin sanottua uutta verhokäyrää (2018), mikä kattaa erilaiset mahdolliset arvioidut tulevaisuuden lentomelutilanteet. Tämä täyttää myös tiemelun ääneneristävyysvaatimuksen, paitsi Kuninkaantammenrinteen ja Vanhan Kaarelantien varrella tarvitaan 35 dB:n ääneneristävyys. Aiemmin Hämeenlinnanväylän läheisille tonteille ehdotettu lisärakentaminen on maanomistajien pyynnöstä poistettu.

Tontit tulee rajata katua ja muita tontteja vastaan pensasaidoin. Puita on säilytettävä tai istutettava ja arvopuut suojellaan. Palotie 4:n tontilla yksi arvopuu (mänty) ei säily, mutta tälle tontille on istutettava yhdeksän uutta puuta. Vihertehokkuus on asuintonteilla 1,0–1,2. Kaupungin hulevesistrategian mukaisesti hulevedet on viivytettävä. Uusilla tonteilla ei saa käyttää asfalttipäällystettä.

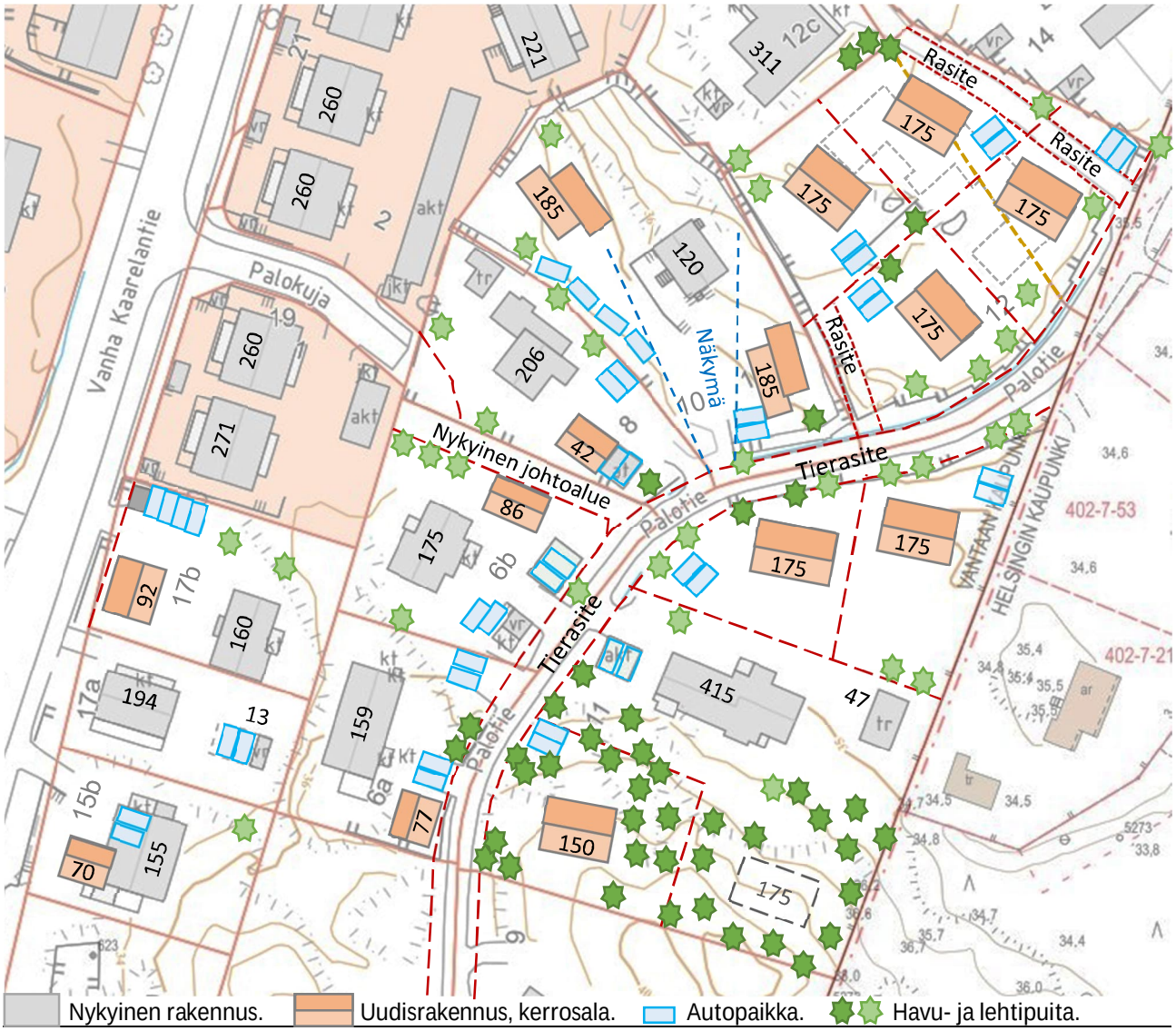
Rakennusten ääneneristävyydestä ja hulevesien viivyttämisestä määrätään rakennusjärjestyksessä. Uudessa rakentamislaissa (voimaan 1.1.2025) määrätään muun ohella myös hiilijalanjäljen ja hiilikädenjäljen laskemisesta.



Tieympäristökartta Kaivokselan ja Kuninkaantammen eritasoliittymistä.
Ramboll 9.12.2020

Uusi ramppi Silvolan suuntaan.
Osa aiemmin tiealueeksi varattua aluetta on jo liitetty yritystonttiin.
Meluaita Palotien asutusta vastaan.
Ajoyhteys Kuninkaantammenrinteeltä vain Helsingin keskustan suuntaan.

Hämeenlinnanväylän muutokset ja Kuninkaantammenrinne on jo hyväksytty asemakaavoissa 161800 ja 162000.



Havainnekuva keskialueen rakentamisesta. Uudet talot ovat kaavioita. Palotiestä tulee katu.

4.3 ALUEVARAUKSET

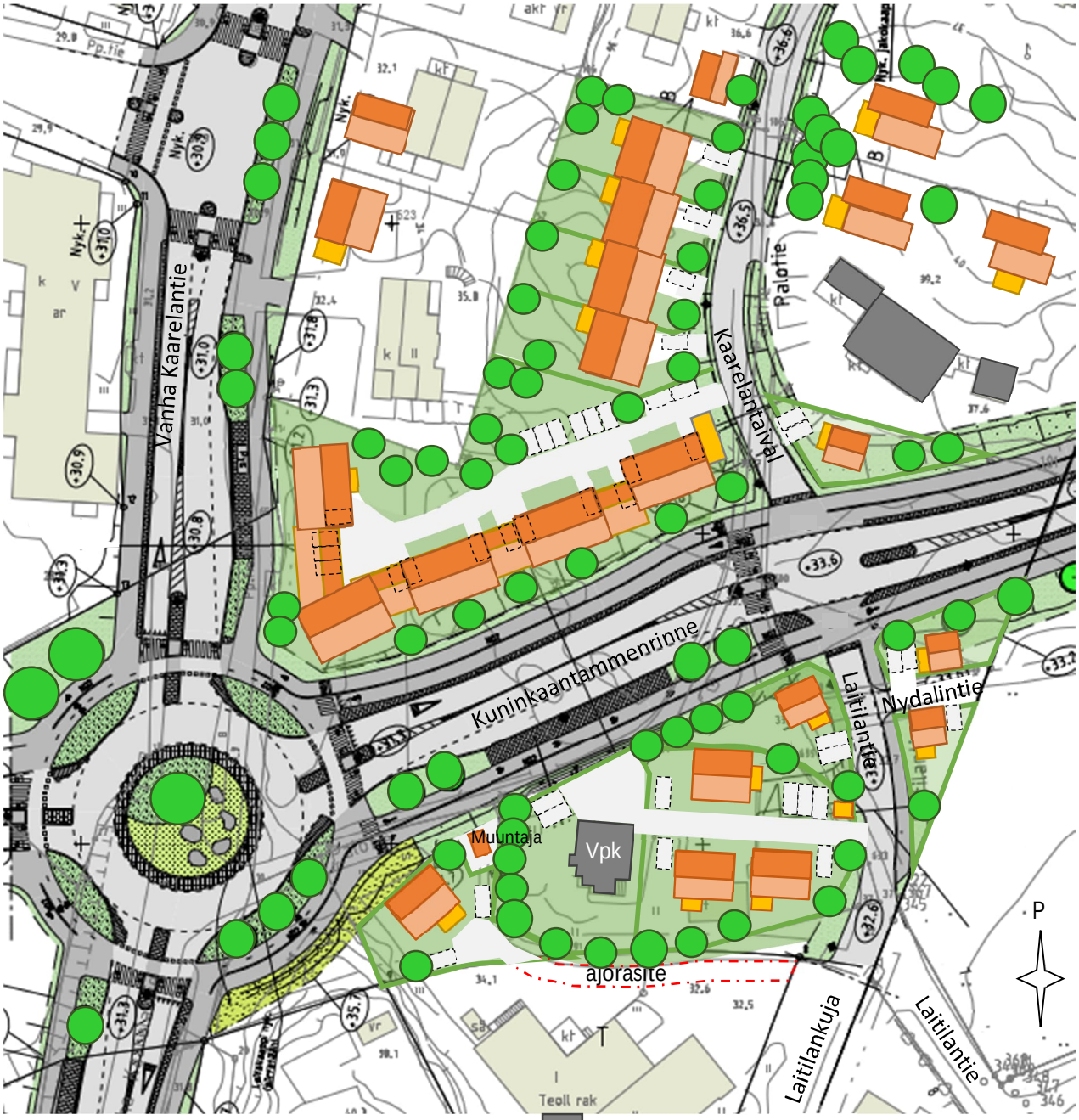
A, asuinrakennusten korttelialue

Laitilantien ja Nydalintien kulmaukseen jää joutomaa, joka voidaan hyödyntää tontiksi 50 k-m2 suuruisille omakotitaloille. Katto on vaalea, kaltevuus 1:1,5, julkisivut puuta ja lämminsävyisiä. Rakennuksella tulee olla kiinteä perustus. Katujen luiskat ulottuvat tonteille, joten tontit saa rakentaa vasta, kun viereiset kadut on rakennettu. Yhdessä kolmen pienen K-tontin kanssa tämä muodostaa alueelle kylämäisen keskuksen.

AO, erillispientalojen korttelialueet

Nykyiset omakotikiinteistöt kaavoitetaan erillispientalojen korttelialueiksi AO, joille saa rakentaa yksiasuntoisia asuinrakennuksia, poikkeuksena nykyinen paritalo. Rakennusoikeus on tutkittu ja määritelty asukkaiden osallistumisessa ilmoittamien toiveiden mukaisesti. Kiinteistöt pienenevät tulevien katualueiden osalta, jotka ovat nykyisiä tie- ja johtorasitteita. Julkisivut ovat puuta ja vaaleita, kattokaltevuus on 1:2–1:1,5.

Kaarelan vpk:n tontti ja Laitilankuja 1:n laajennusalue merkitään erillispientalojen korttelialueeksi. Palokunnan toiminta siirtyy Myyrmäkeen rakennettavalle paloasemalle 2026. Julkisivut ovat paloasemaan liittyen puuta ja lämminsävyisiä, katot tummia, kattokaltevuus 1:2–1:1,5.



Havainnekuva eteläosan rakentamisesta. Suojeltava rakennus. TKa 22.10.2024

AP, asuinpientalojen korttelialueet

AP-alueille saa rakentaa omakotitaloja, paritaloja ja rivitaloja. Suurin kerrosluku on kaksi (II).

1. Kuninkaantammenrinteen pohjoispuolella katuja rajaavat townhouse-tyyppiset rivitalot, jolloin sisäpihan melutaso on alle 55 dB. Etelän ja lännen suuntaan voi rakentaa lasitettuja parvekkeita. Julkisivut ovat paikalla muurattua tiiltä. Julkisivuvärityksen tulee olla lämminsävyinen ja sen tulee vaihdella asunnoittain, jolloin syntyy vaikutelma omakotitaloista. Myös kattoväri vaihtelee asunnoittain vaalean / tumman harmaa, kattokaltevuus 1:1,5–1:1. Ullakoille saa rakentaa asuintiloja ja ikkunalyhtyjä. Katuluiskat ulottuvat tonteille, joten tontit saa rakentaa vasta, kun viereiset kadut on rakennettu. Tonttitehokkuus e = 0,51 on pientalotonteille hyvä, esimerkiksi Tampereella Pispalassa tonttitehokkuus on e = 0,50.
2. Laitilankuja 3:n tontilla nykyinen rivitalojen ja erillisten pientalojen korttelialue AOR ajantasaistetaan asuinpientalojen korttelialueeksi AP. Kaavan sisältö säilyy samana. Tontti laajenee saman maanomistajan maalle, jota ei enää tarvita Kehä II:n tiealueeksi. Samalla rakennusoikeus korotetaan 400 k-m2:stä 500 k-m2:iin.

Yhtiönkuja on ollut vanhaa Nurmijärven maantietä ja valtatietä 3 Vaasaan. TKa 18.3.2020
Tie on säilyttänyt vanhan leveytensä. Vasemmalla vanha kilometripylväs, joka suojellaan.

3. Palotie 16:n ja Yhtiönkuja 5:n tonteille ei haluttu lisää rakennusoikeutta, joten näille tonteille kaavoitetaan vain nykyinen rakennettu kerrosala. Tontinosat Hämeenlinnanväylää vastaan merkitään istutettaviksi alueiksi. Yhtiönkuja 5:n tontilla suojellaan vanha kilometripylväs.

AR, rivitalojen korttelialue

Nykyiset rivitalotontit Yhtiönkujalla kaavoitetaan rivitalojen korttelialueeksi nykyisin kerrosaloin ja nykyisin autopaikkamäärin (1 ap / asunto).

EV, suojaviheralue

Porraskallio Vanhan Kaarelantien ja Kuninkaantammenrinteen (nyt Palotien) kulmauksessa, jossa on keltamataran esiintymä, erikoinen porrasmuotoinen avokallio ja Vantaan Energian muuntaja, muutetaan AOR-tontista suojaviheralueeksi EV, koska alueella ei ole rakennusoikeutta. Viereisellä AOR-kiinteistöillä on myös eri maanomistaja eikä aluetta ole lunastettu AOR-tonttiin 48 vuoteen (asemakaava SM 7.5.1976). Kaupungille syntyy lunastusoikeus suojaviheralueeseen.

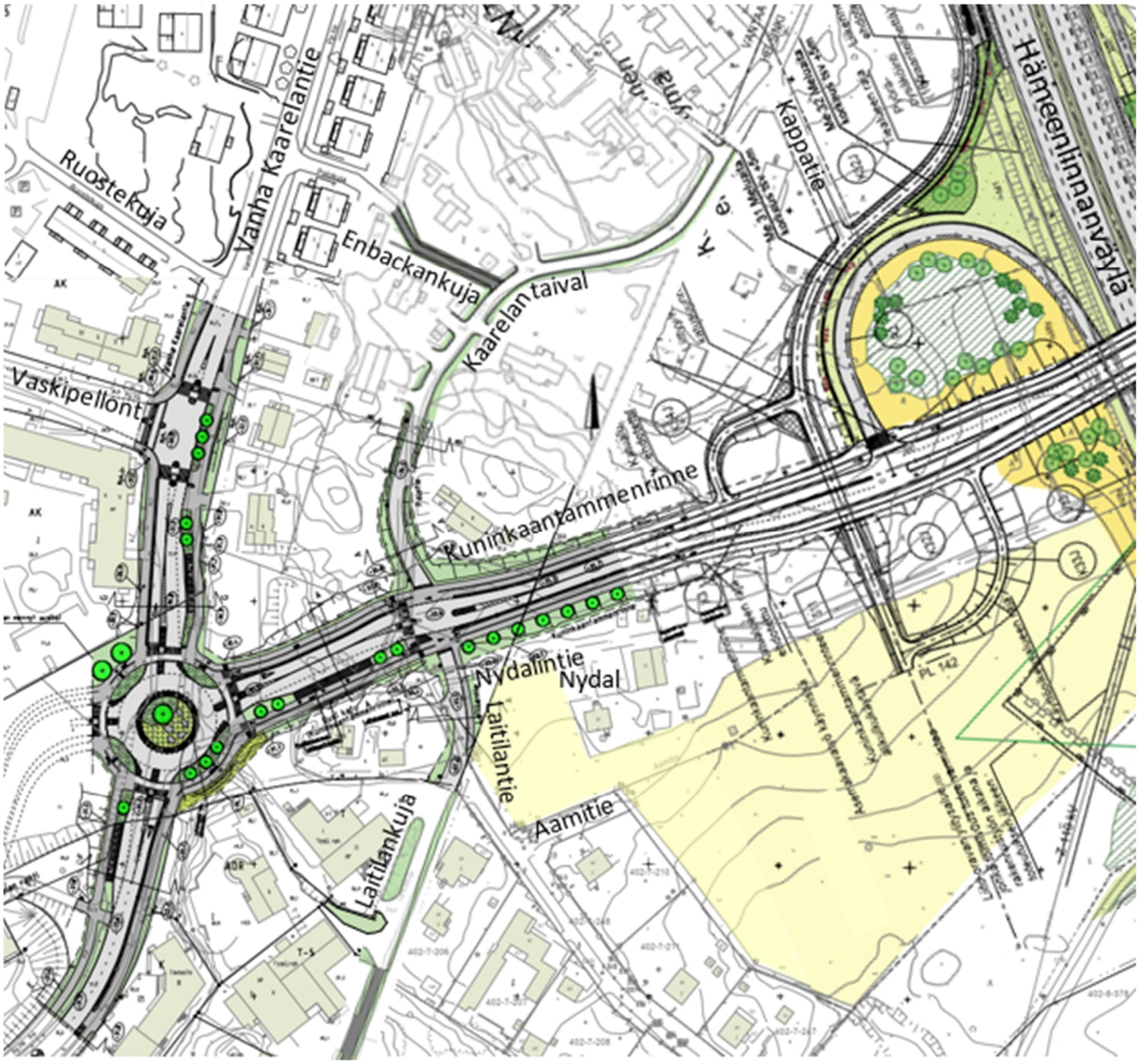
K, liike- ja toimistorakennusten korttelialueet

Kuninkaantammenrinteen, Laitilantien ja Kaarelantaipaleen (Palotien) kulmauksiin muodostuu joutomaita, jotka voidaan hyödyntää kolmena K-tonttina. Ne tarjoavat pienyrittäjille mahdollisuuden tarjota paikallisia palveluja, joita Vaskipellossakaan ei ole. Tonttien koot ovat 190–268 m2 ja rakennusoikeudet 50–60 k-m2. Katujen luiskat ulottuvat tonteille, joten tontit saa rakentaa vasta, kun kadut on rakennettu.

T, teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue

Laitilankuja 1:n tontin nykyinen rakennusoikeus on 1 480 km2. Maanpäällinen kellari lasketaan nykyisin kerrokseksi, joten rakennuksessa on kerrosalaa kellarissa 483 k-m2, 1. kerroksessa 659 k-m2, 2. kerroksessa 338 k-m2 ja talousrakennuksessa 10 m2, yhteensä 1 490 k-m2, kaavaan pyöristettynä 1 500 k-m2. Samasta syystä kerrosluvuksi muutetaan nykyisen kaksi (II) sijaan kolme (III).

Kaupungin lupapisteessä 11.3.2021 rakennukseen oli kysytty musiikkitiloja 326 k-m2, joten kaava sallii sijoittaa tontille liike- ja toimisto- ja harrastustiloja enintään 500 k-m2 rakennusoikeudesta, ei kuitenkaan hotellitoimintaa. Tämä monipuolistaa kiinteistön käyttömahdollisuuksia ja voi tarjota palveluja asuntoalueelle. Tontille on esitetty 16 autopaikkaa asemapiirroksessa 20.11.1990 (1 ap / 94 km2). Pysäköintinormi tarkistetaan nykynormin mukaiseksi. Tontin pohjoisosaan merkitään nykyinen suojaistutusalue ja uusi ajorasite uudelle pientalotontille.



Kooste teiden ja katujen yleissuunnitelmaluonnoksista. Ramboll 2020 & Salo & Kallaluoto 2021

Saman maanomistajan omistama tontin pohjoispuolinen alue (Palotie 3), jota ei enää tarvita Kehä II:n liikennealueeksi, kaavoitetaan erillispientalojen korttelialueeksi AO (110 k-m2), ja alueelle sijoittuvan Vantaan Energian muuntajan paikka osoitetaan katualueeksi. Laitilantien itäpuolinen alue kaavoitetaan asuinrakennusten korttelialueeksi A (50 k-m2).

Kadut

Kadut kaavoitetaan katujen yleissuunnitelmaluonnosten mukaisesti, mikä sisältää lumitilat.

Kuninkaantammenrinne on uusi katu Vanhalta Kaarelantieltä Hämeenlinnanväylän uudelle eritasoliittymälle, josta on yhteys vain Helsingin suuntaan, ja edelleen Kuninkaantammeen. Katu rakennetaan nykyisen Palotien alkupään paikalle. Kadun molemmin puolin tulee jalkakäytävät ja yksisuuntaiset pyörätiet. Kadulle tulee bussipysäkkivaraus. Katu sijoittuu leikkaukseen ja luiskat ulottuvat osin kaupungin tuleville tonteille, joten tontit saa rakentaa vasta, kun katu on tehty.

Vanhan Kaarelantien ja Kuninkaantammenrinteen risteykseen rakennetaan kiertoliittymä.

Kaarelantaipaleen (nyt Palotie) alkuosaan tarvitaan mutka, jotta katu voi laskeutua Kuninkaantammenrinteelle, joka sijoittuu leikkaukseen. Katu merkitään suojelluksi tieksi siltä osin kuin tasaus ei muutu. Katu jatkuu Helsinkiin, mitä kautta on jo nyt ajoliittymiä myös Vantaan tonteille. Katualueella ja tonteilla suojellaan nykyisiä mäntyjä, jotta kadun ikivanha luonne säilyy.

Palotien alkuosa, jossa Kuninkaantammenrinne sijoittuu leikkaukseen. TKa 20.5.2024
Vanhalta Kaarelantieltä katsottuna syreenipensaat peittävät paloasemaa.

Laitilantie jatkuu Helsingin puolelle. Kuninkaantammenrinteen leikkauksen takia kadun Vantaan puoleinen osuus linjataan uusiksi. Palotien tonteille ajetaan jatkossa Laitilantieltä, koska Kuninkaantammenrinteelle ei saa tonttiliittymiä. Osoitteet tulevat Laitilantieltä ja Laitilankujalta.

Enbackankuja (nyt Palokuja) jatketaan jalankulku- ja pyörätienä Kaarelantaipaleelle (Palotielle). Alueella on HSY:n vesi- ja viemärijohtoja. Kadun leveys 5,0 metriä sisältää saman levyisen johtorasitteen, 3,0 metriä leveän jalankulkutien, joka aurataan traktorilla, ja 2 x 1,0 metrin lumitilat. Enbackankuja halkaisee 475 m pitkän korttelin. Jalankulkukatu lyhentää kävelyä Palotieltä päiväkotiin, kouluun, pysäkille ja Myyrmäen keskustaan ja toisaalta Vaskipellosta Keskuspuistoon. Myös Helsingin puolelle kaavoitetaan lisää asumista, jolloin yhteyden tarve kasvaa. Yhteys on siten yleisen edun mukainen.

Nydalintie vie Helsingin puolelle Nydalin tilalle, jonne rakennetaan uusi katu Aamitie. Nydalintie tarvitaan myös ajokaduksi Vantaan tonteille. Joka tapauksessa Nydalintietä ei voida katkaista ennen kuin Helsinki on kaavoittanut ja rakentanut Aamitien. Ratkaisu ei estä Nydalin nykyistä kulkua eikä sido Helsingin tulevaa kaavoitusta.

Tekninen huolto

Vesihuolto

Aluetta palvelevat yleiset vesijohdot ja viemärit on rakennettu valmiiksi (HSY 12.8.2021), ja niiden kapasiteetti riittää tulevalle rakentamiselle. Tonteilla kulkevat nykyiset yleiset johdot merkitään asemakaavaan johtorasitteina, paitsi Enbackankujan osalta jalankulkukaduksi.

Laitilankuja 1:n tontilla maanomistajan tulee sopia johtosiirrosta rakennushankkeen yhteydessä.

Hulevesien hallinta

Vantaan kaupunki on laatinut hulevesiohjelman 2009 ja hulevesienhallinnan toimintamallin 2014. Hulevesien viivytyksestä määrätään kaupungin rakennusjärjestyksessä. Vantaalla hulevesien hallinnan ensisijainen tavoite 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 hulevedet virtaavat Vaskipellonojan kautta Mätäojaan, johon lisätään vettä virtaaman lisäämiseksi Päijännetunnelista.

4.4 KAAVAN MERKITTÄVÄT VAIKUTUKSET

Vaikutukset kaupunkirakenteeseen

Kaupunkirakenne tiivistyy joukkoliikennevyöhykkeellä ja yleiskaavan asuntoalueella lähellä Kaivokselan ja Myyrmäen palveluja.

Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Rakennusperintökohteet säilyvät lukuun ottamatta Palotien ja Laitilantien alkuosia, joita linjataan uudelleen Kuninkaantammenrinteen rakentamisen vuoksi. Asemakaavassa suojellaan vpk:n talo, kaksi asuintaloa, Kaarelantaipaleen (Palotien) ennallaan säilyvä osuus ja Yhtiönkujan kilometri-pylväs. Vain huonokuntoinen Palotie 12 puretaan. Maltillinen tehokkuus säilyttää ympäristöä. Uutta rakentamista tulee etenkin Kuninkaantammenrinteen molemmin puolin ja Palotien varrelle.

Vaikutukset luonnonympäristöön

Luonnonympäristöä tulee osin rakennetuksi, mutta lähes kaikki arvopuut ja suuri osa pihaistutuksista säilyvät. Palotie 4:n tontilla menetetään yksi arvopuu (mänty), mutta istutetaan uusia puita. Kuninkaantammenrinne sijoittuu nykyisin avoimeen maastokohtaan ja sen tasaus aiheuttaa maastoleikkauksen. Kaavaan annetaan vihertehokkuusmääräyksiä ja puita suojelevia ja istutusmääräyksiä. Keltamataran esiintymispaikka ja portaikon muotoinen kallio säilyvät Porraskallion suojaviheralueella.

Liikenteelliset vaikutukset

Hämeenlinnanväylälle suunniteltu uusi Kuninkaantammen eritasoliittymä on välttämätön, jotta jo nyt ruuhkaisen Kaivokselan liittymän toimivuus voidaan turvata, kun liikenne kasvaa kaupunkiseudun kasvaessa. Kaivokselan eritasoliittymä vaatii nopeita parantamistoimenpiteitä liikenteen toimivuuden parantamiseksi. Samalla paranee myös Vaskivuorentien / Kaivokselantien / Vanhan Kaarelantien liittymän toimivuus, mikä vastaa Myyrmäen täydennysrakentamiseen.

Liikennemäärät

Tie- tai katuosuus	Nopeus km/h	2020*	Ennuste 2050*
Hämeenlinnanväylä Kannelmäki – Kaivoksela	80	58 800	86 200
Kuninkaantammenrinne vt3 – Vanha Kaarelantie	40	–	5 100
Vanha Kaarelantie Vaskivuorentieltä etelään	40	7 400	7 000
Vanha Kaarelantie Kuninkaantammenrinteeltä etelään	40	8 750	7 000
Kaarelantaival (Palotie)	30	60	222**

* Keskivuorokausiliikenne, Ramboll 1.10.2021.
** Sisältää myös arvioidun Helsingin puolelle tulevan rakentamisen. Suurin liikennemäärä on kadun eteläpäässä.

Hämeenlinnanväylän uusi tie- ja katusuunnitelma vie huomattavasti vähemmän maata, kuin mitä Kehä II:n vaatimat ramppi- ja eritasojärjestelyt olisivat vieneet. Myös Palotien kävelysilta säilyy. Hämeenlinnanväylän meluaita vähentää liikenteen aiheuttamia meluhaittoja asutukselle. Meluaita sijoittuu ajoradan ja jalankulku-pyörätien väliin.

Helsingin puolelle tulee Kaarelantaipaleen suuntainen kevyen liikenteen raitti Hämeenlinnanväylän viereen, jolloin Kaarelantaipaleella säilyy vanhan tien luonne eteläosaa lukuun ottamatta. Eteläosassa tien linjaus hieman muuttuu, koska Kuninkaantammenrinne sijoittuu leikkaukseen.

Enbackankuja halkaisee 475 m pitkän korttelin ja lyhentää kävely- ja pyörämatkoja Palotieltä päiväkotiin, kouluun, pysäkille ja Myyrmäen keskustaan ja toisaalta Myyrmäestä ja Vaskipellosta Helsingin Maria Wiikin puistoon ja edelleen Keskuspoistoon. Palotielle tulee lisää asumista, myös Helsingin puolelle.

Kadut liittyvät saumattomasti Helsingin puolen tie- ja katusuunnitelmiin, mikä on tutkittu tie- ja katusuunnitelmien yhteisen laatimisen yhteydessä.

Suhde Helsingin puolen kaavoitukseen

Helsingin Kuninkaantammen osayleiskaavassa 2008 Hämeenlinnanväylä ja Kuninkaantammen eritasoliittymä ovat liikennealuetta. Lisäksi yleiskaavassa on esitetty pientaloalueita Vantaan rajaa vastaan. Ne liittyvät Vantaan pientaloalueisiin.

Helsingin kaupunki laatii puolelleen asemakaavaa Kuninkaantammen eritasoliittymä ja ympäristö, josta on järjestetty osallistuminen 4.6. – 25.6.2020, luonnosaineisto on ollut esillä 9. – 22.12.2020 ja MRL 66 §:n viranomaisneuvottelu on pidetty 18.8.2021.

Asemakaavassa tutkitaan Kuninkaantammen eritasoliittymää ja sen liikenne- ja katujärjestelyjä. Lisäksi tutkitaan maankäytön mahdollisuuksia liittymän ympäristössä. Yhteys Helsingin pientalo-alueille kulkee Kaarelantaipaleen (Palotien) ja Laitilantien kautta, jotka jatkuvat Helsingin puolelle. Kaarelantaipaleelta on Helsingin kautta tonttiliittymiä myös Vantaan tonteille.

Helsingin puolelle on esitetty 2–4-kerroksista asuntorakentamista yhteensä 22 740 k-m2 (2024).

Sitowice 8.10.2024, Helsinki 9.10.2024

Luonnos asuntorakentamisesta Helsingin puolelle. Rakennukset väritetty.

Sosiaaliset vaikutukset

Asemakaava vastaa kaupungin jatkuvaan kasvuun. Kuninkaantammenrinne yhdistää Kuninkaantammen kerrostaloalueen Vaskipeltoon ja Malminkartanoon. Kaava lisää mahdollisuuksia pientaloasumiseen. Rakentaminen tarjoaa työtä. Asuntorakentaminen lisää päivähoito- ja kouluikäisiä, mutta palvelutarjonta paranee kaupunginosan väestön vanhetessa. Myyrmäkeen Ojahaantielle valmistuu uusi peruskoulu ja liikuntahalli 2028. Alueelta on hyvät yhteydet eri oppilaitoksiin.

Resurssiviisaus

Maankäyttö: Asemakaava tiivistää kaupunkirakennetta ja hyödyntää nykyisiä tontteja, katuja ja kunnallistekniikkaa. Alue sijoittuu lähelle aluekeskusta ja liittyy nykyisiin palveluihin ja nykyiseen tiheään runkobussiliikenteeseen.

Materiaalit ja hiilijalanjälki: Hiilijalanjälkeen vaikuttavat erityisesti rakennusmateriaalit, kuljetukset, rakennuksen lämmitys ja sähkön käyttö. Asemakaava suosii ekonomisia ja kestäviä ratkaisuja, jolloin sekä rakentamisen että käytön aikainen hiilijalanjälki pysyy kohtuullisena.

Vain Palotie 12:n heikkokuntoinen paritalo (1967) puretaan, kaikki muut rakennukset säilyvät. Tontit ovat rakennustoiminnalle riittävän tasaisia, jolloin vältetään täyttöjä.

Omakotitonttien osalta julkisivumateriaalina on puu. Se on uusiutuva ja oikein käytettynä pitkäikäinen ja toimiva materiaali. Puun käyttö pienentää rakentamisen hiilijalanjälkeä. Puurakennusosat toimivat pitkäaikaisina hiilivarastoina. Tonteilta tarvitsee kaataa vain yksi arvomänty.

Uusien townhouse-rivitalojen julkisivumateriaalina on tiili, kuten naapuritonteilla Vanhalla Kaarelantiellä. Tiili on erittäin kestävä ja helppohoitoinen materiaali. Tiili on huoltovapaa, kosteutta kestävä, ääntä eristävä, paloturvallinen ja energiatehokas. Tiilitalo tulee pitkällä aikavälillä kokonaiskustannuksiltaan puutaloa edullisemmaksi ja on siten edullisin julkisivuratkaisu.

Teollisuustontilla säilyy uudehko tiili- ja betonipintainen rakennus (1990).

Vihertehokkuus ja hulevedet: Tonteilla täyttyy eri alueille määritelty vihertehokkuus. Hulevedet viivytetään. Päällysteinä käytetään läpäiseviä materiaaleja. Näistä määrätään asemakaavassa.

Energia: Alueella voidaan käyttää maalämpöä sekä osin kaukolämpöä ja osin aurinkoenergiaa.

Energiatehokkuus: Uusi rakennus on rakennettava lähes nollaenergiarakennuksiksi (RakL 37 §), jolloin rakennus on erittäin energiatehokas ja sen tarvitsema erittäin vähäinen energiankulutus katetaan laajasti uusiutuvalla energialla.

Hiilineutraali energia: Rakennuksen lämmitys ja sähkön käyttö aiheuttaa elinkaaren suurimman hiilijalanjäljen. Vantaan Energian tavoitteena on olla hiilinegatiivinen 2030. Tonteilla voidaan hyödyntää maalämpöä, osin kaukolämpöä ja osin aurinkoenergiaa.

Vähähiilisyys: Uusi rakennus on rakennettava vähähiiliseksi. Hiilijalanjälki ja hiilikädenjälki on raportoitava rakentamislupaa varten tehtävässä ilmastoselvityksessä. (RakL 38 §)

Elinkaari: Uusi rakennus on rakennettava elinkaariominaisuuksiltaan ekologiseksi ja pitkäikäiseksi, muunneltavaksi, huollettavaksi, korjattavaksi sekä osat purettaviksi ja uudelleenkäytettäviksi. Rakennukselle laaditaan materiaaliseloste sekä käyttö- ja huolto-ohje (RakL 39, 139 §).

Hiilijalanjälki, hiilikädenjälki, energiatehokkuus ja materiaaliseloste esitetään rakentamisluvan yhteydessä. (RakL 37, 38, 39 §)

Rakennuksen purkaminen: Rakentamisluvan hakijan on selvitettävä purkamistyön järjestäminen ja edellytykset huolehtia syntyvän rakennusjätteen käsittelystä sekä käyttökelpoisten rakennusosien uudelleen käyttämisestä. (RakL 56 §)

Hämeenlinnanväylä Palotien sillalta pohjoiseen. TKa 12.2.2022

Ilmastovaikutukset

Rakentaminen vaatii resursseja, sekä varoja että materiaaleja, mikä lisää rakentamisen aikaista hiilijalanjälkeä. Rakentaminen lisää kasvihuonekaasupäästöjä sekä rakentamisen että käytön aikana mm. lämmityksen ja liikenteen vuoksi. Vantaalla on kuitenkin jatkuva tarve uusille asunnoille. Asemakaava tukee resurssiviisautta sijoittumalla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja joukkoliikenteen runkoyhteyksien varrelle. Liikkumisen helppous vähentää ajosuoritetta ja päästöjä. Vihertehokkuudella luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuus lisää vihreän ja läpäisevän pinnan määrää tonteilla. Alueella voidaan hyödyntää hyvin maalämpöä, osin kaukolämpöä ja etelään suuntautuvilla kattolappeilla aurinkoenergiaa. Omilla tonteillaan kaupunki voi tontinluovutusehdoissa edellyttää kestävää kehitystä tukevia ratkaisuja, kuten A-energialuokkaa ja sähköautojen latauspisteitä.

- *Varautuminen ilmastonmuutokseen:* Ilmaston lämpeneminen lisää kasvillisuutta, se varjoisuutta. Arvopuita suojellaan. Kylmenemiseen ja lumien lisääntymiseen varaudutaan katujen lumitiloilla ja Ylästöön kaavoitetulla lumen vastaanottopaikalla. Runsaisiin sateisiin varaudutaan hulevesien hallinnalla. Tulvavedet vähentävät lisäveden tarvetta Päijännetunnelista Mätäojaan.

Kaavan laajemmat vaikutukset

Yhdyskadun ja pientalorakentamisen laajemmat vaikutukset kaupunkirakenteeseen, liikenteeseen, palveluihin ja ilmastoon on tutkittu yleiskaavassa. Yleiskaava tarjoaa vähän asumisen laajentumisalueita, joten kaupunkirakennetta on tiivistettävä, mikä säästää laajoja viheralueita.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja katumelu

Hämeenlinnanväylän parantamisen yhteydessä meluntorjunta paranee huomattavasti Palotien alueella, kun Kaarelantaipaleen (Palotien) kohdalle rakennetaan 5–6 metriä korkea meluaita. Meluaidan korotus 8 metriin ei enää olennaisesti parantaisi melutilannetta.

Asemakaavassa sovelletaan Valtioneuvoston päätöksen 993/1992 melutasojen ohjearvoja. Asemakaava on olevan asuinalueen täydennysrakentamista, jolloin päiväajan ohjearvo on 55 dB ja yöajan ohjearvo on 50 dB.

1. Nykytilanne, tie- ja katumelu. Nykyinen meluntorjunta. Päiväajan klo 7–22 keskiäänitaso (Laeq) 2 m korkeudella maanpinnasta. Ramboll 11.5.2020

2. Ennustetilanne 2030, tie- ja katumelu. Nykyiset liikennejärjestelyt ja nykyinen meluntorjunta. Päiväajan klo 7–22 keskiäänitaso (Laeq) 2 m korkeudella maanpinnasta. Ramboll 22.5.2020

3. Ennustetilanne 2050, tie- ja katumelu. Tiesuunnitelman järjestelyt, vain nykyinen meluntorjunta (teoreettinen vertailutarkastelu). Päiväajan klo 7–22 keskiäänitaso (Laeq) 2 m korkeudella maanpinnasta. Ramboll 7.12.2020

4. Ennustetilanne 2050, tie- ja katumelu. Tiesuunnitelman järjestelyt, suunniteltu meluntorjunta, tavoitteena ettei asuinrakennusten oleskelupihoilla ylity 60 dB melutaso. Päiväajan klo 7–22 keskiäänitaso (Laeq) 2 m korkeudella maanpinnasta. Ramboll 7.12.2020

< 45 | 45–50 | 50–55 | 55–60 | 60–65 | 65–70 | 70– dB

Tiemeluselvitys.

Uudenmaan ELY-keskuksen oppaan 2/2013 Melun- ja tärinäntorjunta maankäytön suunnittelussa tavoitteena on, että melun ohjearvot täyttyisivät koko asumiseen varatulla alueella. Mikäli tähän ei ole mahdollista päästä, tulisi varmistaa, että ohjearvot alitetaan ainakin asuntojen pihoilla oleskeluun ja leikkiin tarkoitetuilla alueilla. Asuinrakennusten oleskeluparvekkeet ja terassit rinnastetaan ulko-oleskelualueisiin. Asemakaavassa määrätään lasitettujen kuistien, parvekkeiden tai terassien rakentamisesta.

Asuinrakennuksiin vaaditaan 32 dB:n ääneneristävyys, mikä kattaa lento- ja tiemelun, Kuninkaantammenrinnettä ja Vanhaa Kaarelantietä vastaan kuitenkin 35 dB. Hämeenlinnanväylään rajautuvat maanomistajat eivät halunneet lisärakentamista. Alle 55 dB päivämelutason vaatimus täyttyy joko oleskelupihalla tai lasitetulla parvekkeella tai lasitetulla terassilla. Vaatimukset täyttävät myös yöajan ohjearvot.

Tarkennettu tiemeluennuste ja täydennysrakentaminen vuodelle 2050, päivä.

Meluaita
Asuinrakennus
Uusi rakennus

Äänitaso Aeq (dB)
< 45
45–50
50–55
55–60
60–65
65–70
70–75
75–

Liikennemäärät ajon/vrk
Hämeenlinnanväylä
86 200
Vanha Kaarelantie
- Yhtiönkujan kohdalla
4 100
- Kuninkaantammenrinteeltä etelään
8 750
Kuninkaantammenrinne
5 100
Kaarelantaival (nyt Palotie)
225

Ramboll 1.10.2021
Vantaa 2.5.2024

Kaavaan on laadittu meluselvitykset sekä tietä että kaavaa suunniteltaessa (Ramboll tiesuunnitelmaan 11.5. – 7.12.2020, kaavaan 1.10.2021). Näiden tulos on sama.

Tonttikatujen nopeusrajoitus on 30 km/h, mutta melumallissa pienin käytettävä nopeus on 40 km/h. Siten tonttikatujen osalta todellinen tilanne on melumallissa esitettyä parempi.

Rakennusten ääneneristävyydestä ja hulevesien käsittelystä määrätään rakennusjärjestyksessä.

Pienhiukkaset

Hämeenlinnanväylän melueste rajoittaa sekä melun että pienhiukkasten leviämistä. Asuntojen minimietäisyydet katujen ajoratojen reunoista täyttyvät. Bussilinjaa 30 ajetaan sähköbusseilla.

Pienhiukkasmäärät ovat laskeneet sekä pitkällä aikavälillä että viime vuosina huomattavasti. Uudet autot ovat päästöttömiä 2035. Autojen keski-ikä on Uudellamaalla 10,7 vuotta (2023), joten autokanta on uusiutunut ennustevuonna 2050.

4.6 NIMISTÖ

Kylän nimi *Kaarela* / *Kårböle*, esiintyy 1417 Magnus i Karisbola. Helsingin puolella on kaupunginosa Kaarela / Kårböle (1990), Vantaan puolella kylä Pohjois-Kaarela / Norra Kårböle (1946).

Kaupunginosan nimi *Kaivoksela* / *Gruvsta* (1961) johtuu 1700-luvun rautakaivoksista. Ruotsalaisen nimen loppuosa -sta merkitsee paikkaa ja kaupunkia (stad).

Asemakaavan nimet:

Enbackankuja, *Enbackagränden*, 2005 Palokuja, Brandgränden, joka on myös Helsingissä (jo 1976). Uusi nimi pelastusturvallisuuden vuoksi läheisen tilan ja talon nimestä Enbacka (1921). (Nr 25.5.2021)

Kaarelantaival, *Kårbölestråket*, 1966 Palotie, Brandvägen, se Kaarelan vpk:n talon (1950) mukaan. Tie on mennyt Helsingin pitäjän kirkolle ja jatkuu yhä Helsingin puolelle. Espoossa on Palotie, Brandvägen, jossa on enemmän taloja. Päällekkäisiä kadunnimiä poistetaan pelastusturvallisuuden vuoksi. Uusi nimi Kårbölen kylän mukaan. Nimi on asemakaavassa 162000. (Nr 25.5.2021, Kv 19.9.2022)

Kuninkaantammenrinne, *Kungseksbranten*, nimetty Helsingissä 2006 Kuninkaantammentien (1957) varrella olevan vanhan tammen mukaan. Tarinan mukaan tammen istutti Ruotsin kuningas 1600- tai 1700-luvulla. Nimi on asemakaavassa 162000. (Nr 25.5.2021, Kv 19.9.2022)

Laitilankuja, *Letalagränden*, Helsingissä 1970, Vantaalla 1975. Katso seuraavaa.

Laitilantie, *Letalavägen*, Helsingissä 1957, Vantaalla 1975, vanhoista puuastioista ja niiden valmistuksesta. Laitila on ollut Lounais-Suomen tunnetuimpia puuastiapitäjiä.

Nydalintie, *Nydalsvägen*, tie menee Helsingin puolelle Nydalin tilalle (1927), jossa on asuinrakennus vuodelta 1910. (Nr 25.5.2021)

Porraskallio, *Trappberget*, kallion porrasmaisen muodon mukaan. (Nr 25.5.2021)

Vanha Kaarelantie, *Gamla Kårbölevägen*, ikivanhaa Nurmijärvelle ja Hämeenlinnaan mennyttä tietä. Tien merkitys kasvoi, kun Helsingin kaupunki siirrettiin 1640 Vanhastakaupungista Vironniemelle (Kruununhakaan), tosin kaupunkiin ei tullut aluksi tietä Vanhastakaupungistakaan. 1640 Lapinkylässä Landsvägen. 1938–1950-luvun lopulle valtatietä 3 Helsingistä Vaasaan. Jo ennen 1946 Nurmijärventie, Nurmijärvivägen, 1959 Helsingissä Vanha Nurmijärventie, Gamla Nurmijärvivägen. 1964 asukkaiden ehdotuksesta nykyinen nimi Kaivokselaan kylän mukaan.

Havainnepiirros rakentamisesta Kuninkaantammenrinteen varrelle. TKa 22.10.2024

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Kaavaan ei liity maankäyttösopimuksia.

Kaavamuutoksen toteutuksessa noudatetaan uutta rakentamislakia, joka tulee voimaan 1.1.2025. Rakentamislaissa tulee pakolliseksi laskea uudisrakennusten hiilijalanjälki ja hiilikädenjälki ja tehdä materiaaliseloste ja ilmastoselvitys, joten näistä ei tarvitse määrätä asemakaavassa.

Hämeenlinnanväylän parantaminen esiintyy Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen suunnitelmassa vuosien 2024–2027 investointiohjelmassa (MAL 2023, s. 69).

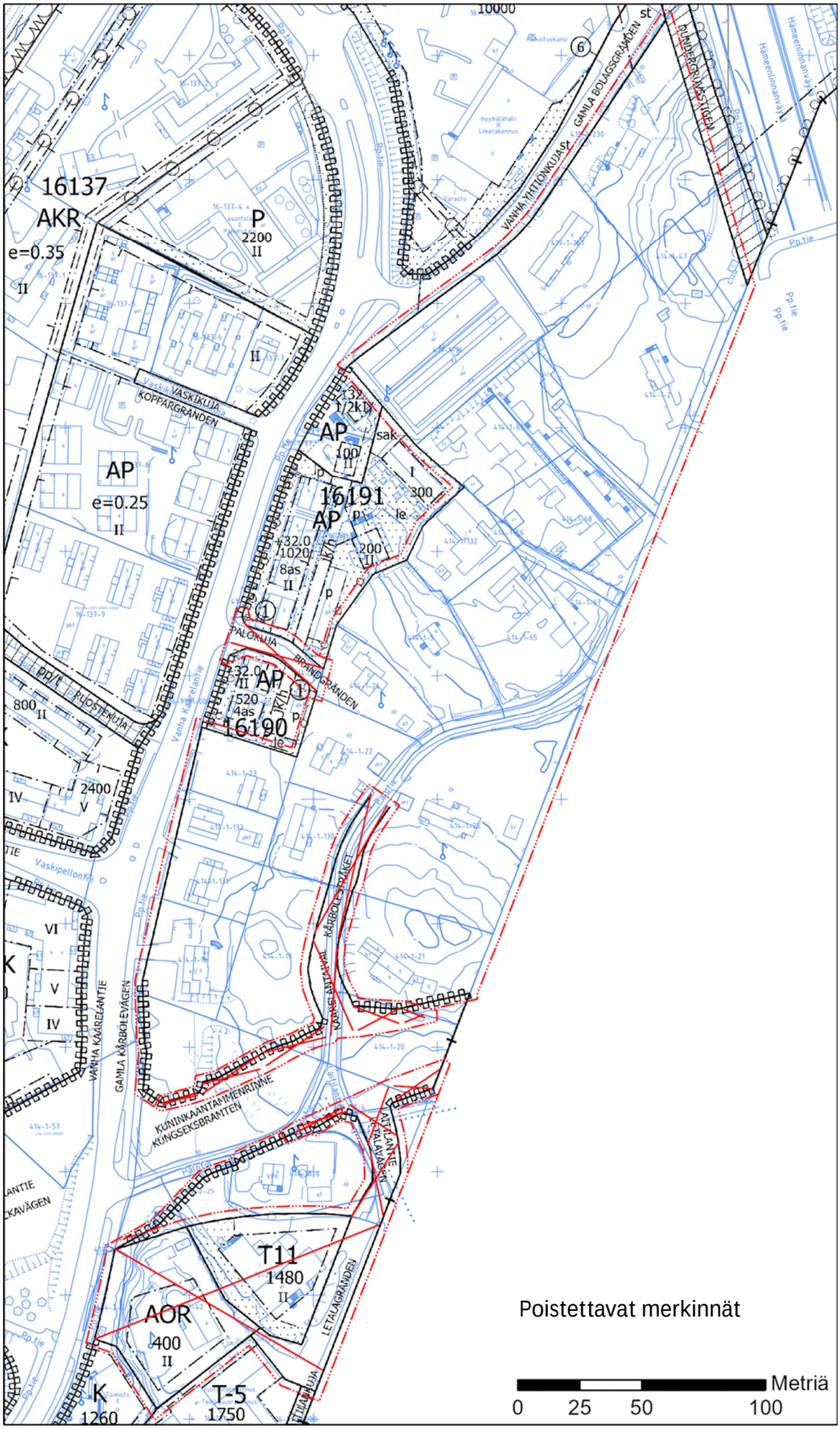
Kaupunki lunastaa katualueet ja suojaviheralueen. Kaupungin omat tontit voidaan rakentaa vasta, kun viereiset kadut luiskineen on rakennettu. Tämä rajoitus ei koske yksityisiä maanomistajia.

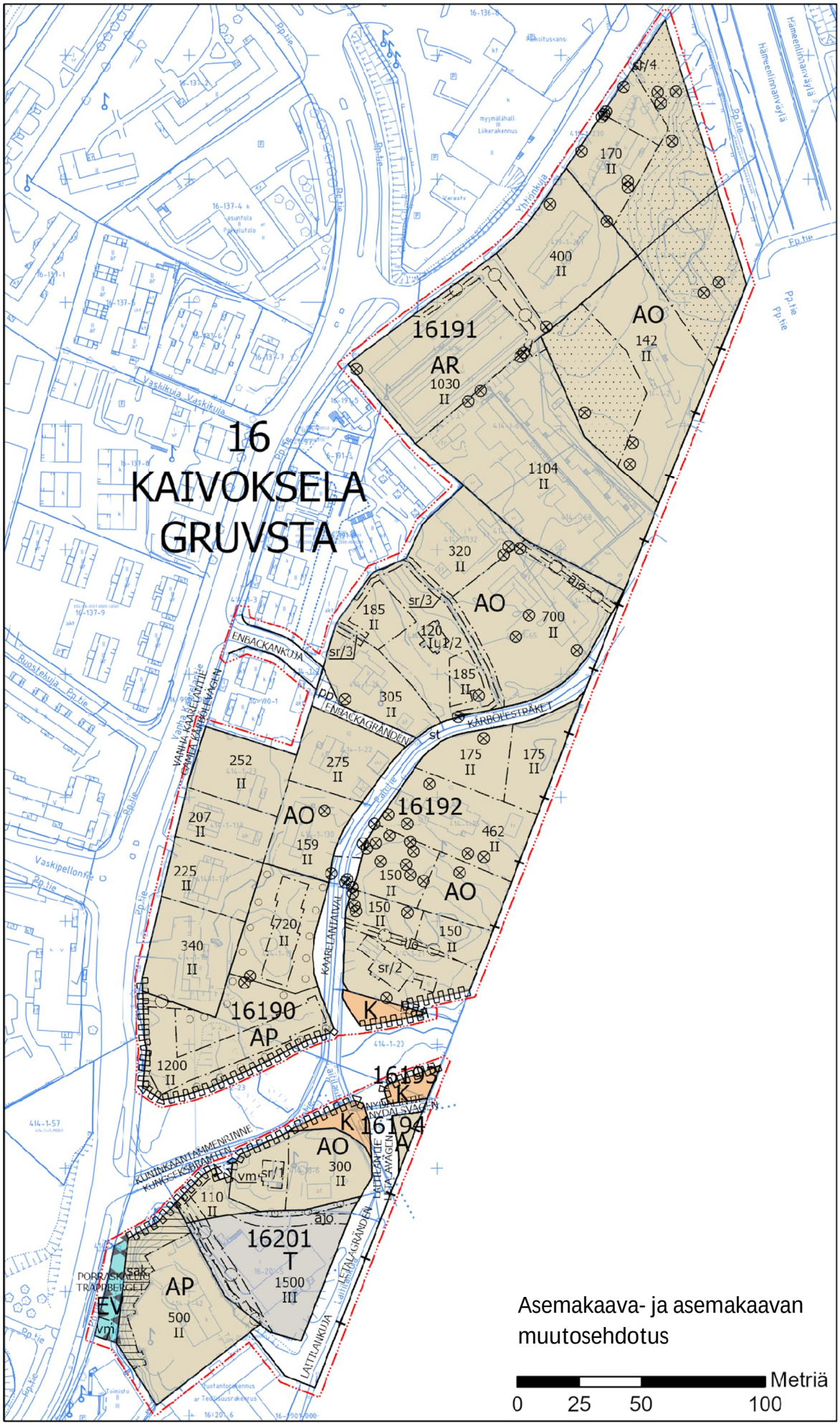
Kaavan valmisteluun osallistuneet			
Vantaan kaupunki			
Asemakaavoitus	asemakaavapäällikkö	Ilkka Laine	
	aluearkkitehti	Timo Kallaluoto	
	asemakaava-arkkitehti	Annakaisa Haanpää	
	asemakaava-arkkitehti	Anna Hakamäki	
	asemakaava-arkkitehti	Anders Hedman	
	kaavoitusinsinööri	Mikko Järvi	
	kaavatekninen koordinaattori	Marko Hoffren	
Kiinteistöt ja tilat	tonttipäällikkö	Armi Vähä-Piikkiö	
	tonttiasiamies	Jari Sainio	
	kiinteistökehityspäällikkö	Tomi Henriksson	
	maankäyttöinsinööri	Juho Lumme	
	maankäyttöinsinööri	Marja Hannikainen	
	maanäyttöteknikko	Jorma Hopponen	
	paikkatietoasiantuntija	Natalia Lindström	
	lakimies	Heino Pitkänen	
Kadut ja puistot	liikenteen alueinsinööri	Teemu Vihervaara	
	liikenteen alueinsinööri	Aapeli Turunen	
	liikenneinsinööri	Pirjo Salo	
	liikennetietoasiantuntija	Suvi Rytkönen-Halonen	
	alueinsinööri	Mikko Kettunen	
	suunnitteluinsinööri	Henri Hyttinen	
	suunnitteluinsinööri	Juuso Smolander	
Lakiasiat ja päätösvalmistelu	kielenkääntäjä	Susanne Salin	
Rakennusvalvonta	lupa-arkkitehti	Timo Tamminen	
Talous- ja hallintopalvelut	vuorovaikutusasiantuntija	Pia Tasanko-Lavinkainen	
Yleiskaavoitus	yleiskaavapäällikkö	Mari Siivola	
	johtava maisema-arkkitehti	Laura Muukka	
	maisema-arkkitehti	Elina Ekroos	
	yleiskaavasuunnittelija	Jonna Kurittu	
Ympäristökeskus	ympäristösuunnittelija	Jarmo Honkanen	
Helsingin kaupunki			
Jukka Tarkkala	Ulla Jaakonaho	Taina Toiviainen	
Tiina Falck	Raimo Pakarinen	Olli-Pekka Aalto	
Petra Rantalainen	Suvi Tyynilä	Ville Andersson	
Liisa Heinonen			
Väylävirasto			
Matti Ryynänen			
Uudenmaan ELY-keskus			
Juha Noeskoski	Arto Kärkkäinen	Tuomas Autere	
Sami Mankonen	Eeva Kopposela		
Ramboll Finland Oy			
Lotta-Maija Salmelin	Topi Vuorio	Emilia Vainikainen	
Maija Musto	Meri Lampinen	Annukka Kylmälä	
Eeva Elmnäinen	Timo Korkee	Nico Id	

Vantaa 24.2.2025

VANTAAN KAUPUNKI
Kaupunkirakenne ja ympäristö / Länsi-Vantaan asemakaavoitus

Timo Kallaluoto, aluearkkitehti
etunimi.sukunimi@vantaa.fi, p. 050 3122 132


16137
AKR
e=0.35
P
2200
AP
e=0.25
16191
AP
16190
AP
T11
1480
AOR
400
K
1260
T-5
1750
Poistettavat merkinnät
Metriä
0
25
50
100


16
KAIVOKSELA
GRUVSTA
16191
AR
1030
II
AO
142
II
400
II
170
II
1104
II
320
II
AO
700
II
185
II
120
Iu
185
II
305
II
ENBACKANKUJA
ENBACKAGRÄNDEN
KÄRBOLESTRÄKET
175
II
175
II
252
II
275
II
16192
462
II
AO
159
II
207
II
225
II
150
II
150
II
AO
150
II
720
II
340
II
16190
AP
1200
II
K
16193
K
16194
A
AO
300
II
110
II
16201
T
1500
III
AP
500
II
EV
Asemakaava- ja asemakaavan
muutosehdotus
Metriä
0
25
50
100

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum	1/6
161900	11.2.2025	

Vantaan kaupunki

PALOTIE

Kaupunginosa 16, Kaivoksela

Asemakaava

Korttelit 16192-16194 ja osat kortteleista 16190, 16191 ja 16201 sekä katu- ja erityisaluetta.

Asemakaavan muutos

Osa korttelia 16201 sekä katu- ja erityisaluetta.

1:2000

Vanda stad

BRANDVÄGEN

Stadsdel 16, Gruvsta

Detaljplan

Kvarteren 16192-16194 och del av kvarteren 16190, 16191 och 16201 samt gatu- och specialområde.

Ändring av detaljplanen

Del av kvarteret 16201 samt gatu- och specialområde.

1:2000

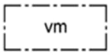
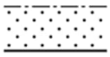
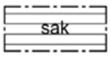
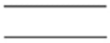
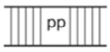
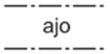
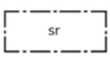
	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
A	**Asuinrakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för bostadshus.**
	Alueella saa olla yksi asunto.	På området får vara en bostad.
	Korttelialueen rakennusoikeus on 50 k-m² ja suurin sallittu kerrosluku on kaksi.	I kvartersområdet byggrätten är 50 m²-vy och största antalet våningar är två.
	Rakennuksissa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutningen ska vara 1:1,5.
	Kattomateriaalin tulee olla vaaleanharmaa konesaumattu pelti.	Takmaterialet ska bestå av ljusgrå maskinfalsad plåt.
	Rakennuksissa tulee olla vaaleanharmaat avoräystäät.	Byggnaderna ska ha ljusgråa öppna takfot.
	Julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta ja lämminsävyisiä.	Fasaderna ska vara av täckmålat trä och varma till färgsättningen.
	Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB.
	Enintään 15 m² kuistin saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.	Kvisten högst 15 m² får byggas utöver byggrätten.
	Rakennuksella tulee olla kiinteä perustus.	Byggnaden ska ha en fast grund.
	Rakennuksen saa sijoittaa katurajaan ja vähintään 2,0 metriä naapurialueen rajasta.	Byggnaden får placeras på gatugränsen och minst 2,0 meter från gränsen till grannområdet.
	Katujen luiskat saa ulottaa tontille. Tonttia ei saa rakentaa ennen kuin viereiset kadut on rakennettu.	Gatusluttningar kan sträcka sig till tomten. Tomten får inte byggas förrän intilliggande gatorna har byggts.
	Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0.	Gröneffektiviteten ska vara minst 1,0.
	Tontti tulee rajata pensasaidalla.	Tomten ska avgränsas med en häck.
	Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
	Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1 ap / asunto. Autopaikat saa sijoittaa peräkkäin.	Minimiantalet bilplatser är minst 1 bp / bostad. Bilplatser får placeras efter varandra.
AP	**Asuinpientalojen korttelialue.**	**Kvartersområde för småhus.**
	AP-korttelia 16190 koskevia asemakaavamääräyksiä:	**Bestämmelser som gäller AP-kvarteret 16190:**
	Asuinrakennus on rakennettava kiinni rakennusalan katualueen puoleisiin rajoihin.	Bostadsbyggnaden ska byggas ända fram till byggnadsgränserna mot gatan.
	Rakentamiseen on käytettävä rakennusalan koko pituus.	För byggandet ska byggnadsytans hela längd användas.
	Rakennuksissa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5–1:1.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutningen ska vara 1:1,5–1:1.
	Kattomateriaalin tulee olla pelti tai tiili. Katon värin tulee vaihdella asunnoittain vaaleanharmaa / tummanharmaa.	Takmaterialet ska vara av plåt eller tegel. Färgen på taket ska variera från lägenhet till lägenhet ljusgrå / mörkgrå.
	Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.	Byggnaderna ska ha öppna takfot.

	Julkisivujen tulee olla paikalla muurattua poltettua savitiiltä ja saumat tiilenvärisiä. Punatiilen kanssa voi olla harmaat saumat.	Fasaderna ska vara på platsen murad bränt lertegel och fogarna av tegelfärg. Med rödtegel kan vara gråa fogar.
	Julkisivujen värityksen tulee olla lämminsävyinen ja vaihdella asunnoittain. Värejä tulee olla vähintään viisi.	Fasaderna ska vara varmtonade och färgsättningen ska variera från lägenhet till lägenhet. Det måste finnas minst fem färger.
	Jokaisesta asunnosta tulee olla uloskäynti talon molemmille puolille.	Varje bostad ska ha utgång till båda sidor av huset.
	Julkisivuovia tulee olla vähintään viittä eri tyyppiä.	Fasaddörrar ska vara minst av fem olika typ.
	Tontille saa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi rakentaa asuntoja palvelevia varasto-, huolto-, jäte- ja teknisiä tiloja.	På tomten får, utöver den våningsyta som anvisas i detaljplanen, byggas förråds-, service-, avfalls- och tekniska utrymmen som betjänar boendet.
	Näiden ja autokatosten julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta.	Fasader av dessa och bilskydd ska vara av täckmålat träd.
	Autokatoksen harjan vähimmäiskorkeus on 4,5 metriä.	Bilskydds sadeltaks minimihöjd är 4,5 meter.
	Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB, Kuninkaantammenrinnettä ja Vanhaa Kaarelantietä vastaan kuitenkin vähintään 35 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB, mot Kungseksbranten och Gamla Kårbölevägen dock minst 35 dB.
	Asuntoon tulee liittyä lasitettu parveke tai lasitettu terassi etelän tai lännen suuntaan, jossa ei ylitetä päiväohjearvoa 55 dB.	Lägenheten ska ha en inglasad balkong eller en inglasad terrass mot söder eller väster, där det dagliga riktvärdet inte överstiger 55 dB.
	Leikki- ja oleskelupaikka tulee sijoittaa alueelle, jossa päivämelutaso on alle 55 dB, ja sen saa sijoittaa tonttijaosta riippumatta.	Lek- och utevistelseplatsen ska placeras på området, där dagsljudnivån inte överstiger 55 dB, och den får placeras oberoende av tomtindelningen.
	Jokaisella asunnolla tulee olla oma pihaosuus, joka on rajattava pensasaidalla.	Varje bostad ska ha en egen gårdsdel som ska avgränsas med häck.
	Istutettavalla alueen osalla tulee olla puita ja pensaita.	Den del av området som ska planteras ska ha träd och buskar.
	Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0.	Gröneffektiviteten ska vara minst 1,0.
	Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
	Kulkutiet ja autopaikat on kivettävä.	Gångvägar och bilplatser ska stenläggas.
	Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
	Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
	Katujen luiskat saa ulottaa tontille. Tonttia ei saa rakentaa ennen kuin viereiset kadut on rakennettu.	Gatusluttningar kan sträcka sig till tomten. Tomten får inte byggas förrän intilliggande gator har byggts.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1,2 ap / asunto, joista 1 ap / asunto saa olla autokatoksessa tai autotallissa, jonka saa rakentaa asemakaavassa osoitetun kerrosalan lisäksi, ja 0,2 ap / asunto saa sijoittaa tonttijaosta riippumatta.	Minimiantalet bilplatser är minst 1,2 bp / bostad, varav 1 bp / bostad får vara i bilskydd eller i bilgarage, vilken får byggas utöver den våningsyta som anvisas i detaljplanen, och 0,2 bp / bostad får placeras oberoende av tomtindelningen.
	AP-korttelia 16201 koskevia asemakaavamääräyksiä:	**Bestämmelser som gäller AP-kvarteret 16201:**
	Liike-, toimisto- ja työtiloja saa rakentaa enintään 20 % asemakaavassa annetusta rakennusoikeudesta.	Affärs-, kontors- och arbetsutrymmen får byggas högst 20 % av i stadsplanen anvisad byggrätt.
	Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB sekä liike-, toimisto- ja työtiloissa vähintään 28 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB samt i affärs-, kontors- och arbetsutrymmen minst 28 dB.
	Oleskelupihat tulee sijoittaa alueelle, jossa päivämelutaso on alle 55 dB.	Utevistelseplatser ska placeras på området, där dagsljudnivån inte överstiger 55 dB.
	Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0.	Gröneffektiviteten ska vara minst 1,0.
	Kallioalueella tulee olla myös kasvillisuutta.	På bergområdet ska också vara växlighet.
	Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
	Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä on 2 ap / asunto.	Minimiantalet bilplatser är minst 2 bp / bostad.
AR	**Rivitalojen ja muiden kytkettyjen asuinrakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för radhus och andra kopplade bostadshus.**
	Nykyisiä puita on säilytettävä tai istutettava.	Nuvarande träd ska bevaras eller planteras.
	Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
	Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB.
	Tontilla tulee olla leikki- ja oleskelupaikka, jossa päivämelutaso on alle 55 dB.	Tomten ska ha en lek- och utevistelseplats, där dagsljudnivån är under 55 dB.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä on 1,3 ap / asunto.	Minimiantalet bilplatser är 1,3 bp / bostad.

AO

Erillispientalojen korttelialue.	**Kvartersområde för fristående småhus.**
AO-kortteleita 16190-16192 koskevia asemakaavamääräyksiä:	**Bestämmelser som gäller AO-kvarteren 16190-16192:**
Alueelle saa rakentaa yksiasuntoisia asuinrakennuksia, paitsi Vanha Kaarelantie 17a:n tontilla saa olla paritalo.	På området får byggas bostadshus med högst en bostad, dock på tomten Gamla Kårbölevägen 17a får vara ett parhus.
Tontille saa sijoittaa talousrakennuksia sekä sellaisia toimisto- ja työtiloja, jotka eivät häiritse asumista, yhteensä enintään 20 % rakennusoikeudesta.	På tomten får placeras ekonomibyggnader och sådana kontors- och arbetsutrymmen som inte stör boendet, sammanlagt högst 20 % av byggrätten.
Rakennuksissa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuuden tulee olla 1:2–1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutningen ska vara 1:2–1:1,5.
Kattomateriaalin ja värin tulee sopia ympäristöön.	Takmaterialet och färgen ska anpassas till omgivningen.
Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.	Byggnaderna ska ha öppna takfot.
Uudisrakennusten julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta tai paikalla muurattua tiiltä ja väritykseltään vaaleita.	Fasaderna i nybyggnader ska vara av täckmålat trä eller på platsen murad tegel och ljusa till färgsättningen.
Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla asunnoissa vähintään 32 dB ja toimisto- ja työtiloissa vähintään 28 dB, kuitenkin Vanhaa Kaarelantietä vastaan asunnoissa vähintään 35 dB ja toimisto- ja työtiloissa vähintään 30 dB sekä Hämeenlinnanväylää vastaan Vanha Yhtiönkuja 5:n tontilla asunnoissa vähintään 40 dB ja toimisto- ja työtiloissa vähintään 35 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i bostäderna minst 32 dB och i kontors- och arbetsutrymmen minst 28 dB, dock mot Gamla Kårbölevägen i bostäderna minst 35 dB och i kontors- och arbetsutrymmen minst 30 dB samt mot Tavastehusleden på tomten Gamla Bolagsgränden 5 i bostäderna minst 40 dB och i kontors- och arbetsutrymmen minst 35 dB.
Tontilla tulee olla leikki- ja oleskelupaikka, jossa päivämelutaso on alle 55 dB.	Tomten ska ha en lek- och utevistelseplats, där dagsljudnivån är under 55 dB.
Vihertehokkuuden tulee olla uusilla tonteilla vähintään 1,2.	Gröneffektiviteten ska vara på nya tomter minst 1,2.
Tontti on rajattava puuaidalla, pensasaidalla tai kivimuurilla.	Tomten ska gränsas med trästaket, häck eller stenmur.
Puita on säilytettävä, jos mahdollista, tai istutettava.	Träd ska bevaras, om möjligt, eller planteras.
Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
Uusilla tonteilla hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas på nya tomter.
Asfalttipäällystettä ei saa lisätä vanhoilla tonteilla eikä käyttää uusilla tonteilla.	Asfaltbeläggning får inte användas på nya tomter eller läggas till gamla tomter.
Autopaikkojen vähimmäismäärä on 2 ap / asunto.	Minimiantalet bilplatser är minst 2 bp / bostad.
AO-korttelia 16201 koskevia asemakaavamääräyksiä:	**Bestämmelser som gäller AO-kvarteret 16201:**
Alueella saa olla palokunnan toimintaa.	På området får vara brandkårs verksamhet.
Alueella on vapaapalokunnan talo vuodelta 1950, joka on asemakaavassa suojeltu.	På området finns huset för frivilliga brandkår från år 1950 som är skyddad i detaljplan.
Rakennuksessa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuus tulee olla välillä 1:2–1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutning ska vara mellan 1:2–1:1,5.
Katemateriaalin tulee olla konesaumattu pelti, uudisrakennuksissa vaaleanharmaa.	Takmaterialet ska bestå av maskinfalsad plåt, i nybyggnader ljusgrå.
Rakennuksissa tulee olla avoräystäät.	Byggnaderna ska ha öppna takfot.
Julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta ja lämminsävyisiä.	Fasaderna ska vara av täckmålat trä och varma till färgsättningen.
Asuntojen ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla vähintään 32 dB, Kuninkaantammenrinnettä vastaan kuitenkin 35 dB.	Bostädernas ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara minst 32 dB, mot Kungseksbranten dock minst 35 dB.
Tontilla tulee olla leikki- ja oleskelupaikka, jossa päivämelutaso on alle 55 dB.	Tomten ska ha en lek- och utevistelseplats, där dagsljudnivån är under 55 dB.
Kuistin enintään 15 m² saa rakentaa rakennusoikeuden lisäksi.	Kvisten högst 15 m² får byggas utöver byggrätten.
Vihertehokkuuden tulee olla asuintonteilla vähintään 1,2 ja palokunnan tontilla palokuntakäytössä vähintään 0,8.	Gröneffektiviteten ska vara minst 1,2 på bostadstomter och minst 0,8 på brandkårs tomt som används av brandkåren.
Tontti on rajattava pensasaidalla.	Tomten ska avgränsas med en häck.
Puita on säilytettävä, jos mahdollista, tai istutettava.	Träd ska bevaras, om möjligt, eller planteras.
Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
Hulevedet on viivytettävä uusilla tonteilla.	Dagvatten ska fördröjas på nya tomter.
Asfalttipäällystettä saa käyttää vain ajoyhteydellä ja palokunnan pihalla.	Asfaltbeläggning får användas endast på körförbindelse och på brandkårs gård.
Autopaikkojen vähimmäismäärät: asunnot 2 ap / asunto palokunta 3 autopaikkaa	Minimiantalet bilplatser: bostäder 2 bp / bostad brandkår 3 bilplats

K	**Liike- ja toimistorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för affärs- och kontorsbyggnader.**
	Rakennusoikeus on 60 k-m² kortteleissa 16192 ja 16201 sekä 50 k-m² korttelissa 16193.	Byggrätten är 60 m²-vy i kvarteren 16192 och 16201 samt 50 m²-vy i kvarteret 16193.
	Suurin sallittu kerrosluku on kaksi.	Största antalet tillåtna våningar är två.
	Rakennuksissa tulee olla harjakatto, jonka kattokaltevuuden tulee olla 1:1,5.	Byggnaderna ska ha sadeltak, vars taklutningen ska vara 1:1,5.
	Kattomateriaalin tulee olla vaaleanharmaa konesaumattu pelti.	Takmaterialet ska bestå av ljusgrå maskinfalsad plåt.
	Rakennuksissa tulee olla vaaleanharmaat avoräystäät.	Byggnaderna ska ha ljusgråa öppna takfot.
	Julkisivujen tulee olla peittomaalattua puuta, myös hirsi mahdollinen, ja lämminsävyisiä, ei valkoisia, harmaita eikä mustia.	Fasaderna ska vara av täckmålat trä, även en stock möjligt, och varma till färgsättningen, dock inte vita, gråa eller svarta.
	Liike- ja toimistotilojen ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla vähintään 25 dB, Kuninkaantammenrinnettä vastaan kuitenkin vähintään 30 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller i affärs- och kontorsutrymmen ska vara minst 25 dB, mot Kungseksbranten dock minst 30 dB.
	Rakennuksilla tulee olla kiinteä perustus.	Byggnaderna ska ha en fast grund.
	Rakennuksen saa sijoittaa katurajaan ja vähintään 2,0 metriä naapurialueen rajasta.	Byggnaden får placeras på gatugränsen och minst 2,0 meter från gränsen till grannområdet.
	Katujen luiskat saa ulottaa tontille. Tonttia ei saa rakentaa ennen kuin viereiset kadut on rakennettu.	Gatusluttningar kan sträcka sig till tomten. Tomten får inte byggas förrän intilliggande gatorna har byggts.
	Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,6.	Gröneffektiviteten ska vara minst 0,6.
	Asfalttipäällystettä ei saa käyttää.	Asfaltbeläggning får inte användas.
	Ulkovarastointi on kielletty.	Utomhuslagring är förbjuden.
	Hulevedet on viivytettävä.	Dagvatten ska fördröjas.
	Autopaikkojen vähimmäismäärä on 2 ap / tontti.	Minimiantalet bilplatser är minst 2 bp / tomt.
T	**Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för industri- och lagerbyggnader.**
	Rakennukseen sijoittaa sellaista teollisuutta ja varastointia, joka ei aiheuta melua, ilman, veden tai maaperän saastumista, raskasta liikennettä tai muita ympäristöhäiriöitä ja joka siten voi sijoittua asuntojen läheisyyteen.	I byggnaden får placeras sådan industri och lager som inte orsakar buller, luft-, vatten- eller markföroreningar, tung trafik eller andra miljöstörningar och som därför kan placeras i närheten av bostäderna.
	Tontilla saa olla liike-, toimisto- ja harrastustiloja yhteensä enintään 500 k-m² rakennusoikeudesta, mutta ei hotelli- ja majoitustoimintaa.	På tomten får vara affärs-, kontors- och hobbyutrymmen tillsammans högst 500 m²-vy av byggrätten, men ingen hotell- eller inkvarteringsverksamhet.
	Suurimman sallitun kerrosluvun tai rakennusoikeuden ylittäviä rakenneosia, kuten ilmastointi- tai muita teknisiä tiloja saa rakentaa enintään 25 % rakennusoikeuden mukaisesta kerrosalasta.	Byggnadsdelar omfattande t.ex. luftkonditionerings- och andra tekniska utrymmen och vilka överskrida största tillåtna antal våningar eller byggrätt får byggas högst 25 % av byggrättens våningsyta.
	Ääneneristävyys lento- ja tiemelua vastaan tulee olla toimisto- ja muissa hiljaisissa työtiloissa vähintään 28 dB.	Ljudisolering mot flyg- och vägbuller ska vara i kontors- och i andra tysta arbetsutrymmen minst 28 dB.
	Lastaukseen käytettävä tontin osa on näkösuojattava.	Den del av tomten som används för lastning, ska förses med insynsskydd.
	Ulkovarastointi on kielletty.	Utomhuslagring är förbjuden.
	Vihertehokkuuden tulee olla vähintään 0,6.	Gröneffektiviteten ska vara minst 0,6.
	Puita on säilytettävä, jos mahdollista, tai istutettava.	Träd ska bevaras, om möjligt, eller planteras.
	Johtoalueelle ei saa sijoittaa kiinteitä eikä raskaita rakenteita eikä istuttaa puita ja syväjuurisia pensaita.	På ledningsområdet får inte placeras fasta eller tunga strukturer eller planteras träd och djuprotade buskar.
	Autopaikkojen vähimmäismäärät: teollisuus 1 ap / 150 k-m² varastot 1 ap / 200 k-m² liikkeet ja toimistot 1 ap / 50 k-m² harrastustilat 1 ap / 75 k-m²	Minimiantalet bilplatser: industri 1 bp / 150 m²-vy lager 1 bp / 200 m²-vy affär och kontor 1 bp / 50 m²-vy hobbyutrymmen 1 bp / 75 m²-vy
EV	**Suojaviheralue.**	**Skyddsgrönområde.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen tontin raja.	**Riktgivande tomtgräns.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**

16	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
KAIVO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
16201	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
LAITILANKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
1500	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
Iu1/2	**Murtoluku roomalaisen numeron jäljessä osoittaa, kuinka suuren osan rakennuksen suurimman kerroksen alasta ullakon tasolla saa käyttää kerrosalaan laskettavaksi tilaksi.**	**Ett bråktal efter en romersk siffra anger hur stor del av arealen i byggnadens största våning man får använda i vindsplanet för utrymme som inräknas i våningsytan.**
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Byggnadsyta där transformator får placeras.**
	**Istutettava alueen osa.**	**Del av område som skall planteras.**
	Säilytettävä/istutettava puurivi.	**Trädrad som skall bevaras/planteras.**
	Istutettava puu.	**Träd som ska planteras.**
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.**
	**Maisemallisesti merkittävä avokallio.**	**Berghäll viktig ur landskapsmässig synpunkt.**
	**Katu.**	**Gata.**
	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
	**Ajoyhteys.**	**Körförbindelse.**
	Maanalaista johtoa varten varattu alueen osa. Johtoalueelle ei saa istuttaa puita eikä syväjuurisia pensaita.	**Del av område reserverad för underjordisk ledning.** På ledningsområdet får inte planteras träd eller djuprotiga buskar.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
/1	**Kaavamerkintään liittyvä kohdenumero.**	**Projektnummer som anknyter till planbeteckningen.**
	**Suojeltava rakennus.** /1 Suojeltava rakennus. Historiallisesti ja kyläkuvan kannalta merkittävä vapaapalokunnan rakennus. Rakennuksesta suojellaan julkisivujen jäsentely ja väritys, vesikatto ja piippu. Rakennusta ei saa purkaa, eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen.	**Byggnad som bör skyddas.** /1 Skyddad byggnad. En historiskt och med tanke på bybilden betydelsefull FBK-byggnad. Av byggnaden skyddas fasadernas artikulering och färgsättning, yttertaket och skorstenen. Byggnaden får inte rivas och inga sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten får utföras som riskerar bevarandet av de ovan nämnda värdena. För renoverings-, ändrings- och tillbyggnadsarbeten ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.

	/2 Suojeltava rakennus. Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja kyläkuvan kannalta merkittävä asuinrakennus. Rakennuksesta suojellaan alkuperäiset julkisivut ja vesikatto. Rakennusta ei saa purkaa, eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus-, muutos-, ja lisärakentamistöille on hankittava museoviranomaisen lausunto.	/2 Skyddad byggnad. En historiskt, byggnadshistoriskt och med tanke på bybilden betydelsefull byggnad. Av byggnaden skyddas de ursprungliga fasaderna och yttertaket. Byggnaden får inte rivas och inga sådana reparations-, ändrings- eller tillbyggnadsarbeten får utföras som riskerar bevarandet av de ovan nämnda värdena. För renoverings-, ändrings- och tillbyggnadsarbeten ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
	/3 Suojeltava rakennelma. Kyläkuvallisesti merkittävä vanha kivimuuri, jota ei saa purkaa.	/3 Konstruktion som bör skyddas. En gammal stenmur som har betydelse med avseende på bybilden och inte får rivas.
	/4 Suojeltava rakennelma. Tiehistoriallisesti merkittävä kilometripylväs, jonka sijainti ja asemointi tiehen nähden on säilytettävä.	/4 Konstruktion som är skyddad. En väghistoriskt viktig kilometerpelare, vars läge och placering i förhållande till vägen ska bevaras.
—·—·—· st —·—·—·	**Suojeltava tie.** Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.	**Väg som skall skyddas.** Vägavsnitt av historisk betydelse, vars nuvarande dragning ska bevaras. Över områdets byggnads- och underhållsplaner ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
	TONTTIJAKO Tämän asemakaavan alueella oleviin kortteleihin on laadittava erillinen tonttijako, ellei kaavamerkinnöin ole toisin osoitettu.	TOMTINDELNING För kvarteren på denna detaljplans område ska en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	Plankoordinatsystemet ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__	Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	7.10.2024
Kaavan nimi	161900 Palotie		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	1.3.2021
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092161900
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	5,3118	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	4,4574
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,8544

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	**5,3118**	**100,00**	**11931**	**0,22**	**4,4574**	**10051**
A yhteensä	4,5648	85,9	10261	0,22	4,2953	9861
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,0696	1,3	170	0,24	0,0696	170
T yhteensä	0,2241	4,2	1500	0,67	0,0062	20
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,4259	8,0	0	0,00	0,0589	0
E yhteensä	0,0274	0,5	0	0,00	0,0274	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**5**	**275**	**5**	**275**

Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**5,3118**	**100,00**	**11931**	**0,22**	**4,4574**	**10051**
A yhteensä	4,5648	85,9	10261	0,22	4,2953	9861
AOR	0,0000	0,0	0		-0,2695	-400
A	0,0130	0,3	50	0,38	0,0130	50
AO	2,9928	65,6	5257	0,18	2,9928	5257
AR	0,9326	20,4	2534	0,27	0,9326	2534
AP	0,6264	13,7	2420	0,39	0,6264	2420
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,0696	1,3	170	0,24	0,0696	170
K	0,0696	0,0	170	0,24	0,0696	170
T yhteensä	0,2241	4,2	1500	0,67	0,0062	20
T	0,2241	100,0	1500	0,67	0,0062	20
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	0,4259	8,0	0	0,00	0,0589	0
Kev.liik.kadut	0,0275	6,5	0	0,00	0,0275	0
Kadut	0,3984	93,5	0	0,00	0,0314	0
E yhteensä	0,0274	0,5	0	0,00	0,0274	0
EV	0,0274	100,0	0	0,00	0,0274	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**5**	**275**	**5**	**275**
Asemakaava	5	275	5	275

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAEHDOTUS JA ASEMAKAAVAN MUUTOSEHDOTUS 161900 PALOTIE LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus / TKa

22.10.2024

ASEMAKAAVA JA ASEMAKAAVAMUUTOS 161900 PALOTIE, KAIVOKSELA

Kaupunginhallitus 17.6.2024 päätti pyytää tarvittavat lausunnot asemakaavasta ja asemakaavan muutosehdotuksesta 161900 Palotie. Lausuntoja pyydettiin 3 kpl ja saatiin 2 kpl.

Lausuja	**Tiivistelmä**	**Tarkistukset**
Nro 1 **Uudenmaan ELY-keskus**	Rakennussuojelu ja kulttuuriympäristö on huomioitu asianmukaisesti. Asuinkortteleihin leikki- ja oleskelualue, jossa päivämelutaso on alle 55 dB. Lasitetut parvekkeet ja terassit eivät korvaa pihaa. Erityisen vaikea tilanne on A-kortteleissa. T-kortteli tulee esittää merkinnällä TY ja määrätä, että alueella ei saa olla toimintaa, joka aiheuttaisi ohjearvot ylittävää melua ympäröivillä asuinalueilla.	A-korttelit 3 kpl K-kortteleiksi. AO-, AP- ja AR-kortteleihin uudet melumääräykset. T-kortteliin uusi ympäristönsuojelumääräys.
Nro 2 **Vantaan kaupunginmuseo**	Museo on tutkinut rakennusten kulttuurihistoriallisia arvoja. Palotie 10:n talon suojelua ei enää esitetä, mutta kivimuuri esitetään suojeltavaksi. Suojelumääräyksiin tarkistuksia.	Tehdään esitetyt tarkistukset.
Nro 3 **Helsingin kaupunki**	Lausuntoa ei saatu.	–

Nro 1
UUDENMAAN ELY-KESKUS

Lausunto

”Kaavaehdotuksessa on huomioitu rakennussuojelu ja kulttuuriympäristö asianmukaisesti.

ELY-keskus katsoo, että kaikkiin asuinkortteleihin tulee määräyksin varmistaa leikkiin ja oleskeluun tarkoitettu piha-alue, jossa päivämelutaso on 55 dB. Lasitetut parvekkeet ja terassit eivät korvaa piha-aluetta. Esitetyt määräykset eivät yksiselitteisesti mahdollista meluohjearvojen mukaista oleskelupihaa kaikille asuinkortteleille. Erityisen vaikea suunnittelutilanne on A-merkinnällä esitetyillä pienillä rakennuspaikoilla. Kaavaa tulee tarkentaa näiltä osin.

ELY-keskus katsoo, että kaavan kokonaisratkaisu huomioiden, T-kortteli tulee esittää merkinnällä TY ja määrätä, että alueella ei saa olla toimintaa, joka aiheuttaisi ohjearvot ylittävää melua ympäröivillä asuinalueilla.”

Vastine

Kyseessä on pientalojen täydennysrakentamisalue, jolla ELY-keskus on katsonut vt3:n tiesuunnitelmaluonnoksessa 9.12.2020, että alueen tiemelutaso voi olla 55–60 dB. Hämeenlinnanväylän ja kaavan yhteissuunnittelussa pientaloalueen melutaso ei ollut ongelma, koska kyse oli täydennysrakentamisesta.

Kuninkaantammenrinteeseen liittyvät A-korttelialueet 16192, 16193 ja 16201 muutetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi K, autopaikkoja on varattava 2 ap / tontti. A-korttelialue 16194 jää edelleen A-korttelikseksi, koska sen pihalla melutaso on alle 55 dB. Pienet liikerakennukset luovat keskeiseen risteykseen kyläidentiteettiä.

AO-, AP- ja AR-korttelialueille annetaan määräys leikki- ja oleskelupaikan melutasosta. Ääneneristävyysmääräykset on tarkistettu.

Teollisuus- ja varastorakennusten korttelialueelle T ehdotettu maankäyttömerkintä teollisuusrakennusten korttelialue, jolla ympäristö asettaa toiminnan laadulle erityisiä vaatimuksia TY, ei salli rakennuksen käyttämistä kokonaan varastona, kuten voimassa oleva asemakaava sallii.

Siten T-korttelialueelle lisätään seuraava kaavamääräys: Rakennukseen saa sijoittaa sellaista teollisuutta ja varastointia, joka ei aiheuta melua, ilman, veden tai maaperän saastumista, raskasta liikennettä tai muita ympäristöhäiriöitä ja joka siten voi sijoittua asuntojen läheisyyteen. (Määräys on sovellettu YM oppaasta 12/2003 s. 50.)

Esitetyt muutokset ovat olennaisia ja edellyttävät kaavan uutta nähtäville panoa.

Tarkistukset

A-korttelialueet 16192, 16193 ja 16201 muutetaan liike- ja toimistorakennusten korttelialueiksi K, autopaikkoja on varattava 2 ap / tontti.

AO-, AP- ja AR-korttelialueille annetaan määräys leikki- ja oleskelupaikan melutasosta. Ääneneristävyysmääräykset on tarkistettu.

T-kortteliin lisätään kaavamääräys: Rakennukseen saa sijoittaa sellaista teollisuutta ja varastointia, joka ei aiheuta melua, ilman, veden tai maaperän saastumista, raskasta liikennettä tai muita ympäristöhäiriöitä ja joka siten voi sijoittua asuntojen läheisyyteen.

Kaavamääräyksiä ja kaavaselostusta on muutenkin tarkistettu.

Muutokset ovat olennaisia, joten asemakaavaehdotus asetetaan uudelleen nähtäville.

Nro 2
VANTAAN KAUPUNGINMUSEO

Lausunto

”Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 161900 Palotie. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on kaavoittaa pientaloaluetta ja yritystontti. Museo on lausunut mielipiteensä 2.5.2024 (Dnro VKM/096/2024) sekä 21.5.2024 (Dnro VKM/101/2024) päivätyissä lausunnoissaan kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmista.

Museo esitti mielipiteissään alueella sijaitsevien rakennusperintökohteiden (kolme rakennusta ja kilometripylväs) suojeluperusteiden selvittämistä. Museo totesi, että selvityksessä tulisi ilmetä rakennusten kyläkuvallinen asema ja pihapiirien arvo, jotta uudisrakentamisen vaikutusten arviointi suhteessa mahdolliseen rakennusten suojeluun olisi mahdollista tehdä. Museo esitti Palotien linjauksen suojelua.

Kaavaselostuksessa on avattu Kaarelan kylän historiallista taustaa (sivut 4–6), mutta tarkempi analyysi suojeltavaksi esitettyjen kohteiden rakennushistoriallisista ja kyläkuvasta puuttuu. Tältä osin museo pitää kaavaehdotusta puutteellisena. Kylän historiaa on selostettu vuoteen 1950 asti ja inventoituja rakennuksia on käsitelty vain pintapuolisesti. Asemakaavaratkaisussa ei ole huomioitu pihapiirejä, eikä selostukseen ole liitetty maiseman muutokseen liittyvää analyysiä. Puutteellisen selvitystyön takia kaavaselostuksessa on virheitä, jotka vaikuttavat suojeluratkaisuihin. Myöskään suojelumääräyksiä ei ole tehty riittävällä tarkkuudella.

Museo on kaavatyön aikana tutkinut omana työnään rakennusten kulttuurihistoriallisia arvoja. Museon kulttuuriympäristötietokannassa on kuvaukset kohderakennusten arkkitehtuurista ja niihin liittyvistä arvoista, jotka tulee päivittää selostukseen. Palotie 10 asuinrakennus on todettu luultua nuoremmaksi. 1950-luvun taitteessa rakennettu rakennus edustaa massoittelultaan rintamamiestalotyyppiä. Tontin väljyyden ja rakennuksen korkeusaseman vuoksi se nousee tärkeään asemaan katukuvassa. Rakennuksessa on tehty jonkin verran muutostöitä, jotka vähentävät sen kulttuurihistoriallista arvoa. Etenkin kattomuutos aurinkopaneeleineen on vaikuttanut rakennuksen ulkoasuun. Kaupunginmuseo ei esitä Palotie 10 rakennuksen suojelua asemakaavassa.

Maisema-analyysin ulkopuolelle on selostuksessa jäänyt Palotie 10 pihapiiriin kuuluva kivimuuri, joka on merkittävä elementti maisemassa. Muuri on mahdollisesti itse rakennusta vanhempi. Kivimuurilla on kyläkuvallista merkitystä ja se reunustaa suojeltavaa tielinjausta hienosti tuoden kyläkuvaan historiallista kerroksisuutta. Kulttuuriympäristön vaalimisen näkökulmasta muurin säilyttäminen tielinjauksen yhteydessä on perusteltua ja museo esittää sen suojelua asemakaavamuutoksen yhteydessä.

Museo esittää seuraavia tarkennuksia asemakaavaehdotuksen merkintöihin ja määräyksiin:

Palotie 5 – Kaarelan VPK

Sr-1 – Suojeltu rakennus
Historiallisesti ja kyläkuvan kannalta merkittävä vapaapalokunnan rakennus. Rakennuksesta suojellaan julkisivujen jäsentely ja väritys, vesikatto ja piippu. Rakennusta ei saa purkaa, eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus,- muutos,- ja lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus,- muutos,- ja lisärakentamistöille on hankittava museoviranomaisen lausunto.

Palotie 9 – Professori Martti Sipilän talo

Sr-2 – Suojeltu rakennus
Historiallisesti, rakennushistoriallisesti ja kyläkuvan kannalta merkittävä asuinrakennus. Rakennuksesta suojellaan alkuperäiset julkisivut ja vesikatto. Rakennusta ei saa purkaa, eikä siinä saa tehdä sellaisia korjaus,- muutos,- ja lisärakentamistöitä, jotka vaarantavat edellä mainittujen arvojen säilymisen. Korjaus,- muutos,- ja lisärakentamistöille on hankittava museoviranomaisen lausunto

Tiehen ja kilometripylvääseen liittyvät suojelumääräykset ovat kulttuuriympäristön vaalimisen kannalta tarkoituksenmukaiset, mutta kilometripylvään merkintä voisi olla muiden suojeltavien rakennusten kanssa yhtenevä Sr-3, jossa numero yksilöi kullekin rakennukselle/rakenteelle oman suojelumääräyksen. Palotie 10 muurille museo esittää seuraavaa merkintää ja siihen liittyvää määräystä:

Sr-4 - Suojeltava rakennelma.
Kyläkuvallisesti merkittävä vanha kivimuuri, jota ei saa purkaa.”

Vastine

Kaavaehdotuksen suojelukohteet ovat perustuneet kaupunginmuseon Kirsti-tietokantaan ja kaavamääräykset kaupunginmuseon esityksiin. Kaupunginmuseo on inventoinut Vantaan rakennuksia 1990-luvulle asti, mutta kaava-alueella on rakennusperintökohteita vain 1950-luvulle asti. Kaavaselostukseen lisätään maininta myöhemmin rakennetuista rakennuksista.

Nykytilanteesta on ilmakuva kaavaselostuksen sivulla 4. Suojelukohteet on esitetty sivulla 5. Maiseman ja rakentamisen muutos 1958–2022 on nyt esitetty sivuilla 5 ja 7. Muutosta vuosina 1954–2021 voi tarkastella myös ortoilmakuvista. Kaavaselostuksessa mainitaan, että Vantaan karttoja, kaavoja ja paikkatietoja voi katsoa ***kartta.vantaa.fi***.

Muutos nykytilanteeseen on esitetty havainnekuvissa, joissa säilyvät rakennukset on esitetty harmaalla ja uudet oranssilla. Purettaviksi tulisivat vain paloaseman autotalli ja Palotie 12:n heikkokuntoinen paritalo, jotka eivät ole rakennusperintökohteita.

Kaavassa on esitetty täydennysrakentamista siten, että rakennusperintökohteet jäävät näkyviin kaduilta. Ratkaisut perustuvat osallistumiseen ja vuorovaikutukseen maanomistajien kanssa.

Suojelukohteet ja suojelumääräykset tarkistetaan kaavaan kaupunginmuseon esityksen mukaisesti. Kivimuuri suojellaan, vaikka se on rakennettu oikeudetta osin naapureiden puolelle. Myös Palotie 10:n talo säilyy, kun sille annetaan nykyinen pieni rakennusala, nykyinen rakennusoikeus 120 k-m2 ja nykyinen kerrosluku Iu1/2.

Palotie on merkitty suojeltavaksi tieksi siltä osin, kuin tien linjaus ja tasaus voidaan säilyttää. Kuninkaantammenrinne ja Palotien linjauksen ja tasauksen muutos on jo ratkaistu asemakaavassa 162000 Kuninkaantammenrinne.

Esitetyt muutokset kaavaan ovat olennaisia ja edellyttävät kaavan uutta nähtäville panoa.

Tarkistukset

Suojelukohteet ja suojelumääräykset tarkistetaan kaavaan kaupunginmuseon esityksen mukaisesti.
Palotie 10:n talolle nykyinen rakennusala, kerrosala 120 k-m2 ja kerrosluku Iu1/2.
Kaavaselostusta on tarkistettu.
Muutokset ovat olennaisia, joten asemakaavaehdotus asetetaan uudelleen nähtäville.

16 § **Asemakaava 931200 ja tonttijako, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Varikko**

VD/7355/10.02.04.00/2020
SP/MJA/TTA/VIK/MHA/VIK/MT

Asemakaava mahdollistaa Vantaan ratikalle suunnitellun raitiovaunuvarikon rakentamisen Vantaan Vaaralaan. Kaavassa osoitetaan 20 000 kerrosneliömetriä raitiotievaunujen säilytys-, huolto- ja kunnossapitotiloja sekä toimisto- ja sosiaalitiloja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) korkeintaan kahteen kerrokseen. Lisäksi kaavassa osoitetaan suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään (EV/s). Asemakaavassa annetaan muassa pohjavesien suojeluun, hiilineutraaliuteen, energiaan, melun torjuntaan, kaupunkikuvaan sekä alueen viherrakentamiseen liittyviä määräyksiä. Asemakaavaehdotus perustuu Vaaralan varikosta laadittuun hankesuunnitelmaan. Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tavoite on otettu huomioon asemakaavan määräyksissä, joilla ohjataan tulevaa varikkoa mahdollisimman hiilineutraaliksi.

Asemakaava koskee korttelia 93203 ja erityisaluetta kaupunginosassa 93 Vaarala.

Tonttijako koskee korttelia 93203.

Alue sijaitsee Vaaralassa Hakunilan suuralueella, Kehä III ja Länsimäentien risteyksen eteläpuolella. Alue rajautuu pohjoisessa Kehä III:en, idässä osin Lemmenkujaan ja lännessä Länsimäentiehen. Etelässä kaava-alue ulottuu Valio Oy:n rakentamattomalle kiinteistölle.

Maanomistus
Pääosa suunnittelualueen kiinteistöistä on Vantaan kaupungin omistuksessa. Vantaan kaupunki omistaa kaava-alueelle sijoittuvat kiinteistöt 92-410-1-46, 92-410-1-61, 92-410-1-47, 92-410-1-49, 92-410-1-66 ja 92-410-13-54. Suunnittelualue ulottuu kaakkoispuolellaan Valio Oy:n omistamalle kiinteistölle 92-410-6-40.

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Oy Vantaan kaupungin konsulttina.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa yhdyskuntateknisen huollon aluetta (ET) ja aivan etelärajaltaan tuotanto- ja varastotoimintojen aluetta (TY). Alueelle on osoitettu kohdemerkintä raitiotien varikko (RV), jolle on varattava riittävä tila. Vantaan ratikan varsi on ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan (ruudukko). Suunnittelualueen eteläosa kuuluu pohjavesialueeseen (pv).

Asemakaava
Asemakaavalla muutetaan pääosin kaupungin omistuksessa oleva asemakaavoittamaton alue raitiovaunuvarikkoalueeksi osoittamalla alue yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET) 93203, jonne saa sijoittaa ratikkavarikon ja siihen liittyvät korjaamo- sekä huoltotilat sekä pääkäyttötarkoitukseen liittyvää toimisto- ja sosiaalitilaatilaa yhteensä 20 000 kerrosneliömetriä, enintään kahteen kerrokseen. Korttelialueen reunoille on osoitettu alueen osia, joilla puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys

säilyy. Länsimäentien puoleiselle reunalle on osoitettu säilytettäviä puita. Korttelialueen eteläosa on tärkeää tai vedenhankintaan soveltuvaa pohjavesialuetta. Liikenneyhteys kortteliin on Länsimäentieltä korttelin keskeltä sekä korttelin eteläpuolelta. Muilta osin Länsimäentien ja Kehä III:n puoleisille korttelin rajoille on osoitettu ajoneuvoliittymäkieltoja. Korttelialueen itäpuolelle on osoitettu suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään (EV/s).

Asemakaavassa on annettu määräyksiä koskien arkkitehtuuria ja rakentamisen laatua, energiatehokkuutta, hiilineutraaliutta, hulevesien käsittelyä ja pohjavesien suojelua, meluntorjuntaa sekä viherrakentamisesta. Etenkin hiilineutraaliuteen kiinnitetään paljon huomiota. Kaavassa on määrätty muun muassa, että rakennuksissa tulee pyrkiä korkeaan energiatehokkuuteen; Rakennusten suunnittelussa ja rakentamisessa on sovellettava energiatehokkaita ja hiilijalanjäljeltään vähäisiä ratkaisuja; Rakenteet ja rakennukset on suunniteltava pitkäikäisiksi, mahdollisimman muuntojoustaviksi, helposti huollettaviksi ja korjattaviksi; Alueella tulee käyttää hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja kuten kierrätettyjä rakennusosia, uusiomateriaaleja tai betonirakenteissa vähähiilistä betonia. Materiaalien tulee myös olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia. Lisäksi kaavassa mahdollistetaan aurinkopaneelien asentaminen ja vähintään 35 % kattopinta-alasta tulee rakentaa kasvikattoina.

Asemakaavaratkaisu perustuu varikolle laadittuun hankesuunnitelmaan. Hankesuunnitelman yhteydessä on tehty varikon vaikutustenarviointi, hiilineutraaliusselvitys, hule- ja pohjavesiselvitys sekä meluselvitys.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
MRL 63 §:n mukainen ja ratikan hankkeiden yhteinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” on julkaistu 23.11.2020 ja päivitetty 17.9.2021. MRL 62 §:n ja MRA 30§:n mukaisesti kaavoituksen vireille tulosta on kuulutettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan Sanomissa, Hufvudstadsbladetissa sekä kirjeitse kaavoitettavan alueen maanomistajille ja viranomaisille. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin yhteensä 88 kappaletta. Mielipiteistä kaksi koski kaava-alueen lähiympäristöä.

Varikon asemakaavatyöstä nro 931200 on julkaistu oma erillinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma 6.4.2021. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman julkaisemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 6.5.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin yhteensä 16 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 24.3.2022 ja mielipiteet pyydettiin 28.4.2022 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksestä tiedotettiin kaupungin verkkosivuilla, Vantaan sanomissa, maanomistajia ja kaava-alueen naapureita. Mielipiteitä päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 10 kappaletta.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta vuonna 2020. Länsimäen suuralueen yleisötilaisuus järjestettiin 8.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja). Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

Kaava-alueen kiinteistönomistajan (Valio Oy) kanssa on keskusteltu kaavaratkaisusta vuosien 2022 ja 2023 aikana.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).
Kaavalla parannetaan joukkoliikenneyhteyksiä, kunnallistekniikkaa ja liikkumispalveluita.
Kaava kohdistuu suurimmilta osin Vantaan kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavaan ei liity maankäyttösopimusta.

Kaupunkiympäristölautakunta 14.11.2023 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 14.11.2023 päivätty asemakaavaehdotus 931200 sekä tonttijakoehdotus, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Varikko,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Puheenjohtaja Tarja Eklund esitti asian jättämistä pöydälle. Ehdotus hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle kaupunkiympäristölautakunnan seuraavaan kokoukseen.

_____

Kaupunkiympäristölautakunta 12.12.2023 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 14.11.2023 päivätty asemakaavaehdotus 931200 sekä tonttijakoehdotus, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Varikko,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila poistui yhteisöjääviyden vuoksi kokouksesta tämän asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreiden ja perussuomalaisten lautakuntaryhmät jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon Liike Nytin, sosialidemokraattien, kristillisdemokraattien ja vasemmistoliiton lautakuntaryhmät yhtyivät:
“Yleiskaavatyössä ei tehty luontoselvityksiä varikkoalueen osalta. Yleisluontoisissa ratikkalinjaston luontoselvityksissä on tunnistettu varikkoalueella useita merkittäviä suojeluarvoja. Asemakaavatyön luontoselvityksiksi ei ole riittävää kerätä eri selvityksistä varikkoaluetta koskevia kohtia kaavaselostukseen.

Vantaan ratikan hankesuunnitelman ja kaavarungon työssä tehtyjen yleisluontoisten luontoselvitysten lisäksi asemakaava-alueella tulee tehdä tarkat ja yksityiskohtaiset luontoselvitykset ennen hankkeen toteuttamista, jolla varmistetaan, ettei alueella ole luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia kohteita. Arvokkaat luontokohteet tulee joko säästää tai kompensoida toisaalla Vantaan kaupungin alueella suojelemalla ja/tai ennallistamalla edustavia kohteita. Kompensaatiotyössä voidaan hyödyntää valmisteilla olevaa kokonaisheikentämättömyyden mallia.”

_____

Kaupunginhallitus 15.1.2024 § 21

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 14.11.2023 päivätty asemakaavaehdotus 931200 sekä tonttijakoehdotus, 93 Vaarala / Vantaan ratikka: Varikko,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot

Käsittely:
Merkittiin, että apulaiskaupunginjohtaja Tero Anttila poistui kokouksesta yhteisöjäävinä asian käsittelyn ja päätöksenteon ajaksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreiden ja perussuomalaisten kaupunginhallitusryhmät jättivät asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon SDP, vasemmistoliitto ja kristillisdemokraatit liittyivät:

“*Yleiskaavatyössä ei tehty luontoselvityksiä varikkoalueen osalta. Yleisluontoisissa ratikkalinjaston luontoselvityksissä on tunnistettu varikkoalueella useita merkittäviä suojeluarvoja. Asemakaavatyön luontoselvityksiksi ei ole riittävää kerätä eri selvityksistä varikkoaluetta koskevia kohtia kaavaselostukseen.*

Vantaan ratikan hankesuunnitelman ja kaavarungon työssä tehtyjen yleisluontoisten luontoselvitysten lisäksi asemakaava-alueella tulee tehdä tarkat ja yksityiskohtaiset luontoselvitykset ennen hankkeen

toteuttamista, jolla varmistetaan, ettei alueella ole luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia kohteita. Arvokkaat luontokohteet tulee joko säästää tai kompensoida toisaalla Vantaan kaupungin alueella suojelemalla ja/tai ennallistamalla edustavia kohteita. Kompensaatiotyössä voidaan hyödyntää valmisteilla olevaa kokonaisheikentämättömyyden mallia."

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavaehdotus ja tonttijakoehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 31.1.–29.2.2024. Tänä aikana jätettiin 3 muistutusta.

M1: Valio vastustaa asemakaavaehdotusta, jossa ratavarikonkaava alue sijoittuu osin Valion omistamalle kiinteistölle, ja katsoo, että ratavarikon toteuttamista tulee tutkia uudelleen ilman Valion kiinteistön alueelle sijoittuvaa maaluiskaa. Muistutuksen mukaan pohjavesikaivo on Valion Vantaan tehtaan ensisijainen vesilähde eikä Valio voi hyväksyä, että sen veden laatu heikkenee edes tilapäisesti. Lisäksi muistutuksessa mainitaan, että alueen pohjaveteen kohdistuva mahdollinen tilapäinen tai pysyvä haitta tulee korvata täysimääräisesti Valiolle.

M2: Muistuttajan koti sijaitsee tulevan varikon vieressä ja muistuttajan mukaan naapurusto ei tule olemaan asumiskelpoinen saatikka terveellinen paikka asua — ei rakentamisen aikana eikä myöskään varikon naapurina. Muistuttaja on valmis neuvottelemaan tontin myymisestä.

M3: Kaksi henkilöä jätti muistutuksen, jonka mukaan asemakaavatyön yhteydessä ei ole tehty riittäviä luontoselvityksiä. Kaava-alueesta ja sen rakentumisen vaikutuksista laajempaan ympäröivään luontoon on muistuttajien mukaan tehtävä MRL:n mukaiset luontoselvitykset, jossa kaava-alueen luontoarvoja tarkastellaan myös kokonaisuutena. Muistutuksen mukaan alueelle sijoittuu todennäköisesti useita vesilain mukaan suojeltuja noroja, ja alueelta on tehtävä pienvesien ja norojen osalta tehtävä vesilain mukaiset selvitykset ja niiden osalta tarvittaessa haettava lausunnot tai luvat vesiviranomaisilta. Selvitykset on syytä tehdä ennen kaavan hyväksymistä, jotta turhat valitusmenettelyt voidaan välttää.

Kaavalausunnot
Kaupunginhallitus päätti 15.1.2024 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 14 ja saatiin 8 kappaletta.

Tukesilla, Uudenmaan liitolla ja Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut lausuttavaa.

Vantaan Energia lausui, että kaavassa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli niitä on tarpeen siirtää, toimitaan kaupungin ja Energian yhteistyösopimuksen mukaisesti. Ei huomautettavaa kaukolämpöverkosta. Alue voidaan liittää kaukolämpöön.

HSY lausui, että asemakaavan muutosalueella on varikon rakentumisen takia rakennettava uutta vesihuoltoverkostoa. Uusien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Fingrid lausui, että Fingridin sähköasemalle ja johtohankkeille on taattava riittävät tilavaraukset. Fingrid ja ratikkahankkeen vuoropuhelun on hyvä jatkua. Asemakaavan ehdotuksesta ei huomautettavaa, mutta kaavalausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen, varikkoon eikä muutoinkaan teknisiin ratkaisuihin.

HSL lausui, että on tärkeää, että asemakaava mahdollistaa hankesuunnitelman mukaisen varikon rakentamisen laajennusvaroineen sekä vaihtoehtoiset huoltohalliratkaisut. Hankesuunnittelun aikana kalustomäärät ja -varaukset ovat päivittyneet. Hankkeessa tulee tunnistaa HSL:n ja Vantaan väliseen infrasopimukseen vaikuttavat kustannukset, jotka kasvattavat myös HSL:n joukkoliikenteen lippujen hintoja. HSL toivoo, että Vantaa vastaa itse niistä kustannuksista, jotka johtuvat tavanomaista tasoa laadukkaammista rakennustavoista sekä varikon sijoittumisesta osin pohjavesialueelle.

Uudenmaan ELY-keskus lausui, että se suhtautuu kriittisesti raitiovaunuvarikon sijoittamiseen osittain 1-luokan pohjavesialueelle. Kaavamääräyksissä tulee kiinnittää erityistä huomiota pohjaveden suojeluun, jotta rakentamisesta ja suunnitellusta toiminnasta ei aiheudu muutoksia pohjaveden laatuun tai määrään eikä riskiä lähellä sijaitsevalle vedenottamolle. Selostuksen pohjavesiolosuhteiden kuvauksessa on esitetty ristiriitaista tietoa pohjaveden havaintopisteistä. Kuvausta olisi hyvä täydentää pohjaveden pinnankorkeuden, pohjavedenpinnan ja maanpinnan välisen kerrospaksuuden sekä pohjaveden virtaussuunnan tiedoilla. Laadittu pohjavesiselvitys tulee liittää kaava-aineistoon. Kaavamääräyksestä ”Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta pohjaveden laatua tai pohjaveden pinnan tasoa haitallisesti”, tulee poistaa sana ”haitallisesti”. ELY-keskus toteaa, että ET-aluetta koskevia hule- ja pohjavesimääräyksiä on syytä tarkentaa, ja nostaa lausunnossaan esiin useita määräyksiä. Osa kaava-alueesta on lahokaviosammalen ydinaluetta. ELY-keskus arvioi, ettei hankkeella ole vaikutusta lahokaviosammalen suotuisan suojelun tason säilyttämiselle. ELY-keskus selvittää parhaillaan uutta tulkintaa yleispoikkeaman käytölle lahokaviosammalen osalta.

Faunatica Oy: Kaavalausuntojen lisäksi Vantaan ratikka -hanke pyysi Faunaticalta lausuntoa asemakaavan luontoselvityksien riittävyydestä.

Lausunnossa todetaan, että suunnittelualueelta on tehty kaikki yleisimmät kaava-alueilta tilattavat luontoselvitykset lukuun ottamatta putkilokasviselvitystä, joka on ollut tapana tehdä asemakaavatasoisessa luontoselvityksessä koko selvitysalueen kattavan luontotyyppikuvioinnin lisäksi. Suunnittelualueella tehdyt luontoselvitykset ovat olleet pääosin perusteellisia, riittäviä ja selvitysten ajankohtana ajantasaisia. Vesilain mukaiset vaatimukset on täytetty luontotyyppiselvityksessä.

Suunnittelualueella ei ole sellaisia tyypillisiä elinympäristöjä, joissa yleensä voi odottaa esiintyvän erityisesti huomioitavaa putkilokasvilajistoa, huomionarvoisia lajeja voi kuitenkin kasvaa hyvin monenlaisissa elinympäristöissä. Tosin Vantaalla putkilokasviselvitys ei ole sisältynyt ainakaan kaikkiin asemakaavojen luontoselvityksiin. Luonnonsuojelulainsäädäntö ja Suomen ympäristökeskuksen ohjeistukset ovat päivittyneet luontoselvityksen tekemisen jälkeen, minkä vuoksi selvitys on tarpeen päivittää: Luontotyyppikuvioiden arvoluokittelun tulisi vastata Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi -oppaan (Mäkelä & Salo 2023) luokittelua. Olisi hyvä myös laskea lahopuun määrä luontotyyppikuvioilta, mikäli mahdollista. Tulee ottaa huomioon Hakunilan metsäsuunnitelma ja että koko suunnittelualueella on todettu olevan merkittäviä LUO-arvoja ja arvometsää. Selvityksessä tulisi myös ottaa paremmin huomioon suunnittelualueen asema ekologisessa verkostossa. Ekologisia yhteyksiä suunnittelualueella tai alueen sijoittumista Vantaan ekoverkostoon ei ole erikseen selvitetty.

Tehdyt tarkistukset
Kaava-alueen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueen (ET) käyttötarkoitusta tarkentavaa kaavamääräystä on tarkennettu niin, että alueelle saa sijoittaa raitiovaunuvarikon ja raitiovaunuliikenteen toimintaan liittyvät korjaamo- sekä huoltotilat.

Kaava-aluetta rajattiin pienemmäksi etelästä niin, että 14.11.2023 päivätyssä kaavaehdotuksessa osoitettu alueen osa, jolle saa rakentaa luiskan (lu) poistettiin.

Päivitettiin osin hule- ja pohjavesimääräyksiä saadun lausunnon perusteella.

Kaava-alueen lounaiskulmaan lisättiin pohjaveden muodostumisaluetta koskeva kaavamääräysalue (pv/1).

Lisättiin 31.10.2024 laaditun luontoselvityksen perusteella kaavamääräys, jonka mukaan tontin rakennettavilla osilla olevaa lahopuuta on hyödynnettävä tontin rakentamattomilla osilla.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Kaavaselostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien, 31.10.2024 päivätyn luontotyyppiselvityksen sekä saadun lausunnon perusteella. Selvityksen ja lausunnon perusteella kaavaselostuksen luvun 2.1.2 luontoselvityksiä ja vesistöjä sekä 4.4.2 luontovaikutuksia koskevia tekstejä tarkennettiin.

Kaavaehdotuksen luontoselvityksiä täydennettiin 31.10.2024 valmistuneella selvityksellä perustuen kaavaehdotuksen päätöskäsittelyn yhteydessä annettuihin pöytäkirjalausumiin, nähtävilläolon yhteydessä saatuun muistutukseen sekä Faunatica Oy:n lausuntoon asemakaavan luontoselvityksien riittävyydestä. Vuoden 2024 selvityksessä kartoitettiin suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä esiintyvät luontotyypit, havainnoitiin ja arvioitiin niiden ekologista tilaa sekä kiinnitettiin erityisesti huomiota kuvioilla olevan lahopuun määrään ja rakennepiirteisiin. Selvityksessä tarkasteltiin myös, esiintyykö suunnittelualueella luonnonsuojelulain (9/2023), metsälain (1093/1996) ja vesilain (587/2011) kohteita ja luokiteltiin luontotyypit Suomen ympäristökeskuksen Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi –oppaan mukaisesti (Mäkelä & Salo 2023). Lisäksi selvityksessä on luokittelu METSO-ohjelman mukaisilla luonnontieteellisillä valintaperusteilla (Syrjänen ym. 2016), ja arvioitiin metsäisen ekologisen runkoyhteyden selvitystarvetta.

Kaupunkiympäristölautakunta 11.2.2025 § 10

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että
a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.2.2025 päivätty, asemakaavaehdotus 931200 sekä tonttijakoehdotus, 93 Vaarala/ Vantaan ratikka: Varikko.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman:

”Kaavan toteuttamisen yhteydessä tulee valmistella alueelta menetettäviä luontoarvoja hyvittävä ekologisen kompensaation käytännön ratkaisu lautakunnassa ja kaupunginhallituksessa aikaisemmissa käsittelyvaiheissa jätettyjen pöytäkirjalausumien mukaisesti.”

_____

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 16

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.2.2025 päivätty, asemakaavaehdotus 931200 sekä tonttijakoehdotus, 93 Vaarala/ Vantaan ratikka: Varikko.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liitteet:
- Asemakaavaehdotus 11.2.2025
- Asemakaavan selostus 11.2.2025
- Lausunnot ja vastineet 11.2.2025
- Muistutukset ja vastineet 11.2.2025
- Lausunto luontoselvitysten riittävyydestä asemakaavan 931200 alueella, 18.4.2024 Faunatica Oy

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto
Lisätiedot:
aluearkkitehti, vs. Milja Halmkrona, p. 040 536 9606
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

931200

Päiväys
Datum

11.2.2025

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Varikko

Kaupunginosa 93, VAARALA

Asemakaava
Kortteli 93203 ja erityisalue.

Tonttijako
Kortteli 93203.

1:2000

Vanda stad

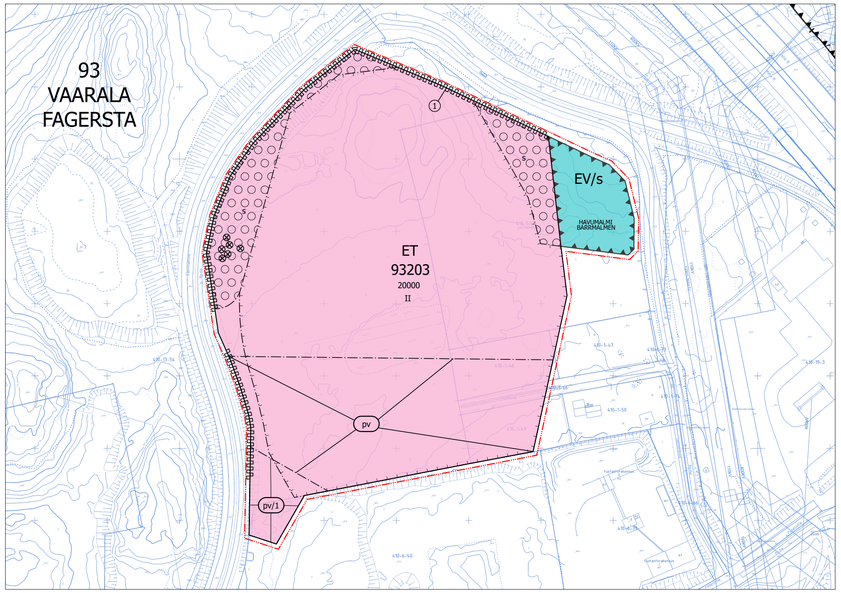
Vandaspåran: Depå

Stadsdel 93, FAGERSTA

Detaljplan
Kvarteret 93203 och specialområde.

Tomtindelning
Kvarter 93203.

1:2000



ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa raitiovaunuvarikon ja raitiovaunuliikenteen toimintaan liittyvät korjaamo- sekä huoltotilat.

Alueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoitukseen liittyvää toimisto- ja sosiaalitilaa.

ARKKITEHTUURI JA LAATU

Rakennukset, rakennelmat, rakenteet sekä tukimuurit on toteutettava arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III:n suunnasta.

Rakennusten on oltava julkisivuiltaan pääosin puuta. Julkisivujen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida kaupunkikuvalliset arvot ja vähäinen huoltotarve.

ENERGIA

Rakennuksissa tulee pyrkiä korkeaan energiatehokkuuteen.

Rakennuksissa ja toiminnoissa syntyvä hukkalämpö on hyödynnettävä. Hyödyntäminen tulee osoittaa rakentamisluvan yhteydessä laaditulla selvityksellä.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

I området får placeras en spårvagnsdepå och tillhörande reparationsverkstads- och servicelokaler som anknyts till spårvagntrafikens funktioner.

Kontors- och sociallokaler med anknytning till det huvudsakliga användningsändamålet får byggas i området.

ARKITEKTUR OCH KVALITET

Byggnaderna, konstruktionerna, strukturerna och stödmurarna ska byggas så att de håller hög arkitektonisk klass. Särskit vyerna från Ring III ska tas i beaktande.

Byggnaderna ska till fasaderna huvudsakligen bestå av trä. Vid planeringen och byggande av fasaderna bör ta hänsyn till urbana värden och lågt underhållsbehov.

ENERGI

Hög energieffektivitet ska eftersträvas i byggnader.

Spillvärme som uppstår från byggnader och verksamheter ska återvinnas. Återvinning ska bevisas med en utredning som företes i samband med bygglovsansökan.

Kiinteistöllä tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Uusiutuvan energian tuottamiseen ja hyödyntämiseen tarkoitetut tekniset laitteet ja varusteet on suunniteltava osaksi rakennusten arkkitehtuuria.

Kattorakenteiden tulee olla vahvistettuja siten, että aurinkopaneelien sijoittaminen katoille on mahdollista. Kattorakenteiden vahvistuksissa on varauduttava aurinkopaneelien asentamiseen vähintään 50 % kattopinta-alasta.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakentamisluvan yhteydessä.

HIILINEUTRAALIUS

Rakennusten suunnittelussa ja rakentamisessa on sovellettava energiatehokkaita ja hiilijalanjäljeltään vähäisiä ratkaisuja.

Kaikki rakenteet ja rakennukset on suunniteltava pitkäikäisiksi, mahdollisimman muuntojoustaviksi, helposti huollettaviksi ja korjattaviksi.

Suunnittelussa ja rakentamisessa on pyrittävä mahdollistamaan rakennusosien uudelleenkäyttö.

Alueella tulee käyttää hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja kuten kierrätettyjä rakennusosia, uusiomateriaaleja tai betonirakenteissa vähähiilistä betonia. Materiaalien tulee myös olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia.

Uusiomateriaalien ja uudelleenkäytettävien rakennusosien hyödyntämisen mahdollisuudet on tarkasteltava turvallisuus, terveellisyys, ilmastovaikutukset ja pohjavesialueen reunaehdot ja rajaus huomioiden.

Rakennuksille on laadittava materiaaliseloste, joka sisältää koneluettavassa muodossa tiedot rakentamisessa käytetyistä materiaaleista ja tuotteista.

Rakennushankkeelle tulee laatia ilmastoselvitys, jossa esitetään hiilijalanjälki ja hiilikädenjälki. Selvityksessä on osoitettava, miten hankkeessa pienennetään hiilijalanjälkeä ja kasvatetaan hiilikädenjälkeä suhteessa tavanomaiseen ratkaisuun liittyen energiaratkaisuihin, rakennusmateriaaleihin sekä infra- ja esirakentamiseen.

Ilmastoselvitystä tulee tarkistaa ja päivittää eri vaiheiden ja tärkeiden valintojen yhteydessä, esimerkiksi hankesuunnittelun jälkeen ja valittaessa lämmitysratkaisua tai runkomateriaalia. Selvitys tulee liittää rakentamislupahakemukseen.

HULE- JA POHJAVEDET

Alue sijaitsee osittain tärkeällä pohjavesialueella. Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää.

Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesirakenteiden viivytystilavuuden tulee olla vähintään 1 m³ jokaista 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden. Rakentamislupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

Hulevesiaiheissa tulee hyödyntää suo- ja metsälajeja sekä tulvaniittykasvillisuutta.

Liikennöintialueet, pysäköintialueet sekä alueet, joilla raitiovaunuja säilytetään ja huolletaan, tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Näiden alueiden hulevesien viivytysaltaita tai -painanteita ei tule sijoittaa pohjavesialueelle, ja alueiden valumavedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle.

Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää määrällisesti ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut piha-alueen hulevedet tulee imeyttää tontilla. Pohjavesialueen reunaehdot, rajaus ja tarkemmat pohjatutkimukset on otettava jatkosuunnittelussa huomioon.

Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja pohjaveden seurantaohjelma.

VIHERRAKENTAMINEN

Korttelialueella muodostuvia pintamaita tulee hyödyntää korttelialueen viher- ja hulevesirakentamisessa. Välivarastoinnissa tulee huomioida pohjavesialueen reunaehdot ja rajaus ja tarvittaessa sijoittaa pintamaiden välivarasto suunnittelualueen ulkopuolelle, kuitenkin mahdollisimman lähelle varikkoalueetta.

Tontin rakentamisluvassa rakennettavaksi suunnitellun alueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoitetaso 0,9.

Rakennusten ja rakennelmien kattorakenteiden tulee olla vahvistettuja siten, että kasvikattojen rakentaminen on mahdollista. Rakennusten katoista vähintään 35 % tulee rakentaa kasvikattoina. Kasvikattojen kasvillisuus tulee yhteensovittaa mahdollisten aurinkopaneeleiden kanssa. Kasvikaton kasvualustan on oltava vähintään 60 mm.

Tontin rakentamattomilla osin tulee säilyttää olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan tai tarvittaessa istuttaa uutta puustoa.

Tontin rakennettavilla osilla olevaa lahopuuta on hyödynnettävä tontin rakentamattomilla osilla.

Förnybar energi ska produceras på fastigheten. Tekniska anordningar och utrustning avsedda för produktion och utnyttjande av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur.

Takkonstruktioner ska vara förstärkta så att det är möjligt att placera solpaneler på taken. Vid förstärkning av takkonstruktioner måste installation av solpaneler vara förberedat på minst 50 % av takytan.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

KLIMATNEUTRALITET

Vid planeringen och byggandet av byggnaderna ska sådana lösningar tillämpas som är energieffektiva och har ett litet koldioxidavtryck.

Alla konstruktioner och byggnader ska planeras som långvariga, så flexibla som möjligt och som lätta att uppehålla och renovera.

Vid planeringen och byggandet ska insatser göras för att möjliggöra återanvändning av konstruktionsdelar.

I området ska man använda material som till sitt koldioxidavtryck ger låga utsläpp, såsom återvunna byggnadsdelar, återanvänt material eller koldioxidsnål betong i betongkonstruktioner. Materialen ska också vara hållbara, varaktiga och lättskötta.

Möjligheterna att utnyttja returmaterial och byggnadsdelar som kan återanvändas ska granskas med beaktande av säkerhet, hälsa, klimatpåverkan och grundvattenområdets ramvillkor och avgränsning.

För byggnader ska utarbetas en materialspecifikation med maskinläsbara uppgifter om de material och produkter som använts vid byggandet.

För byggprojektet ska en klimatutredning utarbetas där koldioxidavtrycket och kolhandavtrycket presenteras. I utredningen ska man visa hur man i projektet strävar efter att minska koldioxidavtrycket och förstora kolhandavtrycket i förhållande till den vanliga lösningen i anslutning till energilösningar, byggmaterial, utsläpp som uppstår under användningen samt infrastrukturbyggande och grundberedning.

Klimatutredningen ska granskas och uppdateras i samband med olika faser samt viktiga val, till exempel efter projektplaneringen och vid valet av uppvärmningslösningen eller stommaterialen. Utredningen ska bifogas till bygglovsansökan.

DAG- OCH GRUNDVATTEN

Området är delvis beläget på ett viktigt grundvattenområde. Verksamheten som bedrivs på området får inte äventyra grundvattnets kvalitet eller dess mängd.

Byggande, dränering, dagvattenhantering, markgrävning och anläggande av byggnader ska utföras så att de inte orsakar förändringar i grundvattenkvaliteten eller bestående förändringar i grundvattnets höjd eller strömningar. Byggandet får inte ge upphov till skadliga flöden av grundvatten.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. Dagvattenkonstruktionernas fördröjningsvolym ska vara minst 1 m³ för varje 100 m² yta som inte släpper igenom vatten. För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.

I dagvattenmotiven ska kärr- och skogsarter samt svämängsvegetation utnyttjas.

Trafikområden, parkeringsområden samt områden där spårvagnar förvaras och underhålls ska beläggas med ett ytmaterial som inte släpper igenom olja eller med en konstruktion som innehåller grundvattenskydd. Regleringsdammar eller fördröjningssänkor för dagvatten i dessa områden ska inte placeras på ett grundvattenområde, och avrinningsvattnet från områdena ska ledas genom oljeavskiljningsbrunnar, biofilter eller andra motsvarande konstruktioner till dagvattenavlopp och vidare till områden utanför grundvattenområdet. Dagvattensystemet ska förses med avstängningsventiler i fall av olyckshändelser.

Rent dagvatten, som takvatten, ska fördröjas kvantitativt och behandlas kvalitativt på tomten. Rent och infiltrerat takvatten och sådant dagvatten från gårdsområdet som eventuellt renats genom filtrering bör infiltreras i marken. Grundvattenområdets ramvillkor, avgränsning och noggrannare grundundersökningar ska beaktas vid den fortsatta planeringen.

Planeringen ska basera sig på redogörelser för markbeskaffenheten och på grundvattenförhållandena. I samband med bygglovsansökan ska en plan för grundvattenhanteringen och ett program för grundvattenobservationer framställas.

GRÖNBYGGANDE

Ytjord som uppstår i kvartersområdet ska utnyttjas i kvartersområdets grön- och dagvattenbyggande. Vid mellanlagring ska grundvattenområdets ramvillkor och avgränsning beaktas och vid behov ska mellanlagret för ytjord placeras utanför planeringsområdet, dock så nära depåområdet som möjligt.

I tomtens bygglov ska gröneffektiviteten för det byggande området nå målnivån 0,9.

Byggnadernas och konstruktionernas takkonstruktioner ska vara förstärkta på ett sådant sätt att det är möjligt att bygga gröntak. Av byggnadernas tak ska minst 35 % byggas som gröntak. Gröntakenas as växtlighet ska samordnas med eventuella solpaneler. Gröntak ska ha ett växtunderlag på minst 60 mm.

I fråga om obebyggda tomtdelar ska man bevara det befintliga trädbeståndet i mån av möjlighet eller plantera nya träd vid behov.

Murket trä på delar av en tomt som ska byggas ska utnyttjas på de obebyggda delarna av tomten.

Tontille rakennettavat luiskaukset tulee maisemoida kerroksellisin istutuksin. Istutuksissa suositellaan osittaista metsitystä, kunttaa tai niittyä sekä myös suurikokoisten puuntaimien käyttöä.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Raitiotievarikon rakennuksiin liittyvät äänilähteet (ilmanvaihtolaitteet, kompressorit yms.) tulee suunnitella siten, että niiden aiheuttama melu ei ylitä ympäristöministeriön asetuksessa rakennusten ääniympäristöstä (796/2017) annettuja raja-arvoja rakennusten sisätiloissa tai ulkoalueilla. Huomioon on otettava myös Varikon läheisyydessä sijaitseva asuinrakennus.

PYSÄKÖINTI

Autopaikkoja tulee varata vähintään 1 ap / 150 k-m².

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 300 k-m². Polkupyöräpaikat on oltava helposti käytettäviä, runkolukitteisia ja niistä vähintään puolet on oltava katettuja.

Pysäköintipaikoista tulee toteuttaa vähintään 5 % sähköauton latauspisteille. Pysäköintialueella tulee toteuttaa latauspistevalmius vähintään 30 prosenttiin pysäköintipaikoista.

Slänter som byggs på tomterna ska anpassas till landskapet med planteringar som bildar skikt. I planteringarna rekommenderas partiell beskogning, mår eller äng samt också användning av storleksmässigt stora trädplantor.

MILJÖSTÖRNINGAR

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Frisklufts intag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Ljudkällor i anslutning till spårvagnsdepåns byggnader (ventilationsanordningar, kompressorer o.dyl.) ska planeras så att bullret som alstras av dem inte överskrider gränsvärdena för ljudmiljön i miljöministeriets förordning (796/2017) inomhus eller utomhus. Även bostadshuset som ligger nära depån ska beaktas.

PARKERING

Bilplatser ska reserveras minst 1 bp/ 150 m²-vy.

Cykelplatser måste reserveras minst 1 cp / 300 m²-vy. Cykelplatserna ska vara lätta att använda, ramlästa och minst hälften av dem ska vara täckta.

Minst 5 % av parkeringsplatserna ska förverkligas för elbilsladdningsplatser. På parkeringsområdet ska reserveras laddplatsberedskap för minst 30 procent av parkeringsplatserna.

EV/s	**Suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään.**	**Skyddsgrönområde, där miljön ska bevaras.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
1	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
93	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VAAR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
93203	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
20000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
s	**Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.**	**Del av område där trädbeståndet skall skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.**
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
pv	**Tärkeä tai veden hankintaan soveltuva pohjavesialue.**	**Viktigt eller för vattentäkt lämpat grundvattenområde.**

Alueelle ei saa sijoittaa kemikaalivarastoa, jätteidenkäsittely laitosta tai energiakaivoja. Alueella on kielletty jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi.

pv/1: Pohjaveden muodostumisalue.

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

Kvarteren på denna detaljplans område skall en separat tomtindelning göras, om inte via planteckningar annat bestämts.

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

Milja Halmkrona, Aluearkkitehti, 3.2.2025 16.22

Kimmo Junttila, Kaupungingeodeetti, 11.2.2025 18.37

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

931200 Vantaan ratikka: VARIKKO

HAKUNILA

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavan selostus, joka koskee 11.2.2025 päivättyä asemakaavakarttaa nro 931200. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 17.9.2021. Lisäksi kaavahankkeesta nro 931200 on 6.4.2021 julkaistu erillinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma, joka on päivitetty 23.3.2022.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaava:

Kortteli 93203 sekä erityisaluetta kaupunginosassa 93, Vaarala.

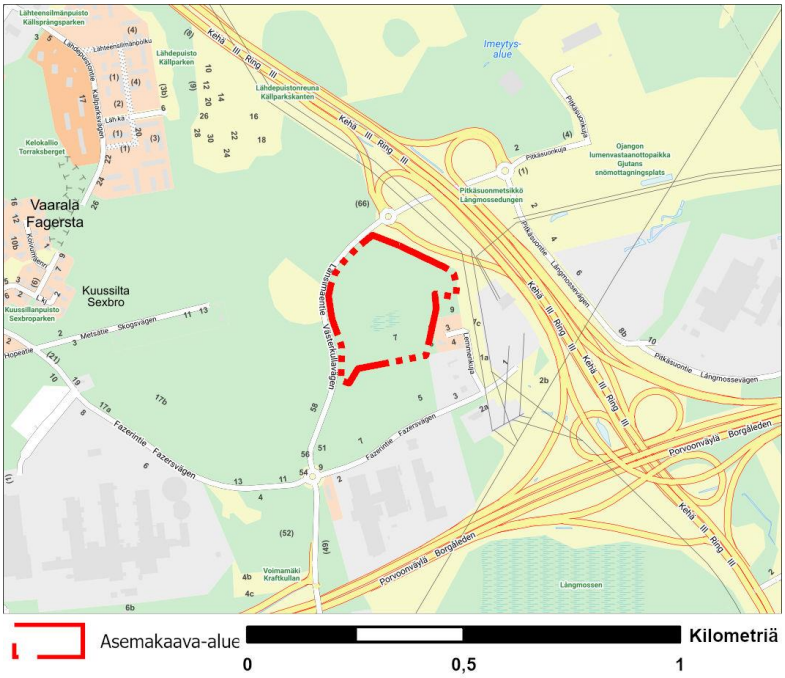
Tonttijako:

Kortteli 93203 kaupunginosassa 93, Vaarala.

Asemakaavalla osoitetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue (ET), jonne sijoittuu Vantaan raitiovaunuvarikko ja siihen liittyvät korjaamo-, huolto- ja toimistotilat, sekä suojaviheraluetta, jolla ympäristö säilytetään (EV/s).

Kaavan laatijat: Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
anna.sarikaya@vantaa.fi, puh. 050 302 9028 (18.6.2023 asti)
Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki;
tea.taponen@vantaa.fi, puh. 040 483 9054 (19.6.2023 alkaen)

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Kaava-alue sijaitsee Vaaralassa Hakunilan suuralueella, Kehä III:n ja Länsimäentien risteyksen eteläpuolella. Alue rajautuu pohjoisessa Kehä III:en, idässä osin Lemmenkujaan, etelässä kiinteistön rajaan ja lännessä Länsimäentiehen.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019, jonka pohjalta Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan jatkosuunnittelun aloittamisen 16.12.2019. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.
- Vantaan ratikan hankkeen asemakaavoitus tuli vireille hankkeiden yhteisen osallistumis- ja arviointisuunnitelman ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun

aloitusilmoitus” nähtäville asettamisella 23.11.2020. Vantaan ratikan osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa päivitettiin 17.9.2021.

- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 062800 pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Mielipiteistä kaksi koski Varikon kaava-alueen lähiympäristöä.
- Hankkeesta 062800 järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis).
- Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).
- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ” 931200 Vantaan ratikka: Varikko” asetettiin nähtäville 6.4.2021. Puhelinaika järjestettiin 20.4.2021. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 931200 pyydettiin 6.5.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 16 kappaletta.
- Kaavan nro 931200 osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 24.3.2022. Puhelinaika kaavasta järjestettiin 14.4.2022. Mielipiteet päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 28.4.2022 mennessä ja niitä saatiin 10 kappaletta.
- Varikon alustava hankesuunnitelma valmistui 2021 (Ramboll Finland Oy). Hankesuunnitelmaan liittyy vaikutustenarviointi (Ramboll 30.11.2021), meluselvitys (Ramboll 1.7.2021), hulevesiselvitys (Ramboll 30.6.2021) sekä hiilineutraaliusselvitys (Ramboll 30.8.2021).
- Varikon alustavaa hankesuunnitelmaa on tarkennettu hankesuunnitelman selostuksella sekä maankäyttökaavioilla (vaihtoehdot 1 ja 2) 2.3.2023 (Kaupunkiliikenne Oy ja Arkkitehtityöhuone APRT Oy). Asemakaavaratkaisu perustuu 2.3.2023 päivättyyn hankesuunnitelmaan.
- Kaava-alueen kiinteistönomistajan (Valio Oy) kanssa on keskusteltu kaavaratkaisusta vuosien 2022 ja 2023 aikana.
- Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.
- Kaupunginhallitus päätti 15.1.2024 asemakaavaehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 31.1.–29.2.2024 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 14 kpl ja niitä saatiin 8 kpl. Muistutuksia vastaanotettiin 3 kappaletta.
- Kaavalausuntojen lisäksi Vantaan ratikka -hanke pyysi Faunatica Oy:ltä lausunnon kaava-alueen luontoselvityksien riittävyydestä. Kaava-alueen luontoselvityksiä täydennettiin 31.10.2024 valmistuneella selvityksellä, Faunatican lausuntoon perustuen.
- Asemakaavaehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Kaava-alueen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueen (ET) käyttötarkoitusta tarkentavaa kaavamääräystä on tarkennettu niin, että alueelle saa sijoittaa raitiovaunuvarikon ja raitiovaunuliikenteen toimintaan liittyvät korjaamo- sekä huoltotilat.
    - Kaava-aluetta rajattiin pienemmäksi etelästä niin, että 14.11.2023 päivätyssä kaavaehdotuksessa osoitettu alueen osa, jolle saa rakentaa luiskan (lu) poistettiin.
    - Päivitettiin hule- ja pohjavesimääräyksiä saadun lausunnon perusteella.
    - Kaava-alueen lounaiskulmaan lisättiin pohjaveden muodostumisaluetta koskeva kaavamääräysalue (pv/1).
    - Lisättiin 31.10.2024 laaditun luontoselvityksen perusteella kaavamääräys, jonka mukaan tontin rakennettavilla osilla olevaa lahopuuta on hyödynnettävä tontin rakentamattomilla osilla.

- Kaavaselostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien, 31.10.2024 päivätyn luontotyyppiselvityksen sekä saadun lausunnon perusteella. Selvityksen ja lausunnon perusteella kaavaselostuksen luvun 2.1.2 luontoselvityksiä ja vesistöjä sekä 4.4.2 luontovaikutuksia koskevia tekstejä tarkennettiin.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 8
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 8
2.2 Suunnittelutilanne 24
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 30
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 30
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 30
3.3. Asemakaavan tavoitteet 42
3.4 Asemakaavaratkaisu 43
4. Asemakaavan kuvaus 48
4.1 Kaavan rakenne 48
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 49
4.3 Aluevaraukset 49
4.4 Kaavan vaikutukset 50
4.5 Ympäristön häiriötekijät 65
4.6 Nimistö 65
5. Asemakaavan toteutus 65
6. Kaavatyöhön osallistuneet 65
7. Asemakaavan seurantalomake 67
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 69
9. Muu suunnitelma-aineisto 74

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 30.10.2023.
- Asemakaavakartta ja -määräykset 14.11.2023
- Vihertehokkuuslaskelma 2.10.2023
- Vaaralan raitiovaunuvarikko, Hankesuunnitelman maankäyttökaavio 2.3.2023, Arkkitehtityöhuone APRT
- Vaaralan raitiovaunuvarikko, Hankesuunnitelman maankäyttökaavio - Toiminnallinen vaihtoehtoratkaisu 2.3.2023, Arkkitehtityöhuone APRT

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Kaavaselostuksen kannen kuva: Arkkitehtityöhuone APRT Oy, 31.10.2023
- Vantaan ratikkavarikon toimintakuvaus, Ramboll Finland Oy, 15.9.2021
- Vantaan ratikan varikon alustava hankesuunnitelma, Vaikutusten arviointi, Ramboll Finland Oy, 30.11.2021
- Vantaan ratikan varikon alustava hankesuunnitelma, Hiilineutraaliusselvitys, Ramboll Finland Oy, 30.8.2021
- Vantaan ratikan varikon alustava hankesuunnitelma, Meluselvitys, Ramboll Finland Oy, 1.7.2021
- Vantaan ratikan varikon alustava hankesuunnitelma, Hulevesiselvitys, Ramboll Finland Oy, 30.6.2021
- Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise Oy, 21.3.2022
- Vaaralan raitiovaunuvarikko, Hankesuunnitelman selostus 2.3.2023, Kaupunkiliikenne Oy
- Vaaralan raitiovaunuvarikko, Hankesuunnitelman liite 1. Hankesuunnitelman liitekuvat, 2.3.2023, Arkkitehtihuone APRT Oy
- Vaaralan raitiovaunuvarikko, Hankesuunnitelman liite 2. Toiminnallinen vaihtoehtoratkaisu, luonnos, 2.3.2023, Arkkitehtihuone APRT Oy
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- - Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- - Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Seloste ratalinjauksen tärinäarvioinnista (yleissuunnitelman liite 13), WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki 2023.
- Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023

- Vantaan ratikkatalouden tiivistelmä, Vantaan kaupunki 3.5.2021
- Metsäsuunnitelma, Vantaan kaupunki, 2020
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaan ratikan itäisen osuuden tärinä- ja runkomeluselvitys, Afry & WSP Finland Oy, 18.1.2023.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Vantaan raitiotien kiinteistötaloudellinen analyysi. Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022.
- Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023. Vantaan kaupunki
- Vantaan ratikka, Vaaralan varikon luontotyyppiselvitys, 31.10.2024. Juuli Lehtinen, Vantaan kaupunki
- Vantaan ratikka, Vaaralan varikon pohjavesiselvityksen ja -vaikutusarvion alustavat tulokset 2025

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaava mahdollistaa Vantaan ratikalle suunnitellun raitiovaunuvarikon rakentamisen Vantaan Vaaralaan. Kaavassa osoitetaan 20 000 kerrosneliömetriä raitiotievaunujen säilytys-, huolto- ja kunnossapitotiloja sekä toimisto- ja sosiaalitiloja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) korkeintaan kahteen kerrokseen. Lisäksi kaavassa osoitetaan suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään (EV/s). Asemakaavassa annetaan muassa pohjavesien suojeluun, hiilineutraaliuteen, energiaan, melun torjuntaan, kaupunkikuvaan sekä alueen maisema- ja luontoarvoihin liittyviä määräyksiä.

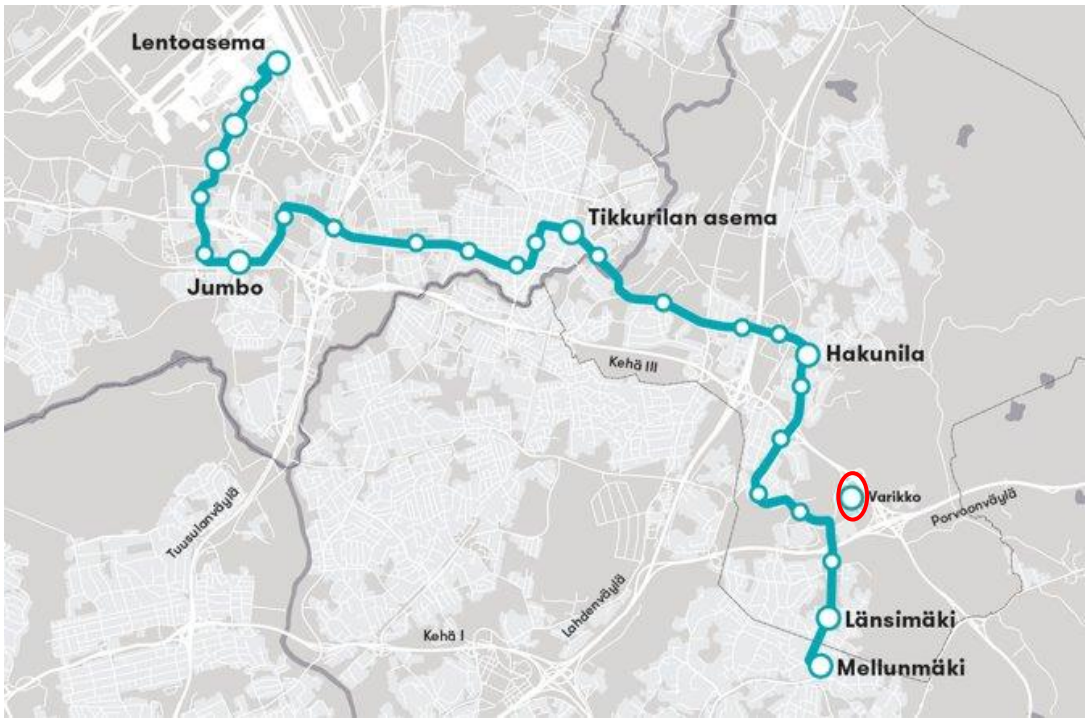
Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tavoite on otettu huomioon asemakaavan määräyksissä, joilla ohjataan tulevaa varikkoa mahdollisimman hiilineutraaliksi.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä lisätään kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistetaan kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistetään alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulee merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

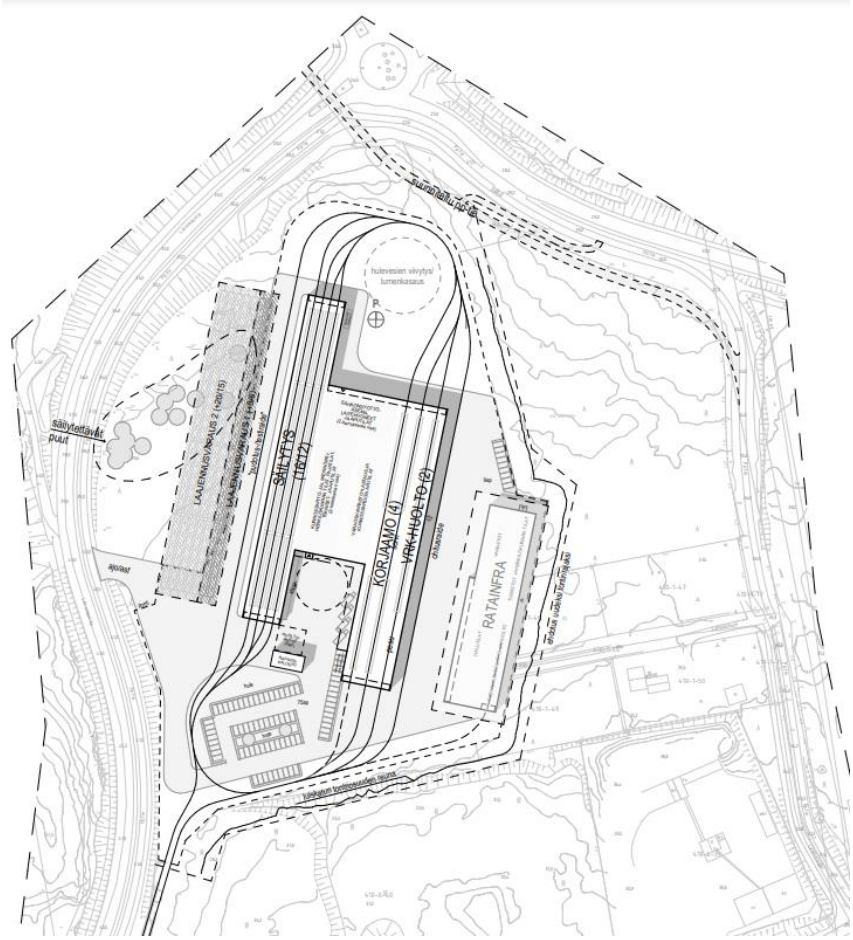
Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Lisäksi on laadittu kaavarunko, joka ohjaa reitin varren kaupunkikehitystä pitkällä aikavälillä.

Asemakaavaehdotus 931200 Vantaan ratikka: Varikko perustuu Kaupunkiliikenne Oy:n ja Arkkitehtityöhuone APRT Oy:n 2.3.2023 laatimaan Vaaralan varikon hankesuunnitelmaan.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuosien 2023–2025 työohjelmissa. Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijako.



Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Varikon sijainti on esitetty punaisella.



Kuva 3. Vantaan ratikan varikon hankesuunnitelman asemapiirros (Arkkitehtihuone APRT 2.3.2023).

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue sijaitsee Itä-Vantaalla, Hakunilan suuralueella, Vaaralan kaupunginosassa, vilkkaasti liikennöidyn Kehä III länsipuolella ja Porvoonväylän pohjoispuolella. Suunnittelualue rajautuu lännessä Länsimäentiehen ja itäpuolelta osin Lemmenkujaan. Lemmenkujalla suunnittelualueen kaakkoispuolella sijaitsee asuttu kiinteistö, jonne on ajoyhteys tontin pohjoispuolelta. Kaava-alue rajautuu niin, että ajoyhteys jää kaava-alueen ulkopuolelle. Lemmenkujan itäpuolella sijaitsee Länsisalmen sähköasema. Vantaan betoniasema, jossa toimii Ruskon Betoni Oy, sijoittuu suunnittelualueen eteläpuolelle. Alueen etelä- ja lounaispuolelle sijoittuvat Valion ja Fazerin tuotantolaitokset. Alue on pääosin kaupungin omistuksessa olevaa metsäaluetta sekä Länsimäentien osalta katualuetta. Suunnittelualueen eteläosa sijoittuu osin Valio Oy:n omistamalle alueelle. Kaava-alueen eteläosa sijaitsee Fazerila I määritellyllä pohjavesialueella. Alue on asemakaavoittamaton. Suunnittelualueen koko on noin 6,6 ha.

Kuva 4. Ilmakuva suunnittelualueesta.

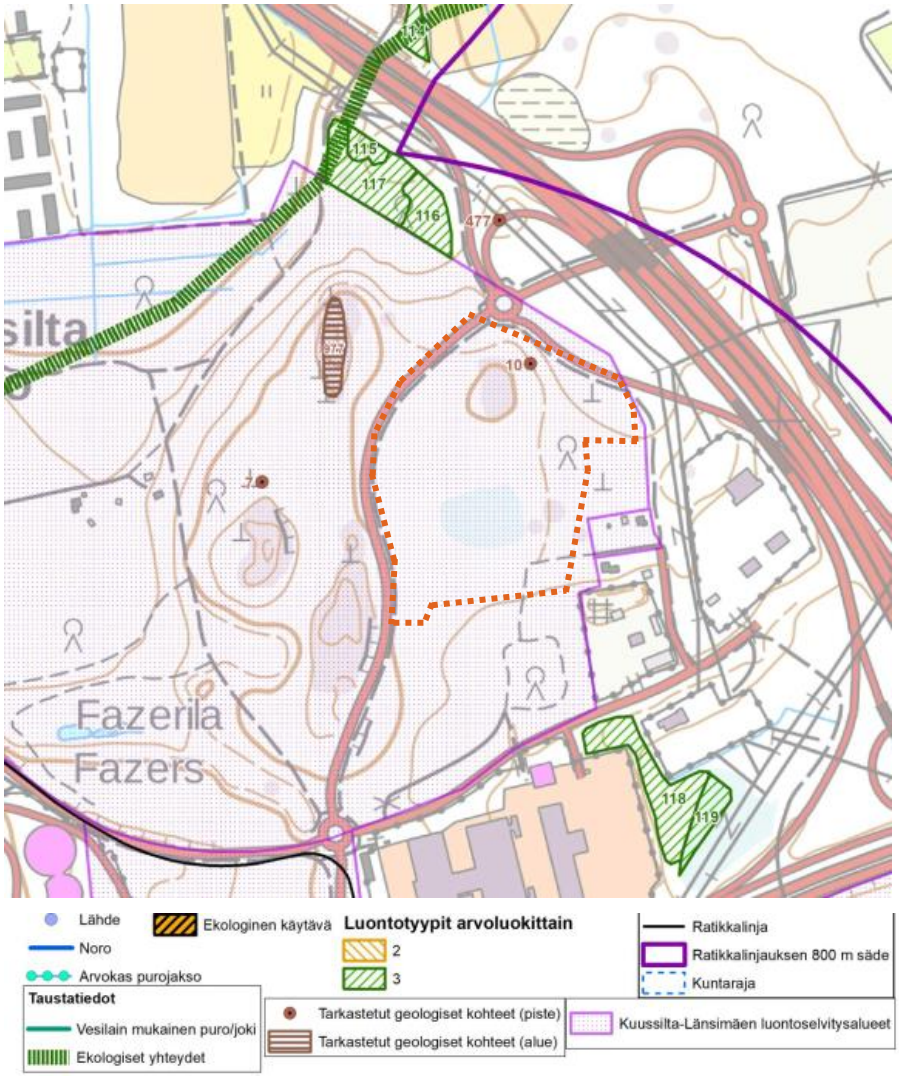
2.1.2 Luonnon ympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Vaaralan maisemaa hallitsevat korkeiksikin nousevat kallioalueet ”vaarat”. Nykyiset metsäalueet ovat lähinnä varjoisia kuusimetsiä ja kalliolakien välisiä männiköitä. Vaaralan itäreunalla on pienialaisia, lähes luonnontilaisia korpia. Vaaralan rakentaminen alkoi 1940- ja 1950-luvuilla, jolloin Vaarala sijaitsi syrjässä, erillään muista asuinalueista ja huonojen tieyhteyksien päässä. Aikakausi näkyy alueen tieverkostossa, vanhat kadut ovat melko kapeita eikä jalkakäytäviä ole. (*Vantaa alueittain 2015*)

Suunnittelualueen maisemaa leimaavat suuret liikenneväylät, alueen itäpuolella sijaitsevat voimajohdot, suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsevat betoniasema ja Valion ja Fazerin tehtaat sekä suunnittelualueella ja sen luoteispuolella Länsimäentien toisella puolella olevat metsäalueet. Suunnittelualueella tai sen läheisyydessä ei sijaitse valtakunnallisesti tai maakunnallisesti arvokkaita maisema-alueita.

Suunnittelualueen pohjoispuolella sijaitsee geologinen kohde **Vaaralan lohkareikko** (nro 10), joka on tarkistettu Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitysten yhteydessä (*Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021.*). Paikannetulla kohdalla on pieniä lohkareita, suuremmat lohkareet sijaitsevat hieman kauempana kaakossa.



Kuva 5. Suunnittelualueen geologisen kohteen sijainti (numero 10) (Faunatican raportteja 38/2021). Kaava-alueen likimääräinen rajaus on esitetty oranssilla katkoviivalla.

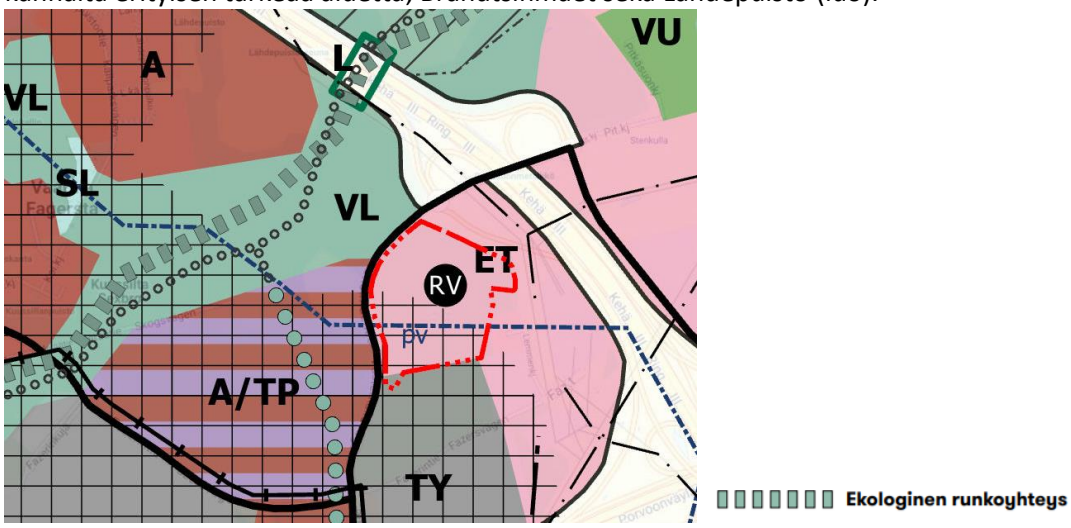
Ekologiset yhteydet

Suunnittelualuetta ja sen eteläpuoliselta metsäaluetta (yht. hieman yli 11 ha, kuva 11) koskeva luontotyyppiselvitys valmistui 31.10.2024. Selvityksessä arvioitiin myös mm. alueen metsäisen ekologisen yhteyden kytkeytyneisyyttä läheisiin metsäalueisiin. Selvityksen mukaan selvitysalue on kaikilta puoliltaan teiden rajaama ja sen ympärillä on merkittävää ihmistoimintaa. Yhteys ympäröiviin metsäisiin alueisiin on katkennut Vantaan karttapalvelussa olevien vanhojen ilmakuvien perusteella viimeistään vuosien 2013–2015 välillä rakennetun Länsimäentien Kehä III:n asti ulottuvan osan myötä. Lisäksi alue on ilmakuvien perusteella jo ennen tuolloin tapahtuneita muutoksia ollut ihmistoiminnan ympäröimä muista suunnista kymmenien vuosien ajan. Selvityksen mukaan ihmistoiminnalle valjastettujen alueiden sekä sen, ettei alue ole kytkeytynyt ympäröiviin metsiin

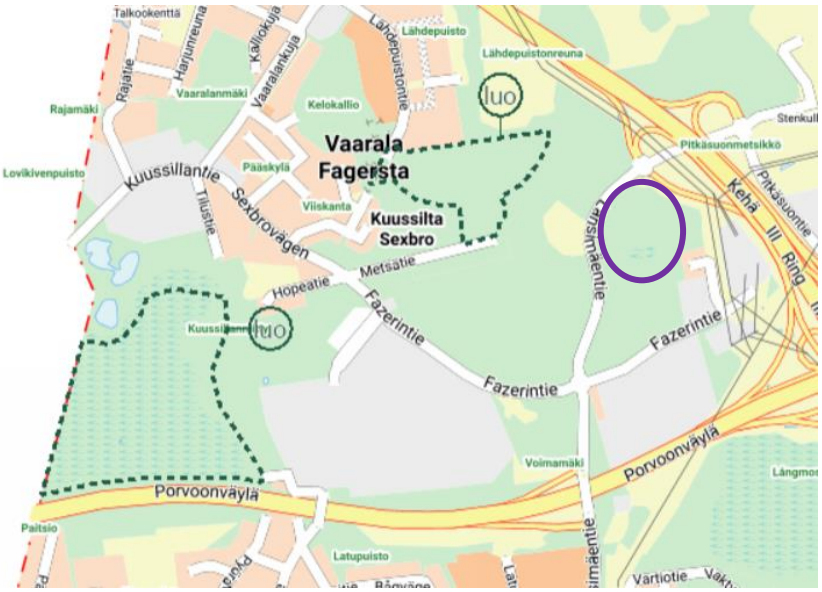
leveiden katualueiden vuoksi, alueella ei katsota olevan metsäistä ekologista yhteyttä, jota olisi tarpeen selvittää. (Vantaan kaupunki, 31.10.2024)

Kaava-alueen luoteispuolella yhdistyy kaksi maakunnallisesti merkittävää ekologista yhteyttä. Nämä yhdistävät muun muassa Helsingin Vanhankaupunginlahden alueet Hakunilan virkistysalueeseen ja edelleen Sipoonkorven kansallispuistoon. Yhteydet ovat osoitettu Uusimaa-kaavassa 2050 sekä Vantaan yleiskaavassa 2020.

Kaava-alueen lähelle ja ekologisen yhteyden varrelle sijoittuu kaksi luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeää aluetta; Brandtsinmäet sekä Lähdepuisto (luo).



Kuva 6. Kaava-alueen luoteispuolella kulkee merkittävä ekologinen yhteys. (Yleiskaava 2020)



Kuva 7. Lähiympäristön luonnon monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeät alueet. (Yleiskaava 2020). Varikon kaava-alue on esitetty lilalla ympyrällä.

Luontoselvitykset

Luontoselvitykset 2020–2021

Kuussillan ja Länsimäen kaavarunkoalueilta on laadittu luontoselvitykset vuonna 2020 (*Makkonen, H., Koskimies, P., Manninen, O. & Nieminen, M. 2020: Vantaan Kuussillan ja Länsimäen kaavarunkoalueiden luontoselvitykset vuonna 2020. – Faunatican raportteja 47/2020*). Selvitys sisältyy

vuonna 2021 tehtyyn luontoselvityksen koosteraporttiin ja sitä on täydennetty (*Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021*).

Suunnittelualue on erillinen, leveiden ajoväylien rajaama havupuuvaltainen alue. Kaupungin metsäsuunnitelman perusteella alueen metsät ovat eri-ikäisistä havupuumetsää; itäpuoli pääosin varttunutta kasvatusmetsikköä ja länsipuoli pääosin uudistuskypsää metsikköä. Metsässä kulkee jonkin verran polkuja ja metsänpohja on paikoin kulunutta.

Vantaan metsäsuunnitelmassa suunnittelualueen metsä on määritelty hoitoluokkaan C5 arvometsät. Arvometsä kuvaa luontoarvon, maiseman, kulttuurin tai muun erityispiirteen vuoksi avokasta aluetta. Alueen pohjois- ja länsiosissa on varttunutta havupuuvaltaista sekametsää, joka on luontoselvitysten perusteella suojainen ja luonnontilaltaan vähän heikentynyttä. Tässä metsikössä on odotettavissa lahopuumäärän myös lisääntyvän. Pohjoisosassa on myös avokallioaluetta kalliomäntyineen. Erityisesti Länsimäentien varressa on varttuneemman kasvatusmetsikön nuorta koivikkoa. Alueen koilliskulmassa sijaitsevassa kuusivaltaisessa metsässä esiintyy korpimaisuutta ja muutamia lahopuukeskittymiä.

Suunnittelualueen luoteisosassa ja osin suunnittelualueen ja Länsimäentien väliin jäävällä alueella on kymmenkunta vanhempaa mäntyä, ns. **kilpikaarnamäntyä** (kuva 8). Kilpikaarnamänty-esiintymän paikkeilla on sijainnut pieni luonnon tilainen korpisuo (Fazerilan suo 3), joka sittemmin on kuivunut ja on nykyisin kangasmetsää.

Kuva 8. Suunnittelualueen luoteiskulmaan sijoittuvat ns. kilpikaarnamännyt (Eeva Eitsi 14.6.2021).

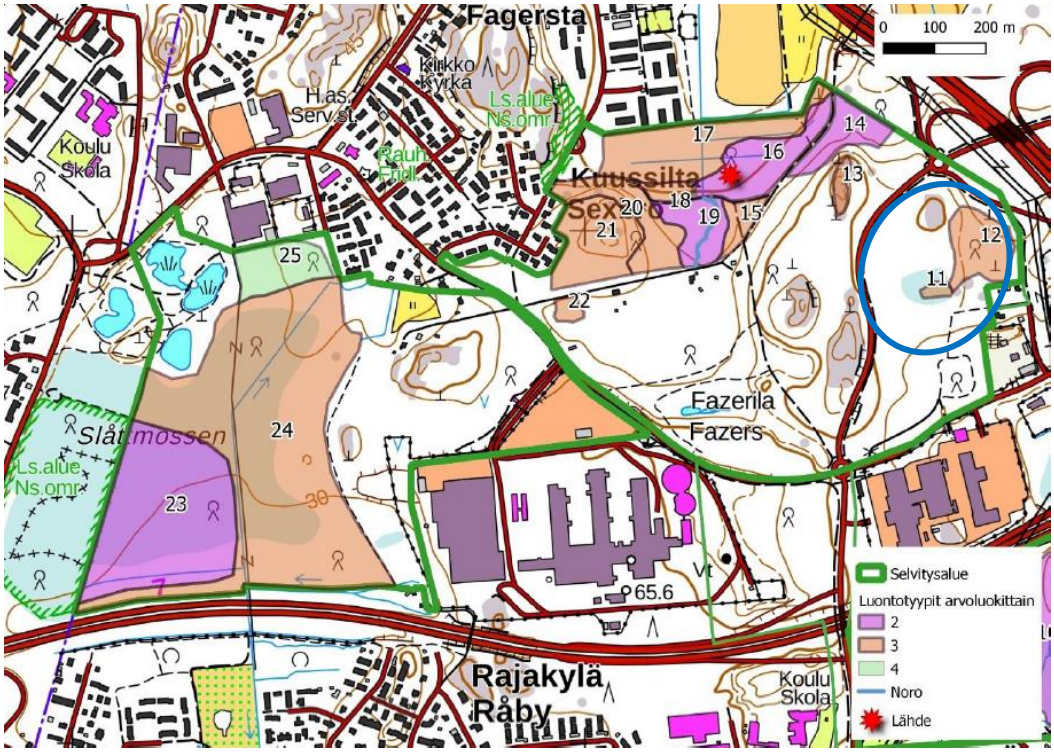
Suunnittelualueelta on rajattu luontoselvityksen yhteydessä kaksi kohtalaisen arvokasta, paikallisesti merkittävää kohdetta (arvoluokka III). Luokan III luontotyyppikohteet suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista.

Kohteista pienempi nro 11 (0,14 ha), suunnittelualueen keskivaiheilla sijaitseva alue, on **boreaalinen piensuo (**Fazerilansuo 1), joka on uhanalaisuusluokituksessa määritelty valtakunnallisesti vaarantuneeksi (VU) ja Etelä-Suomessa erittäin uhanalaiseksi (EN) luontotyypiksi. Kohde on Metsälain 10 §:n mukainen erityisen tärkeä elinympäristö sekä täyttää selvityksen mukaan METSO-ohjelman valintaperusteet (luokka I). Kohde on pienialainen, vesitaloudeltaan luonnontilaisen kaltainen vähäpuustoinen räme, jonka puusto on harvaa, kituliasta männikköä ja muutamia koivuja. Suolajistossa on mm. karpalo, pyöreälehtikihokki, suokukka, juolukka, suopursu, kanerva ja variksenmarja.

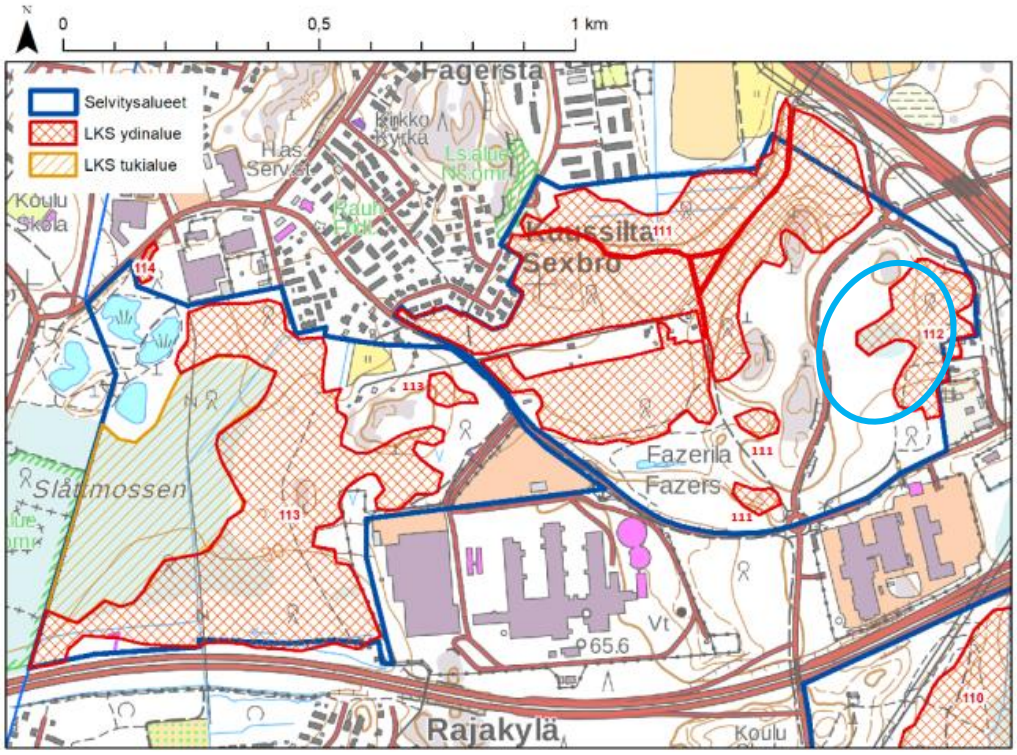
Suurempi kohde nro 12 (1,47 ha) sijaitsee suunnittelualueen itäosassa ja on varttunutta **havupuuvaltaista tuoretta kangasta**, joka valtakunnallisesti silmälläpidettävä (NT) ja Etelä-Suomessa vaarantunut (VU) luontotyyppi. Kohde täyttää selvityksen mukaan METSO-ohjelman valintaperusteet

(luokka I). Kohde on kasvillisuustyypiltään lähinnä tuoretta mustikkakangasta, joka on etelässä mänty- ja pohjoisessa kuusivaltaista. Kohteen itäosassa on pieni luonnontilainen tai luonnontilaisen kaltainen **korpi** (Fazerilansuo 2). Paikallisesti arvokkaan korpikohteen lajisto on tavanomaista, mutta kohde on monimuotoisuuden kannalta huomionarvoinen suo. Tällä korvella esiintyy muun muassa **korkkikerroskääpä** (uhanalaisuusluokka: silmälläpidettävä NT).

Suunnittelualueen itäosassa on lahokaviosammalesiintymä. Luontoselvityksessä **Lemmenkujan lahokaviosammalesiintymän** nro 112 (3,62 ha) on todettu painottuvan vanhoihin hiekkakuoppiin ja voimakkaammin hakattuihin osiin. Alueen vanhoissa ja luonnontilaisimmissa kuusimetsissä esiintymiä oli vielä varsin niukasti. Alueen koillisosan korpialueella voidaan kuitenkin olettaa tulevaisuudessa olevan parempaa esiintymisaluetta lahokaviosammalelle, sillä alue on varjoisaa ja luonnontilaista kuusikkoa, jossa on lahopuita. Suurin osa lahokaviosammalen esiintymisalueesta sijaitsee edellä mainitulla kohtalaisen arvokkaalla metsäkohteella.



Kuva 9. Suunnittelualueelle rajatut luontotyyppikohteet arvoluokituksineen (kohteet 11 & 12) (Faunanihan raportteja 38/2021). Kaava-alueen sijainti on esitetty sinisellä soikiolla.

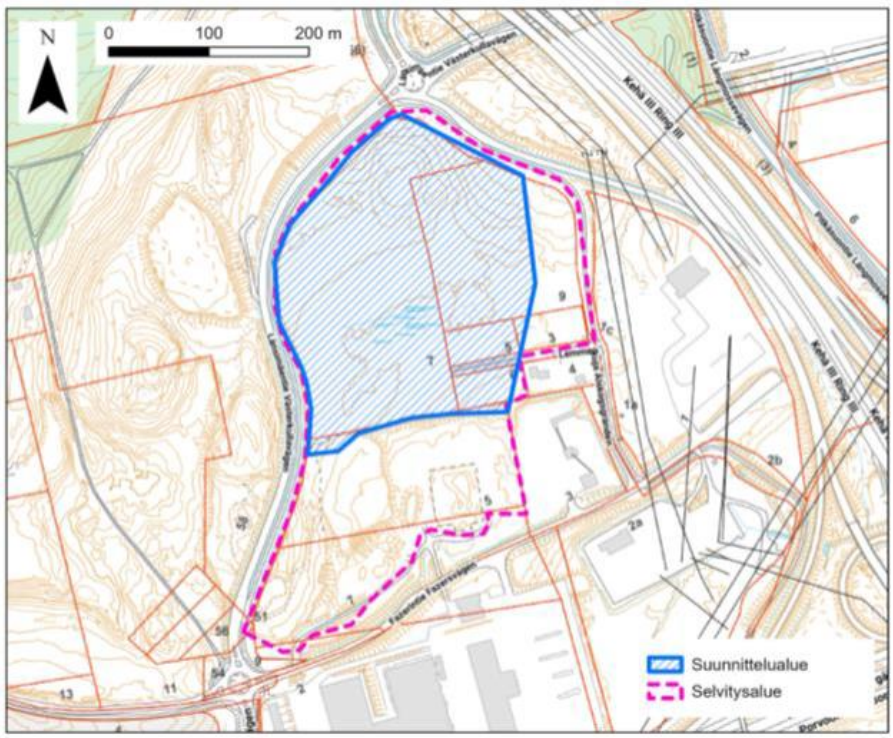


Kuva 10. Suunnittelualueelle rajattu lahokaviosammalen esiintymisalue (kohde 112). (Faunatican raportteja 38/2021) Kaava-alueen sijainti on esitetty sinisellä soikiolla.

Luontoselvitys 2024

Suunnittelualueen luontoselvityksiä täydennettiin 31.10.2024 laaditulla selvityksellä (*Lehtinen, J. 2024: Vaaralan varikon luontotyyppiselvitys. – Vantaan kaupunki, kaupunkiympäristö*). Selvityksessä kartoitettiin suunnittelualueen ja sen lähialueiden luontotyypit, niiden ekologinen tila sekä suojeluarvot. Selvityksellä täydennettiin aiempia selvityksiä ja varmistettiin aiemman tiedon ajantasaisuus, erityisesti lahopuun määrän ja rakennepiirteiden osalta. Alueen luontoarvoja arvioitiin luonnonsuojelu-, metsä- ja vesilain sekä METSO-ohjelman luonnontieteellisten valintaperusteiden mukaisesti. Ydinalueen (noin 6 ha) lisäksi tarkasteltiin myös varikkoalueen lähiympäristöä (yli 11 ha). Selvityksessä huomioitiin liikenneväylien aiheuttama alueen eristyneisyys.

Selvityksen yhteydessä alueella ei todettu merkittäviä luontoarvoja, jotka edellyttäisivät erityistoimia. Suunnittelualueen kasvillisuus on pääosin luontotyypeilleen ominaista, mutta ihmistoiminta, metsänhoito ja maastonmuodot ovat muokanneet sitä. Alue koostuu enimmäkseen metsistä, mutta se sisältää myös kaksi pientä boreaalista piensuota sekä vaihtelevan ikäistä puustoa, joista vanhimmat ylismännyt ovat yli 100-vuotiaita. Varsinaista ikimetsää ei kuitenkaan ole. Lahopuuta esiintyy kohtalaisesti, ja laadullisesti sen monimuotoisuutta tukevia piirteitä, kuten eri lahoasteita ja puulajeja löytyy alueelta. Määrällisesti lahopuuta on enemmän kuin talousmetsissä, mutta luonnontilaisten metsien tasolle alue ei yllä. Luontoarvoiltaan merkittävimmät alueet sijoittuvat suunnittelualueen itä- ja pohjoisosiin, joissa on myös METSO-luokkaan I ja II kuuluvia kuvioita. Suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelulain mukaisia suojeltavia kohteita, mutta osa kuvioista on metsälain erityisen tärkeitä elinympäristöjä. Uhanalaisuusluokissa on vaihtelua, mutta suurin osa luontotyypeistä on vähintään silmälläpidettäviä. Haitallisia vieraslajeja ei selvityksessä havaittu.



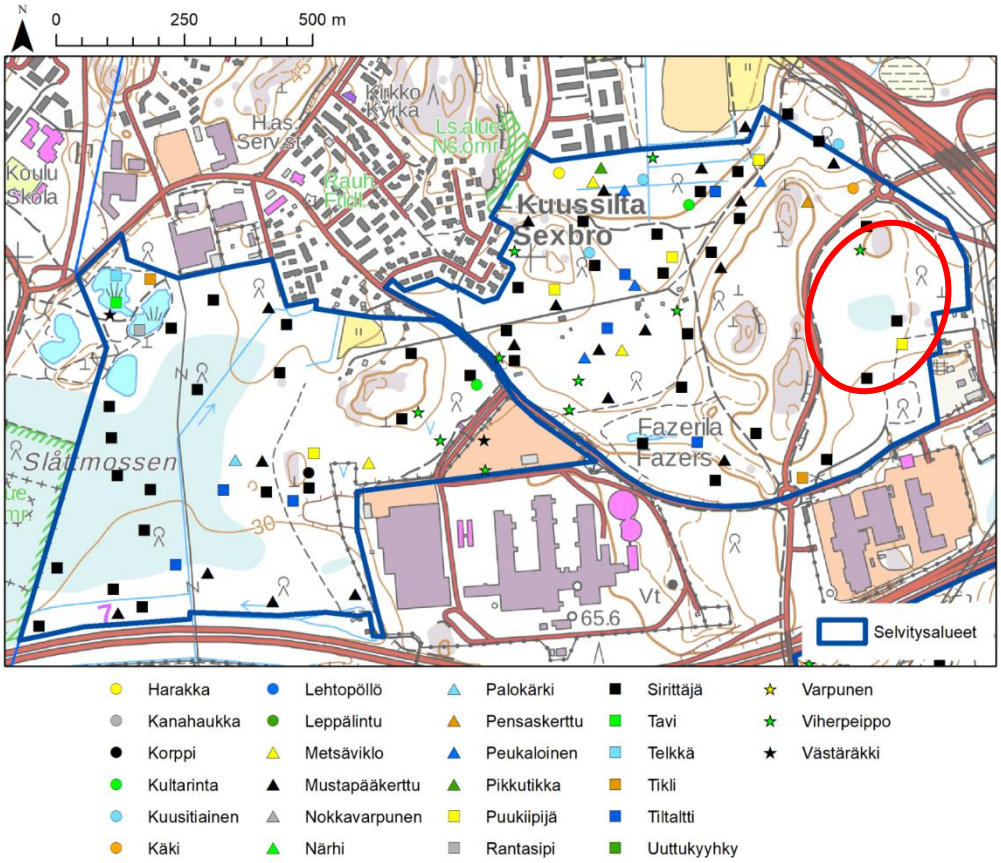
Kuva 11. Karttakuvassa on esitetty varikon suunnittelualue sinisellä ja selvityksen kattama alue magentan värisellä katkoviivalla (Juuli Lehtinen, Vantaan kaupunki 31.10.2024).

Linnusto

Kuussillan ja Länsimäen luontoselvityksessä (*Faunatican raportteja 38/2021*) määriteltiin linnustoltaan arvokkaat alueet ja merkittävien lintulajien esiintyminen alueella. Selvityksen yhteydessä kaava-alueelta havaittiin kolme pesivää lintulajia: sirittäjä, puukiipijä ja viherpeippo.

Viherpeippo on Suomessa erittäin uhanalainen. Se pesii asutuksen tuntumassa suosien puoliavoimia niittyjä, pellonreunoja, pihapiirejä ja metsäaukioita, joissa on tuuheita kuusentaimia, katajia tai muita nuoria havupuita pesäpaikoiksi. Sirittäjä ja puukiipijä ovat huomionarvoisia ja alueen linnuston monimuotoisuutta ja paikallista suojeluarvoa ilmentäviä lajeja. Sirittäjä suosii lehtoja ja lehtipuuvaltaisia sekametsiä. Puukiipijä suosii hyväkasvuisia, vanhahkoja kuusimetsiä, mutta se pesii toisinaan seka- ja lehtimetsissäkin.

Selvityksen perusteella Kuussillan alueelta on rajattu reheväkasvuisimmat, iäkkäimmät ja luonnonmukaisimmat metsäalueet, jotka säilyttämällä voidaan turvata Kuussillan alueen linnuston monimuotoisuus. Kaava-alueelle ei sijoitu selvityksessä määriteltyjä alueita.

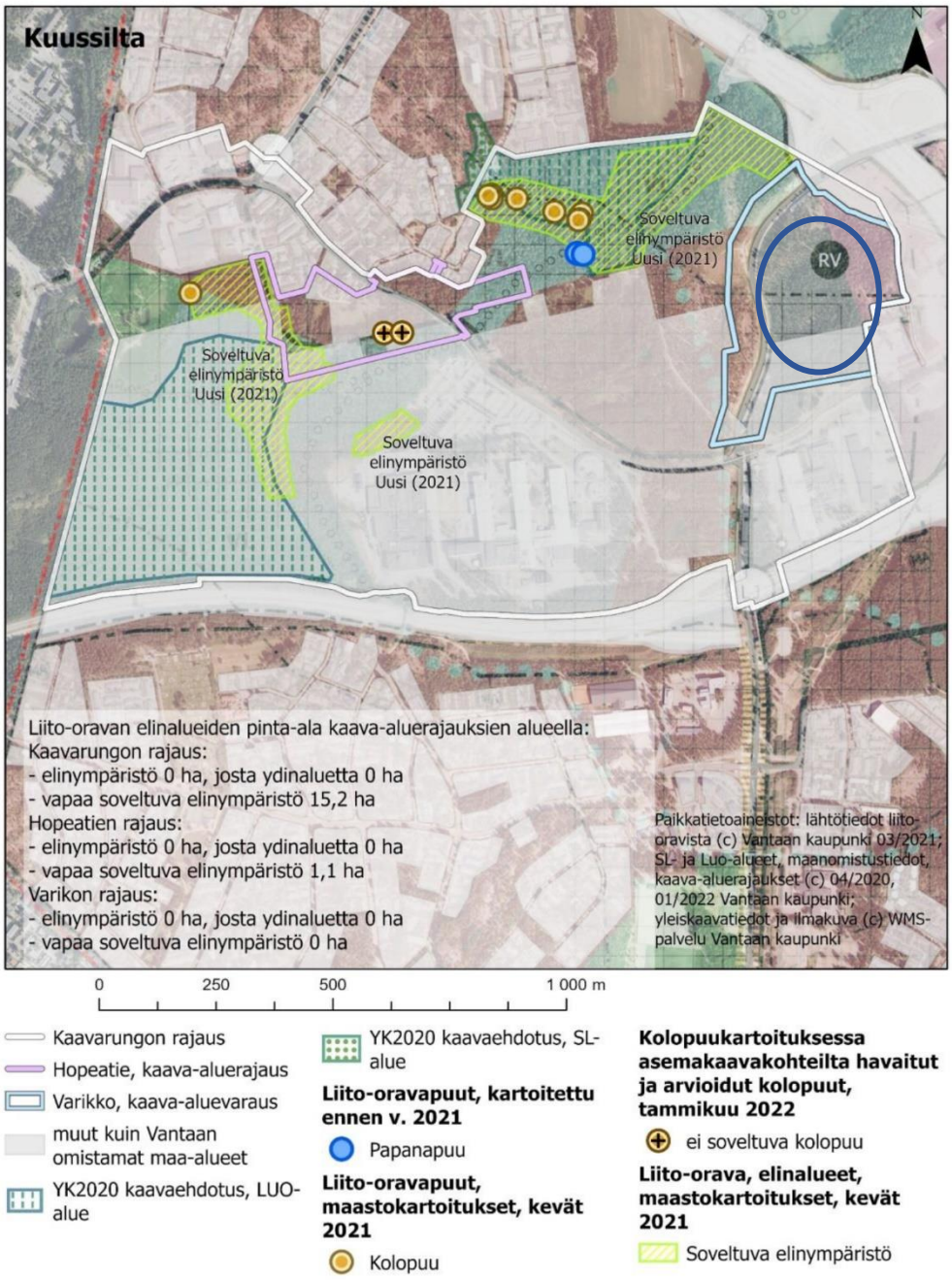


Kuva 112. Kuussillan selvitysalueella pesimäkaudella 2020 pesineiden huomionarvoisten lintulajien reviirien sijainnit. (Faunatican raportteja 38/2021) Kaava-alueen sijainti on esitetty punaisella soikiolla.

2024 laaditun selvityksen (Lehtinen, J. 2024) yhteydessä suunnittelualueella havaittiin useita lintulajeja, kuten talitiainen, sinitiainen, varis ja palokärki, joista palokärki on EU-lintudirektiivin liitteen I laji. Lajeista korppi, kuusitiainen, puukiipijä ja peukaloinen indikoivat alueen linnuston monimuotoisuutta. Alueella ei voitu tehdä pesintäpäätelmiä, koska pesimäkausi oli päättynyt selvitysaikana.

Liito-oravat

Kevään 2021 aikana Kuussillan kaavarunkoalueen liito-oravatilanne kartoitettiin kahteen kertaan kevään eri vaiheissa. Liito-oravasta ei tehty papanahavaintoja kummallakaan käynnillä. Kaavarunkoalueelta paikallistettiin kuitenkin liito-oravan elinympäristöksi soveltuvia metsäalueita sekä useita kolopuita. Nämä alueet sijoittuvat kaava-alueen ulkopuolelle. Kuussillan kaavarunkoaluetta ei kevään 2021 selvitystulosten perusteella katsota liito-oravan elinympäristöksi, vaikka se sellaiseksi osin soveltuu. (Faunatican raportteja 38/2021)



Kuva 123. Kuussillan kaavarunkoalueen ja Hopeatien asemakaava-alueen liito-oravakartoituksen 2021 mukainen nykytila. (Faunatican raportteja 38/2021). Varikon kaava-alueen likimääräinen sijainti on osoitettu sinisellä soikiolla kuvan oikeassa laidassa.

Vesistöt ja vesitalous

Pintavedet

Suunnittelualue on nykytilassa vettä läpäisevää pintaa. Suunnittelualue sijaitsee eteläosaltaan Westerkullanojan pienvaluma-alueella ja pohjoisosaltaan Kormuniitynojan pienvaluma-alueella. Westerkullanoja laskee Vuosaaren Porvarinlahteen. Lähin pienvesikohde on Sipoon puolella mereen laskeva Ojangonoja, joka sijaitsee suunnittelualueesta pohjoiseen noin 800 m etäisyydellä ja kuuluu luontoarvoluokkaan III (purokohteessa luontoarvoja). Kormuniitynoja, joka sijaitsee

suunnittelualueesta noin 1,2 km pohjoiseen, kuuluu luontoarvoluokkaan II (purokohteessa merkittäviä luontoarvoja).

Nykytilassa pintavedet kulkeutuvat suurelta osin kaakkoon yksityiselle kiinteistölle ja edelleen Fazerintien pohjoispuoliseen ojaan. Pohjoisosan vedet kulkeutuvat pohjoiseen Länsimäentien viereiseen ojaan. Ojasta vedet johtuvat hulevesiviemäriin (315 PP). Hulevesiviemärin vedet kulkeutuvat hulevesiviemärissä Kehä III:n itäpuolella olevaan hulevesipumppaamoon. Maaston muotojen ja avo-ojien kautta suunnittelualueelle ei kulkeudu hulevesiä alueen ulkopuolelta. Luonnontilassa suunnittelualueelta (n. 4,3 ha) kertyy noin 40 m^3 hulevettä valuntakertoimella 0,1. (*Vantaan ratikan varikon alustava hankesuunnitelma, Hulevesiselvitys, Ramboll Finland Oy, 30.6.2021*)

31.10.2024 valmistuneen luontoselvityksen mukaan kaava-alueella ei havaittu maastossa noroja tai muita vesilain 2. luvun 11 §:n mukaisia kohteita.

Pohjavedet

Suunnittelualueen eteläosa sijoittuu Fazerilan (0109252) pohjavesialueelle. Aivan alueen lounaisosa ulottuu pohjaveden muodostumisalueelle. Fazerilan pohjavesialue on 1. luokan pohjavedenhankintaa varten tärkeä pohjavesialue, jonka kokonaispinta-ala on 2,84 km^2, josta 1,43 km^2 on pohjavedenmuodostumisaluetta. Fazerilan pohjavesiesiintymään vettä keräävät mm. alueen pohjois- ja eteläpuolella kohoavat kallioalueet. Pohjaveden määrällinen tila on luokiteltu hyväksi ja kemiallinen tila huonoksi. Alue on luokiteltu kemialliseksi riskialueeksi (SYKE ympäristötiedon hallintajärjestelmä Hertta).

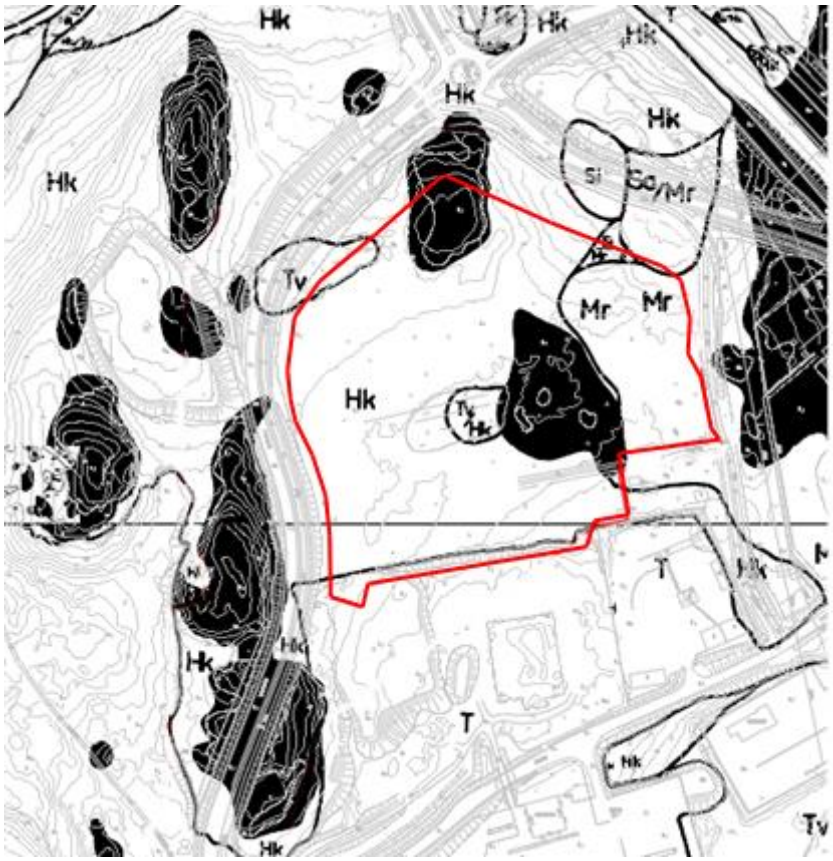
Pohjavesialueella on toiminnassa vedenottamoita. Alueelta ei ole ollut pohjavedenpinnan tietoja vuoden 2022 selvityksen aikaan. Vantaan ratikan suunnittelun yhteydessä laaditussa *Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi (Sitowise Oy, 2022)* on selvitetty varikon asemakaava-alueen vaikutuksia pohjavesiin.

Fazerilan pohjavesialue jakaantuu kalliokynnysten ja hienoaineskerrosten takia neljään osa-alueeseen, joiden välillä pohjaveden virtaus on kokonaan tai osittain estynyt. Suunnittelualue sijoittuu osa-alueelle 3, Länsimäentien kohdalla kulkevan vedenjakajan itäpuolelle. Pohjaveden päävirtassuunta on vuoden 2022 tiedon mukaan Varikon alueella itään ja kaakkoon kohti Valion vedenottamoa. Osa-alue purkaa pohjavettä itään ja kaakkoon, kuten Långmossenin suoalueelle ja siitä edelleen Westerkullanojaan. Fazerintien pohjoispuolella pohjavedenpinnankorkeus on tasolla +30…+33. Fazerintien eteläpuolella pohjavedenpinnankorkeus on selkeästi matalammalla, tasolla +24…+25. *(Sitowise Oy, 2022)*

Alueelta on ryhdytty laatimaan tarkennettua pohjavesiselvitystä ja -vaikutustenarviota vuoden 2024 loppupuolella, ja alustavien tuloksien mukaan pohjaveden pinnan tason mittauksien perusteella keskellä suunnitellun ratikkavarikon aluetta sijaitsee pohjavedenjakaja, jolta pohjaveden virtaus suuntautuu kohti pohjois-luodetta sekä etelää (kohti Valion tehdasaluetta). Pohjaveden pinnan taso sijaitsee suunnitellun ratikkavarikon alueella noin 10 metriä ylempänä kuin pohjavesi välittömästi ratikkavarikon eteläpuolella, eli n. tasolla +36. Tämä johtuu siitä, että kalliopinta ratikkavarikon alueella sijaitsee eteläpuolista aluetta ylempänä, sekä siitä, että ratikkavarikon alueella irtomaapeitteen hydraulinen johtavuus on pieni.

Maaperä

Maalajikartan mukaan kaava-alueen maaperä on pääosin hiekkaa. Kaava-alueella sijaitsee myös avokallio- ja moreenialueita sekä pieni turvealue.



Kuva 134. Maalajikartta.

Pohjatutkimusten mukaan päällimmäisenä maakerroksena on 0–1,8 m paksuudelta humusta, silttiä ja paikoin myös turvetta. Pintakerroksen alla on hiekkaa ja soraa. Kairaukset ovat ulottuneet n. 0,7–9,31 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Alueella on kolme pohjaveden mittauspistettä. Mittauksia on tehty kesäkuun 2016 ja tammikuun 2021 välisellä ajalla. Pohjaveden pinta on vaihdellut 0,46–2,62 m syvyydellä maanpinnasta.

Kaava-alueen eteläosa sijaitsee Fazerila I määritellyllä pohjavesialueella.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Alustavan arvion mukaan rakennukset voidaan perustaa maanvaraisesti.

Kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan alustavan arvion mukaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Rakentamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Suunnittelualueen korkein kohta sijaitsee alueen pohjoisosassa. Maasto laskee loivasti kohti etelää ja jyrkästi koilliseen. Kaava-alue rajautuu pohjoisessa tiealueen kallioleikkaukseen. Suunnittelualueen länsipuolella oleva Länsimäentie leikkautuu ympäröivää maanpintaa alemmaksi tasovälillä +40…+27 metriä. Maaston korot vaihtelevat +33 ja +41 metrin välillä.

Suunnittelualueen länsipuolella, Länsimäentien toiselle puolen, sijaitsevat kumpareet nousevat yli +50 metriin, josta maanpinta taas laskee kohti Lähdepuiston virkistysaluetta.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Vaaralan väkiluku oli vuosien 2022–2023 vaihteessa 3 087 asukasta. Vaaralan väkiluku on vuosikymmenten ajan kasvanut pikkuhiljaa ja pysynyt melko tasaisena 2000-luvulla. Kaupunginosaa kehitetään tiiviinä asuinalueena.

Hakunilan suuralueella oli vuosien 2022–23 vaihteessa noin 30 500 asukasta, mikä on noin 13 % koko Vantaan väestöstä. Hakunilan suuralueen väestön määrän ennustetaan kasvavan vuoteen 2031 mennessä noin 4 200 henkilöllä. Hakunilan suuralueen väestönkasvu keskittyy Hakunilan kaupunginosaan, Vaaralassa väkiluvun ennustetaan kasvavan noin 600 henkilöllä. *(Vantaan kaupunki 2023, Vantaa alueittain 2023)*

Asuminen

Suunnittelualueella ei ole asuntoja. Suunnittelualueen ulkopuolelle kaakkoisnurkkaan sijoittuu asuttu kiinteistö osoitteessa Lemmenkuja 4. Suunnittelualueen länsipuolella Metsätien varressa sijaitsee asuinkiinteistöjä, joista lähin sijoittuu vajaan 300 metrin päähän suunnittelualueelta. Muilta osin lähin asutus sijaitsee noin 500 metriä suunnittelualueelta luoteeseen Lähdepuistontien kerrostaloalueella ja reilun 600 metrin päässä idässä Lähdekujan ja Koivumäenkujan pientaloalueella. Etelän suunnassa lähin asutus on Vartiotien asuinalueet Porvoonväylän eteläpuolella noin 900 metrin päässä suunnittelualueelta. Valion tuotantolaitoksen yhteydessä Fazerintien ja Länsimäentien risteyksestä hieman kaakkoon sijaitsee lisäksi yksi asuinkäytössä oleva rivitalo.

Vaaralan asuinalueet sijoittuvat suunnittelualueen luoteispuolelle. Vaarala on tiivistynyt 1970-luvulla laaditun asemakaavan myötä. Uusia asuntoja on rakennettu melko tasaiseen tahtiin, ja alue on elänyt koko ajan. Vaaralan alue on yksi Vantaan rivitalovaltaisimmista alueista ja asunnoista puolet sijaitsee rivitaloissa.

Yhdyskuntarakenne, kaupunkikuva, palvelut ja työpaikat

Suunnittelualue sijoittuu Vaaralan teollisuusalueen pohjoispuolelle suurten liikenneväylien läheisyyteen rakentamattomalle alueelle. Alueen kaupunkikuvaa leimaavat alueen eteläpuolella sijaitsevat suuret teollisuusyritykset sekä vilkkaat liikenneväylät. Vaaralan teollisuusalueella toimii muun muassa kaksi isoa yritystä, Fazer ja Valio. Kaupunginosan työpaikoista 77 % on teollisuudessa, mikä enemmän kuin missään muualla Vantaalla. Työpaikkaomavaraisuus Vaaralassa on korkeampi kuin muissa Hakunilan suuralueen kaupunginosissa.

Vaarala tukeutuu pääasiassa Hakunilan ja Tikkurilan palveluihin. Peruskoulu ja lukio sijaitsevat Hakunilassa. Vaaralassa sijaitsee kaksi päiväkotia, pieni kauppa, hampurilaisravintolaa ja kaksi huoltoasemaa.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella ei sijaitse kulttuurihistoriallisesti arvokkaita kohteita.

Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitseva Fazerintie on kulttuurihistoriallisesti merkittävä. Fazerintien eteläpuoliset Valion rakennukset ovat kulttuurihistoriallisesti erittäin merkittäviä ja Fazerilan rakennukset kulttuurihistoriallisesti merkittäviä. Valion Juustola ja Fazerila muodostavat arkkitehtonisesti sekä tuotannollisesti merkittävän parin.

Kuva 145. Varikon likimääräisen kaava-alueen (punainen viiva) läheiset rakennusperintökohteet.

Virkistys

Suunnittelualue on metsäaluetta, jota käytetään jossain määrin virkistykseen. Alueella ei ole virallisia reittejä, mutta metsässä kulkee jonkin verran polkuja ja metsänpohja on paikoin kulunut. Laajemmassa virkistyskäytössä on Länsimäentien luoteispuolen viheralue.

Liikenne

Autoliikenne

Suunnittelualue sijoittuu erittäin vilkkaasti liikennöityjen Kehä III:n ja Porvoonväylän luoteispuolelle. Alue rajautuu Länsimäentiehen ja Lemmenkujaan. Alue on hyvin saavutettavissa Kehä III eritasoliittymän kautta sekä Fazerintieltä tultaessa.

Joukkoliikenne

Alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Fazerintien ja Pitkäsuon linja-autopysäkit. Matka-aika bussilla Tikkurilan asemalle on noin 35–45 min., Helsinki-Vantaan lentoasemalle noin 50–65 min. ja Helsingin rautatieasemalle on noin 40–50 min.

Kävely ja pyöräily

Länsimäentien itäpuolella on kevyenliikenteenväylä, joka yhdistyy pohjoisessa Lemmenkujan jatkeena olevaan kevyenliikenteenväylään. Kevyenliikenteenyhteydet jatkuvat Länsimäentietä kohti etelää ja Fazerintietä länteen.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen eteläpuolelle on rakennettu vesijohto Lemmenkujan ja Fazerintien risteykseen. Johto on suuntaporattu Kehä III:n ali ja liittyy Ojangon runkolinjaan. Lisäksi Hakunilan ja Länsimäen välinen vesijohdon runkolinja kulkee alueen länsipuolella.

Vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotus-pumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Vesitorni sijaitsee Hakunilassa. Lisäksi käytössä on alasäiliö. Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.00 ja ylin on noin + 95.00. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp).

Jätevesiviemäröinti

Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee Fazerintien jätevesien viettoviemäri, joka johtaa jätevedet Kehä III:n ali Långmossenin ja Vaaralan jätevedenpumppaamoiden kautta etelään Vantaan Rajakylän viemärilinjaan. Jätevedet johdetaan edelleen eteenpäin Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkostoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Hulevedet imeytyvät pääosin maaperään Fazerilan pohjavesialueella. Osa hulevesistä johdetaan pintavaluntana Länsimäentien ja Fazerintien avo-ojiin. Länsimäentien hulevedet kulkeutuvat ja Kehä III:n hulevesipumppaamon kautta Kormuniitynojaan. Kormuniitynoja yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingissä Kapellviken'in lahdessa. Fazerintien hulevedet kulkeutuvat Långmossenin suoalueen kautta Westerkullanojan kautta Suomenlahteen.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ei ulottu suunnittelualueelle.

Sähköverkko

Kaava-alueella sijaitsee nykyisiä sähkökaapeleita, jotka tulee huomioida ja siirtää tarvittaessa. Kaava-aluetta ympäröivillä katualueilla on kunnallistekniikka ja tietoliikennekaapelilinjoja.

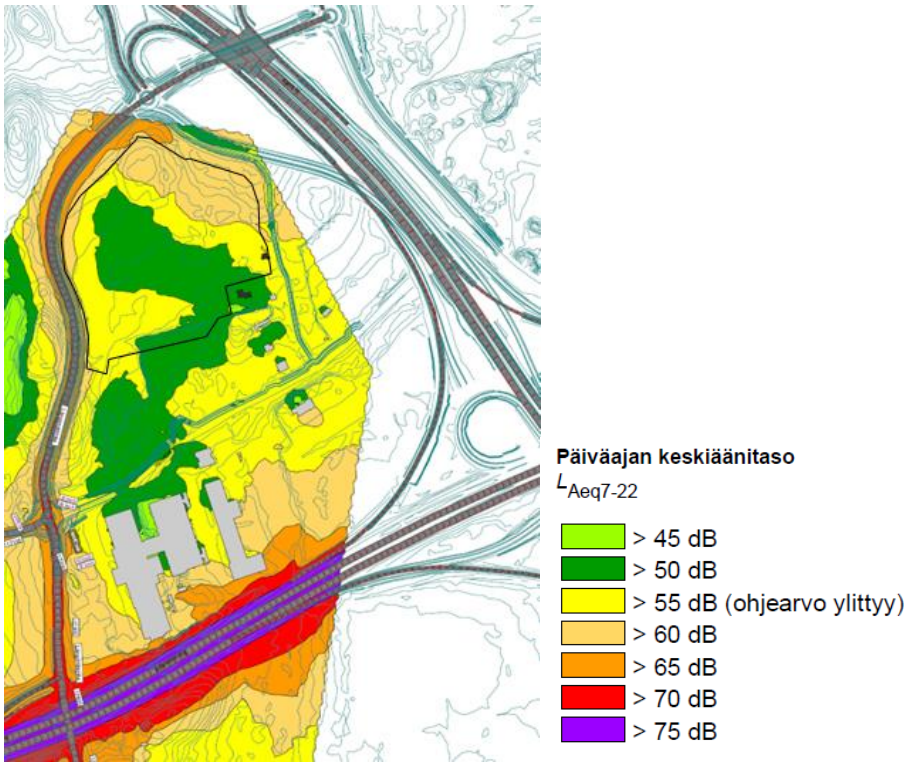
Suunnittelualueen itäpuolella kulkee voimajohdot Fingridin Länsisalmen sähköasemalle.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Helsinki-Vantaan lentoaseman lentomelualue ei ulotu suunnittelualueelle.

Merkittävimmät melulähteet suunnittelualueen ympäristössä ovat Kehä III ja Porvoonväylä, joissa päiväaikainen melutaso nousee yli 75 dB:n. Länsimäentien päiväaikainen tiemelu nousee tien keskilinjalla 70–75 dB:n. Suunnittelualueen keskiosan melutaso on päiväaikaan 50–55 dB, mutta kasvaa kohti liikenneväyliä mentäessä. (*Vantaan raitioradan meluselvitys, Sitowise 31.1.2023)*



Kuva 156. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.1.2023, liite 1.1.). Suunnittelualueen likimääräinen sijainti on rajattu mustalla viivalla.

Pilaantuneet maat

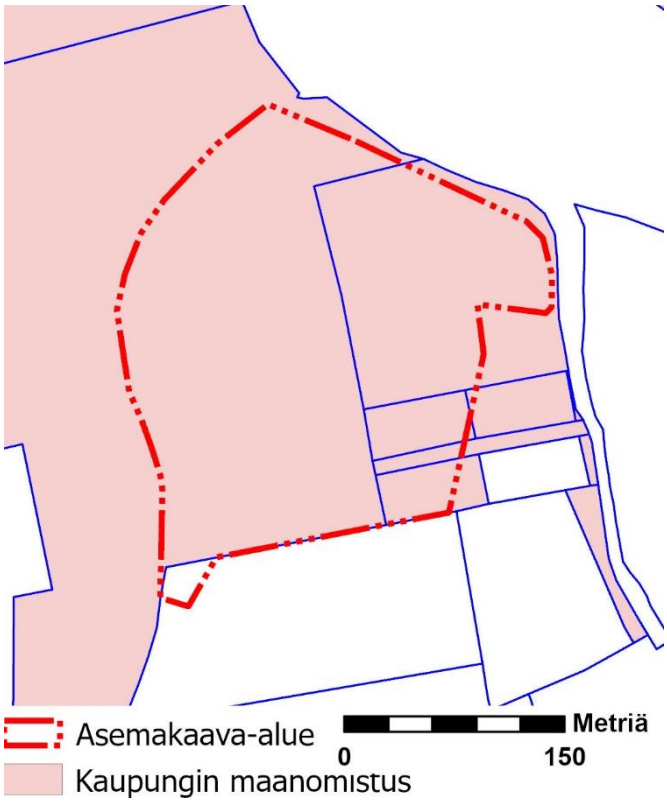
Suunnittelualueella ei sijaitse pima-kohteita (*Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy 2020).*

Erityistoiminnat

Suunnittelualueen lounaispuolelle sijoittuvan Fazer Leipomot Oy:n sekä suunnittelualueen itäpuolella sijaitsevan Långmossenin jätteenpolttolaitoksen konsultointivyöhykkeet ulottuvat osin suunnittelualueelle. Myös Valion tehtaat ovat suunnittelualueen läheisyydessä. Valion tehtaan kohdalta konsultointivyöhykkeen kokoa ei ole määritelty. Pelastusviranomaisten suositus on, että alle 300 m säteelle Valion tehtaista ei sijoiteta herkkiä toimintoja. Fazerin Leipomot oy:n ja Långmossenin jätteenpolttolaitoksen rakentamisen reunaehtoja asettava konsultointivyöhyke on 500 m.

2.1.4 Maanomistus

Pääosa suunnittelualueen kiinteistöistä on Vantaan kaupungin omistuksessa. Vantaan kaupunki omistaa kaava-alueelle sijoittuvat kiinteistöt 92-410-1-46, 92-410-1-61, 92-410-1-47, 92-410-1-49, 92-410-1-66 ja 92-410-13-54. Suunnittelualue ulottuu kaakkoispuolellaan Valio Oy:n omistamalle kiinteistölle 92-410-6-40.



Kuva 167. Kuva kaava-alueen maanomistusoloista.

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 kohdassa 4.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Maakuntakaava

Östersundomin alueen maakuntakaava

Östersundomin alueen maakuntakaava kattaa Helsingin Östersundomista Sipoon Söderkullaan ulottuvan alueen sekä osan Vantaan Länsisalmea ja Vaaralaa. Maakuntakaava tuli korkeimman hallinto-oikeuden päätöksen jälkeen lainvoimaiseksi toukokuussa 2021. Östersundomin alueen maakuntakaava on esitetty Uudenmaan maakunnan voimassa olevan maakuntakaavojen yhdistelmässä (kuva 18).

Kaavassa käsitellään kaikki keskeiset alue- ja yhdyskuntarakenteen teemat, ja se on osa Uudenmaan toista vaihemaakuntakaavaa. Östersundomin aluetta ei käsitellä Uusimaa-kaavan kokonaisuuteen sisältyvässä Helsingin seudun vaihemaakuntakaavassa.

Östersundomin alueen maakuntakaavassa kaava-alue on osoitettu työpaikka-alueena (TP1). Alueelle sijoittuu energiahuollon alue tai kohde (EN) ja alueen halki kulkee pääkaupunkiseudun poikittainen joukkoliikenteen yhteysväli. Kaava-alue sijoittuu osin pohjavesialueelle (pv).

Uusimaa-kaava 2050

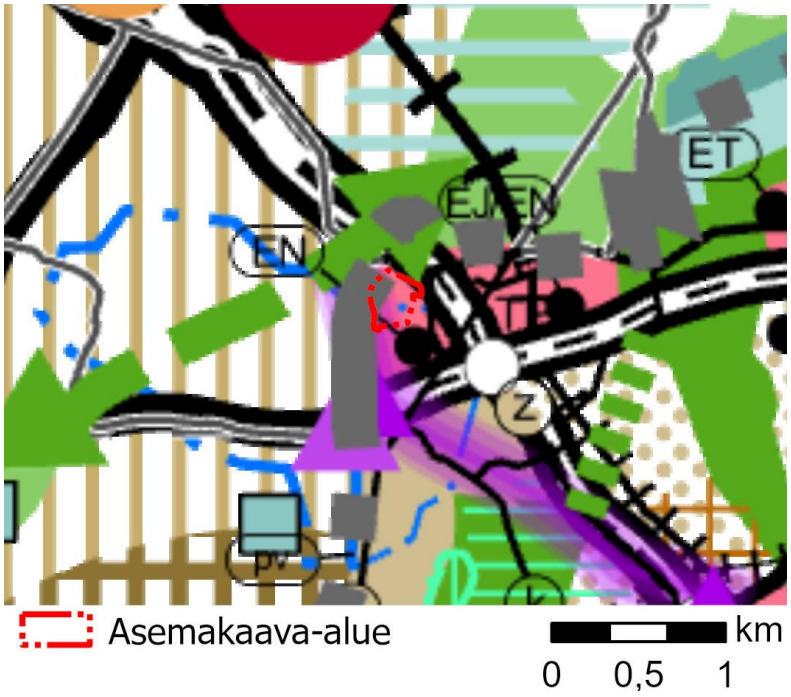
Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on saanut lainvoiman korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä 13.3.2023. Helsingin seudun ja Itä-Uudenmaan kaavoihin ei tullut oikeuskäsittelyssä muutoksia. Länsi-Uudenmaan kaavasta kumoutui oikeuskäsittelyn myötä taajamatoimintojen kehittämisvyöhykkeen suunnittelumääräyksen osa, joka ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

Kaava-alueen pohjoispuolelle sijoittuu Uusimaa-kaavassa 2050 osoitettu Kivikko-Hakunilan maakunnallinen viheryhteystarve (vihreä nuoliviiva) ja länsipuolelle sijoittuu taajamatoimintojen kehittämisvyöhyke (ruskea pystyviivoitus).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



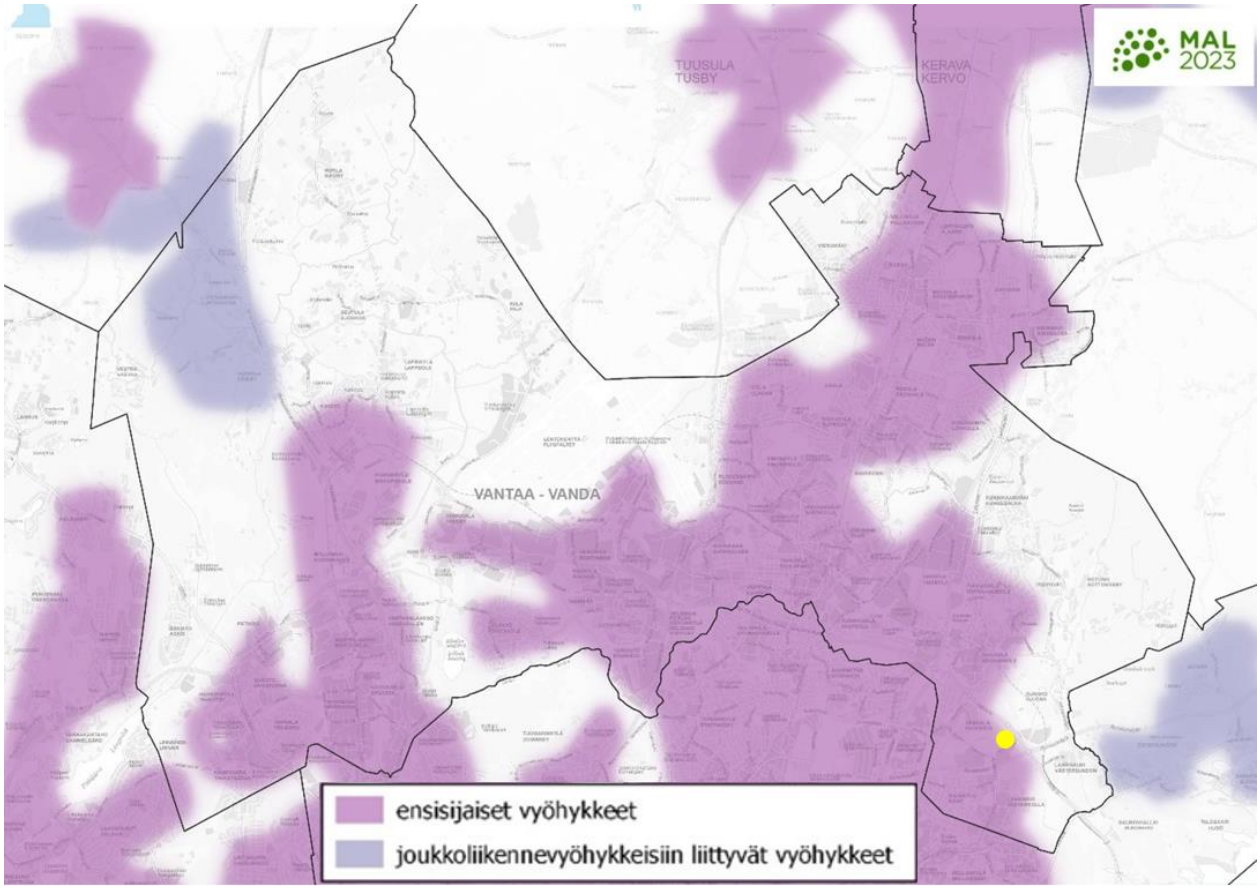
Kuva 178. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen sijainti näkyy punaisella pistekatkoviivalla.

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14

kunnan ja HSLn toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti asuntorakentamisen sijoittumista sekä linjataan kasvua tukevat liikennejärjestelmän kehittämistoimet. Tavoitteena on kuvata seudun yhteinen tahtotila, jonka pohjalta yhdessä toimitaan tavoitetilan saavuttamiseksi. Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua.

Suunnitelman keskeiset tavoitteena on luoda seudusta hiilineutraali, menestyvä ja hyvinvoiva. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.



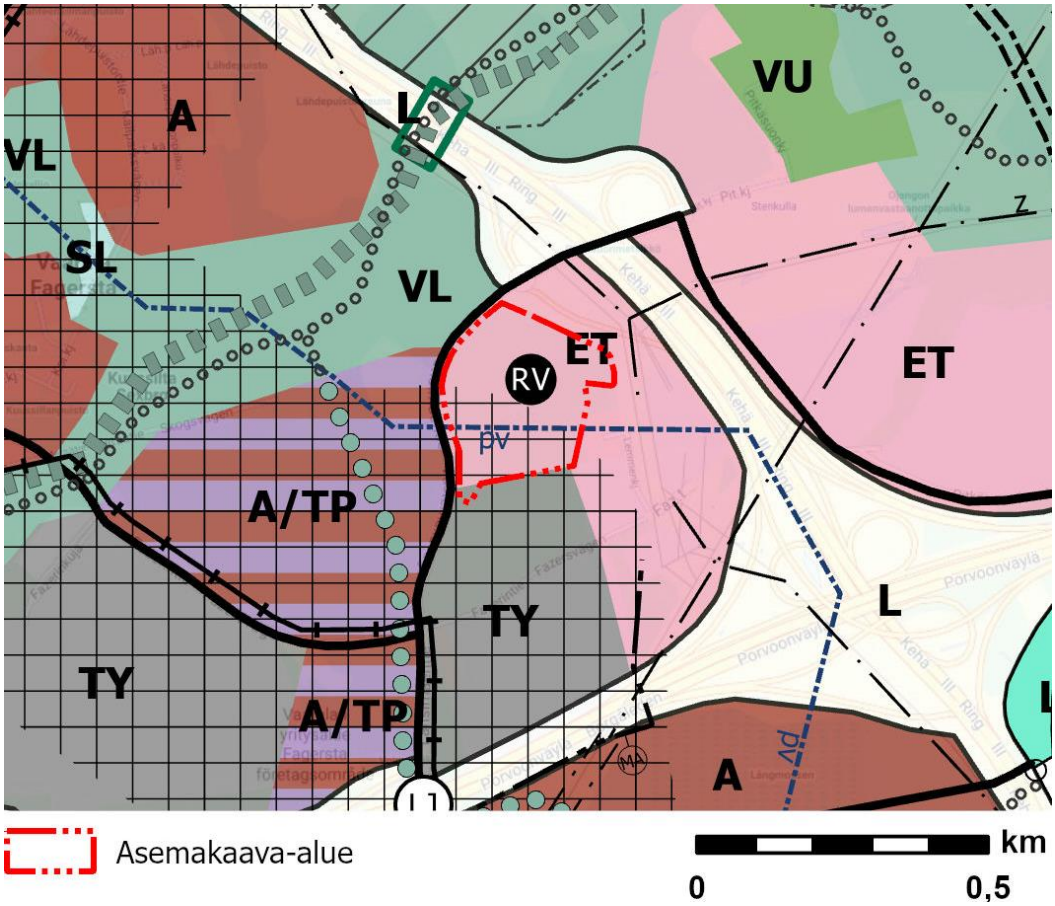
Kuva 19. Ote MAL 2023 -suunnitelmasta. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on osoitettu keltaisella pallolla.

Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024. Sopimuksella vahvistetaan mm. Vantaan ratikka -hankkeen 30 % valtion rahoitusosuus ja mahdollistetaan hankkeen toteutus. Valtion rahoitusosuus koostuu suorasta valtion rahoituksesta sekä valtion maanluovutuksesta Vantaalle.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue sijoittuu yhdyskuntateknisen huollon alueelle (ET) ja aivan etelärajaltaan tuotanto- ja varastotoimintojen alueelle (TY). Alueelle on osoitettu kohdemerkintä raitiotien varikko (RV), jolle on varattava riittävä tila. Vantaan ratikan varsi on ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan (ruudukko). Suunnittelualueen eteläosa kuuluu pohjavesialueeseen (pv).

Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4–8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.



Kuva 20. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta. Kaava-alue on esitetty punaisella pistekatkoviivalla.

Asemakaava

Suunnittelualue on asemakaavoittamatonta aluetta.

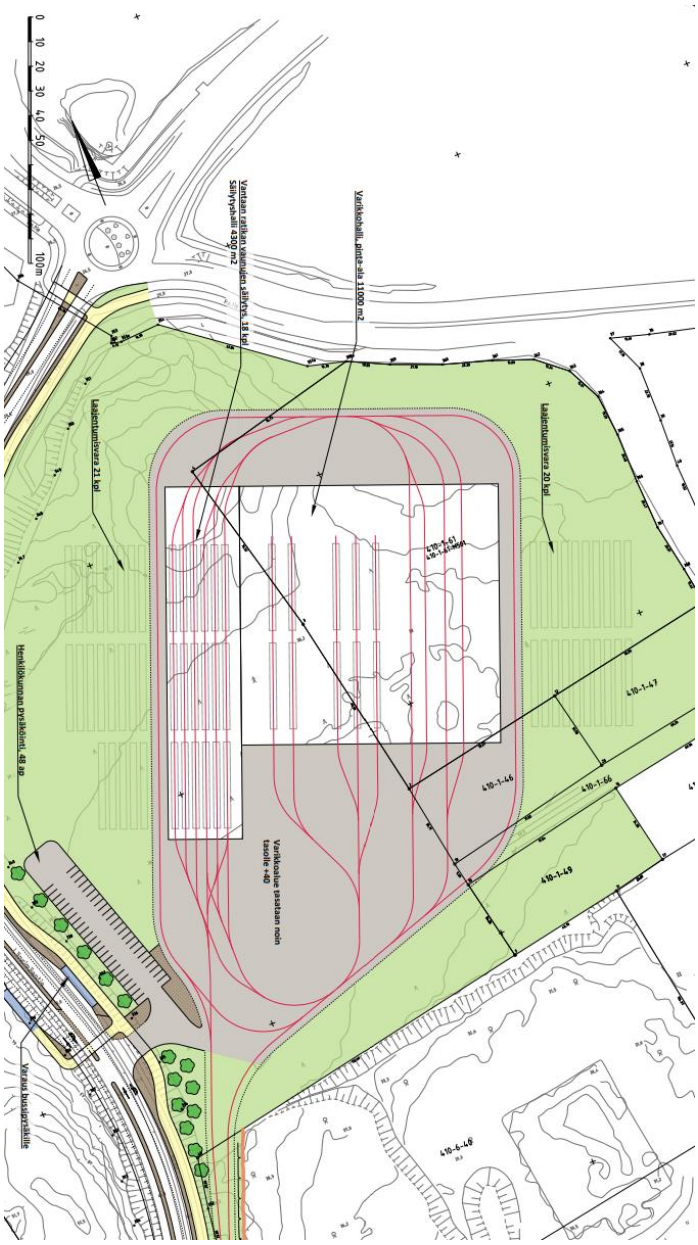
Muut päätökset ja suunnitelmat

Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa yleissuunnitelman pohjalta.

Yleissuunnitelmassa 2019 on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle,

maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



Kuva 21. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta (WSP Finland, 30.4.2019). Kuva ratikan varikon alueella. Säilytyshallin koko on 4300m² ja varikkohalli 11 000m². Länsimäentien varrella on varaukset bussipysäkeille.

Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat

Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella.

Länsimäentielle laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat. Kyseiset suunnitelmat vastaavat Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki -asemakaava-aluetta nro 931400.

Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laaditaan tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville vaiheittain vuosien 2021–2023 aikana. Tavoitteena on, että katu- ja puistosuunnitelmat voidaan hyväksyä vuoden 2023 aikana.

Ratikan kaavarunko

Vantaan ratikan reitin varrelle on laadittu sen kaupunkikehitystä ohjaava kaavarunko, joka kattaa ratikan pysäkeistä noin 800 metrin säteellä muodostuvan vyöhykkeen. Kaavarunko on yleiskaavaa tarkempi, mutta asemakaavaa yleisempi suunnitelma, jolla luodaan pitkän aikavälin visio ratikkakaupungista, määritellään tavoitemitoitus suunnittelualueen lisärakentamiselle, arvioidaan ratikkakaupungin kehittämisen vaikutukset ja aikataulutetaan alueiden kehittäminen pitkällä aikavälillä. Kaavarunko yhteensovittaa alueen maankäyttöön kohdistuvia tavoitteita ja tarkentaa Vantaan yleiskaavan 2020 maankäyttösuunnitelmaa. Kaavarunko toteutetaan oikeusvaikutuksettomana suunnitelmana, jonka ensisijainen tavoite on sitouttaa kaupungin eri toimialat toteuttamaan ratikkakaupunkia yhteisten periaatteiden mukaisesti.

Ratikan kaavarungon vaikutusten arviointi pitää sisällään laajemman kaupunkikehityksen vaikutusten arvioinnit.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan kaavarungon 19.6.2023.

Varikon alustava hankesuunnitelma

Vantaan ratikan varikon alustava hankesuunnitelma valmistui 2021 (*Ramboll Finland Oy*). Alustavan hankesuunnitelman yhteydessä on arvioitu varikon rakentamisesta aiheutuvia ympäristövaikutuksia. Pohjavesien, hulevesien ja melun osalta on laadittu erillisselvitykset, joiden lisäksi keskeisiksi vaikutustyypeiksi on tunnistettu luontovaikutukset, pintavesivaikutukset ja ihmisiin kohdistuvat vaikutukset.

Varikon ratikan varikon alustavan hankesuunnitelman hiilineutraaliusselvitys

Vantaan ratikan varikon alustavan hankesuunnitelman hiilineutraaliusselvitys on valmistunut 30.8.2021 (*Ramboll Finland Oy*). Selvitys on tuotettu mm. asemakaavavaiheen taustamateriaaliksi ja sen perusteella on laadittu kaavamääräyksiä Vantaan ratikan varikkoalueen ja rakennusten mahdollisimman ilmastomyönteisiin ratkaisuihin koko elinkaaren ajalta. Selvitys koski esi- ja infrarakentamista, rakennusten rakentamista ja rakennusten energiantuotantoa ja kulutusta. Työ piti sisällään infra- ja esirakentamisesta aiheutuvat päästöt ja vähennystoimenpiteet; rakennusten erilaisista materiaalivalinnoista aiheutuvat päästöt ja vähennystoimenpiteet; energian hiilijalanjäljen vähennystoimenpiteet ja skenaariot; tontin hiilivaraston muutoksen arviointi ja ratkaisut sekä puurakentamisen edellytykset; vihertehokkuuskertoimen arvon määrityksen; hulevesien hallintamenetelmät; ilmastonkestävän rakentamisen toteuttamismahdollisuudet sekä asemakaavavaiheen määräysehdotuksia esirakentamisesta, rakentamisesta ja energiantuotannosta ja -käytöstä päätöksenteon tueksi. Tavoitteena oli muodostaa perustason skenaario (BAU) sekä minimiskenaario, jossa on huomioitu eri osa-alueilla löydetyt tehokkaimmat hiilijalanjäljen vähennystoimenpiteet.

Vaaralan varikon hankesuunnitelma

Vaaralan varikon hankesuunnitelma on valmistunut 2.3.2023 (Kaupunkiliikenne Oy ja Arkkitehtityöhuone APRT Oy). Varikon alueen suunnittelusta ja rakentamisesta vastaa Kaupunkiliikenne Oy. Hanke on raitiovaunuvarikkorakennus, johon keskitetään Vantaan raitiovaunujen säilytys- ja huoltotoiminta. Varikolle on esitetty tilat raitiovaunujen säännölliselle huollolle ja tarvittaville korjauksille, samoin kuin päivittäisille tarkistuksille ja raitiovaunujen siivoukselle (vuorokausihuolto) sekä

ratasähkön tiloille. Huoltohalli sisältää 4 raskashuoltopaikkaa, 2 vuorokausihuoltopaikka, sorvipaikan ja pesulinjan. Kaikki huoltopaikat mitoitetaan 45 m vaunuille. Ratainfran huoltovaunulle on esitetty säilytyspaikka ratainfran rakennuksen yhteyteen. Tilat suunnitellaan ja toteutetaan tarkoituksenmukaisin vakiotyyppisin muuntojoustavin ratkaisuin, mitoituksin ja varustein. Hankesuunnitelmassa on esitetty varikkoalueen rakentuminen kolmessa vaiheessa. Laajennusosat toteutetaan tarpeen vaatiessa.

Tavoitteena on rakentaa niin rakenteellisilta ominaisuuksiltaan kuin prosesseiltaankin energiatehokas ja ympäristöystävällinen moderni raitiovaunuvarikko. Rakennuksen massoittelua sekä sijoittumista rakennuspaikalle ohjaavat voimakkaasti varikon toiminnan sekä raidegeometrian reunaehdot. Suuret yhtenäiset julkisivupinnat suunnitellaan materiaaleiltaan kestäviksi ja korkeatasoisiksi. Hankesuunnitelmaan liittyy vaikutustenarviointi (Ramboll 30.11.2021), meluselvitys (Ramboll 1.7.2021), hulevesiselvitys (Ramboll 30.6.2021) sekä hiilineutraaliusselvitys (Ramboll 30.8.2021).

Asemakaavaratkaisu perustuu Vaaralan varikon hankesuunnitelmaan.

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaava on erotettu omaksi asemakaavakseen ja sai työohjelmassa numeron 931200. Varikon osallistumis- ja arviointisuunnitelma nro 931200 asetettiin nähtäville 6.4.2021 ja päivitettiin 24.3.2022.

Kaupunginhallitus 15.1.2024 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Kaavaehdotus oli nähtävillä 31.1.–29.2.2024 välisenä aikana.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmissa 2023, 2024 ja 2025.

Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan hankesuunnitelman 22.5.2023 (5 §).

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo

- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, TUKES

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Ratikan hankkeiden yhteinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma ”Vantaan ratikka - osallistumis- ja arviointisuunnitelma - Ratikan kaavarunko (YK0049), Ratikan asemakaavat (tarkastelualue 062800) ja katu- ja puistosuunnittelun aloitusilmoitus” julkaistiin 23.11.2020 ja päivitettiin 17.9.2023. Asemakaavamuutoksen alkamisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin yhteensä 88 kappaletta. Mielipiteistä kaksi koski kaava-alueen lähiympäristöä. Toisessa mielipiteistä tiedusteltiin, tuleeko ratikka kulkemaan Valion tehtaan kohdalta Vaaralan metsäreittien kautta Hakunilaan ja oltiin huolissaan alueen lenkkipoluista (M12). Toisessa mielipiteessä toivottiin suunnittelualueen läheisyydessä sijaitsevan asutun kiinteistön kaavoittamista AO-tontiksi (M23).

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila), ja 17.12.2020 (Aviapolis). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja). Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.

Varikon asemakaavatyöstä nro 931200 on julkaistu oma erillinen osallistumis- ja arviointisuunnitelma 6.4.2021. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman julkaisemisesta on tiedotettu Vantaan kaupungin verkkosivuilla, Vantaan asukaslehdessä/ Vantaan Sanomissa sekä kirjeitse (MRL 62§) maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 6.5.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin yhteensä 16 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on päivitetty 24.3.2022 ja mielipiteet pyydettiin 28.4.2022 mennessä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksestä tiedotettiin kaupungin verkkosivuilla, Vantaan sanomissa ja kaava-alueen naapureita. Mielipiteitä päivitetystä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 10 kappaletta.

Kaava-alueen kiinteistönomistajan (Valio Oy) kanssa on keskusteltu kaavaratkaisusta vuosien 2022–2024 aikana.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 931200 saadut mielipiteet ja niihin laaditut vastineet

Mielipiteet Varikon asemakaavatyön nro 931200 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 6.5.2021 ja päivitetystä versiosta 28.4.2022 mennessä ja niitä saatiin yhteensä 26 kpl.

Mielipiteissä esitettiin seuraavaa, mielipiteen tiivistelmän jäljessä *kursiivilla* esitetään lyhyt vastaus:

Caruna Oy

Kaava-alueella ei sijaitse Caruna Oy:n sähköverkkoa.

Suomen luonnonsuojeluliitto

Varikko pirstoo itäosan laajasta Slåttmossen-Kuussillan-Fazerilan luontovirkistysalueesta ja vähentää säilyneiden metsien määrää. Alueella sijaitseva arvokas luontokohde kolmiosainen Fazerilan suot-kokonaisuus on uhanalaisiksi Etelä-Suomessa luokiteltu korpi- ja rämeluontotyyppi, mikäli suot ovat säilyttäneet vesitaloutensa luonnontilaisina tai luonnontilaisen kaltaisina. Kohde tulee huomioida varikon sijoittamisessa tarvittavine suoja- ja puskurivyöhykkeineen sekä kaavamerkinnöillä ja -määräyksillä. Alueelta laadittu metsäsuunnitelma tulee huomioida kaavaselostuksessa. Hankealueelta tulee toteuttaa liito-oravaselvitys.

Kaava-aluetta koskeva luontoselvitys ei sisältynyt yhdistyksen erikseen kaupungilta tilaamaan raporttiin. Yhdistys kokee, että kaupungin tulisi laittaa tehdyt luontoselvitykset nähtäville osana muuta kaava-aineistoa tai esimerkiksi kaupungin luontoselvitykset-nettisivulle.

Lisäys mielipiteeseen 28.4.2022

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksessä alueen rakennusoikeus on kaksinkertaistettu 10 000 m2:stä 20 000 m2:iin. SLL Vantaan 5.5.2021 lausunnossa esiin nostettujen alueen merkittävien luontoarvojen huomioiminen kaavatyössä vaikeutuu entisestään rakennusoikeuden mittavan lisäämisen seurauksena. Haluamme korostaa alueen merkitystä osana merkittävää maakuntakaavassakin tunnistettua ylikunnallista ekologista yhteyttä idästä Sipoonkorven ja etelästä Mustavuoren suunnasta länteen Helsingin puolelle Kivikon metsäalueelle ja siitä edelleen eteenpäin.

Merkittävä osa kaava-alueesta sijaitsee Fazerilan pohjavesialueella. Lakiin perustuvan pohjaveden pilaamiskiellon mukaan pohjavettä ei saa pilata eikä sen laatua vaarantaa. Pohjavesialueelle rakentaminen aiheuttaa riskejä, joiden ennaltaehkäisy on varmistettava kaavatyössä suunnitteluvaiheessa sekä toteutuksessa ja käytönaikaisessa seurannassa.

Kaavoittajan vastine:
Varikon sijainti on uuden yleiskaavan 2020 mukainen, joka ohjaa kasvun kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja turvaa laajat viheraluekokonaisuudet. Yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti Vantaan viheralueverkosto ja seudullinen viheraluejärjestelmä säilyvät.

Rakentamisen luontovaikutuksia on arvioitu tämän kaavatyön yhteydessä sekä alustavan hankesuunnitelman yhteydessä. Metsäsuunnitelma on huomioitu. Alueelta laaditun luontoselvityksen (Faunatica 2021) mukaan suunnittelualueen luoteisosassa on sijainnut pieni luonnon tilainen korpisuo, joka on kuivunut. Suunnittelualueella sijaitseva boreaalinen piensuo on arvotettu luontoselvityksessä luokkaan III eli suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohde on metsälain 10 § erityisen arvokas elinympäristö. Metsälakia ei kuitenkaan sovelleta oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella lukuun ottamatta maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitettuja alueita (2 §). Kaava-alue on yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon aluetta. Kaavaehdotuksessa koillispuolen korpialue on osoitettu suojaviheralueeksi, jolla ympäristö säilytetään. Luontoselvitykseen on sisältynyt liito-oravaselvitys, jonka mukaan kaava-alue tai sen ympäristö Kuussillan alueelta ei ole havaittu liito-oravaa, mutta alue soveltuu liito-oravan elinympäristöksi.

Koko ratikan linjaa koskevat selvitykset löytyvät Vantaan ratikan omilta sivuilta.

Kaava-alueella ei sijaitse ekologisia yhteyksiä. Kaava-alueen luoteispuolella yhdistyy kaksi maakunnallisesti merkittävää ekologista yhteyttä. Nämä yhdistävät muun muassa Helsingin Vanhankaupunginlahden alueet Hakunilan virkistysalueeseen ja edelleen Sipoonkorven kansallispuistoon.

Kaava-alueelta on laadittu pohjavesiselvitys. Kaavassa annetaan pohjaveden suojeluun liittyviä määräyksiä. Jatkosuunnittelussa ja rakentamisen aikana tulee pohjaveden suojelu huomioida.

Varikon alueen suunnitelmia on tarkennettu suunnittelun edetessä. Myös tarvittava rakennusoikeus on tarkentunut. Kaavaratkaisu perustuu Vaaralan varikko hankesuunnitelmaan.

Valio Oy

OAS:ssa esitetyt alustavat suunnitelmat alueen toteuttamisesta eivät ole sellaisenaan yrityksen teollisuustoiminnan kannalta toimivia ratkaisuja. Ennen kaavoituksen jatkosuunnittelua yritys haluaa neuvotella kaupungin kanssa maankäyttösuunnittelun aiesopimus.

Vaaralan pohjavesiselvityksen perusteella voidaan vetää johtopäätökset, että hankkeen pohjavesivaikutuksien arvioinnissa ei ole kyetty arvioimaan juuri Varikon alueesta Valion vedenottamolle aiheutuvia vaikutuksia. Aineistossa todetaan, että pohjaveden virtaussuunnat tulee selvittää varikon alueella, jotta vaikutuksia Valion ottamon alueella kyetään arvioimaan paremmin. Pohjavesiolosuhteet tulee selvittää maankäytön suunnitteluprosessin alussa, jotta suunnittelun aikana voidaan arvioida kaavaehdotusten pohjavesivaikutuksia maankäyttö- ja rakennuslain mukaisesti. Esitetyt tarkkailuputket tulee asentaa ennen päätöksiä ja varmentaa pohjavesialueen raja Varikko-alueella.

Lisäys mielipiteeseen 28.4.2022

Valio katsoo, että ratavarikon sijoittumista alueella tulee tutkia uudelleen. Valion näkemyksen mukaan ratikkavarikon esitetty sijoittuminen ei vastaa uutta yleiskaavaa. Valion omistamat kiinteistöt on esitetty uudessa yleiskaavassa merkinnällä TY. Valion kiinteistöt tulee säilyttää kokonaan TY alueena teollisentoiminnan kehitykseen varattuna. Valion kanta ylipäätään on, että alueen asemakaavoituksen tulisi perustua koko alueen alustavaan kaavarunkoon. Valion kanssa viimeisen vuoden aikana käydyt neuvottelut ovat keskittyneet tehdastoimintojen vaatimiin tieliittymiin, eikä varikon sijoittumisesta kiinteistöillemme ole neuvoteltu. Valio korostaa lisäksi maankäyttösopimusten merkitystä kaavoitusprosessissa.

Kaavoittajan vastine:

Pohjavesiselvityksessä mainitut uudet pohjavesien tarkkailuputket asennettiin kesällä ja syksyllä 2021. Uusista pohjavesiputkista kolme (SW1-3) sijaitsee Valion pohjoispuolella ja yksi (AFRY) länsipuolella. Tarkkailuputkien avulla tilannekuva Fazerilan pohjavedestä paranee ja tieto on käytettävissä varikon tarkemman suunnittelun ja toteutuksen yhteydessä.

Asemakaavassa annetaan pohjaveden suojeluun liittyviä määräyksiä. Rakentamisen aikana voi esiintyä pohjaveden hetkellistä samentumista. Rakentamisen aikaiset haitat tulee ottaa jatkosuunnittelussa ja rakentamisen aikana huomioon ja negatiiviset vaikutukset tulee minimoida.

Yleiskaavassa 2020 on osoitettu varikkoalueen sijainti likimääräisellä sijainnilla (piste). Yleiskaava ei osoita tarkkoja maankäytön rajoja, vaan aluevaraukset tarkentuvat asemakaavoituksen yhteydessä. Varikon asemakaava perustuu Vaaralan varikon hankesuunnitelmaan, jossa on tarkasteltu varikkotoimintojen sijoittumista ottaen huomioon ympäristön reunaehdot, mukaan lukien luontoarvot, pohjavesialueet ja maaston muodot.

Koko ratikan reitiltä on laadittu ratikan kaavarunko, johon myös varikon alue kuuluu. Kaavarungon osoittama varikon alue poikkeaa hieman yleiskaavan rajauksista. Myös kaavarungon esittämää varikkoalueen rajausta tarkennetaan edelleen asemakaavassa selvityksiin perustuen.

Valion kanssa on käyty useita neuvotteluja ja alueen katu- ja puistosuunnitelmia sekä varikon alustavaa ja tarkempaa hankesuunnitelmaa on esitelty Valiolle. Myös alueelta laadittuja selvityksiä on toimitettu Valiolle tarkasteltavaksi.

Vantaan kaupunginmuseo

Alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita eikä alueella ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Vaarala Seura ry

Varikkoaluetta ei saa kaavoittaa yksityisten henkilöiden maille tai mikäli yksityiset omistajat ovat halukkaita myymään kaupungille maata, myyntihinnan on oltava markkinahinta. Ratikkavarikkoa ei saa sijoittaa virkistysalueeksi kaavoitetuille alueille. Varikko ei saa ulottua Länsimäentien länsipuolelle. Onko varikolla pohjavesivaikutuksia? Ratikkavarikkoa suunnitellaan käsittämättömän suureksi. Luontoaluetta ja puita häviää varikon alta, jotka suodattavat lähiympäristöstä tulevia pienhiukkasia, ääniä ja pölyä. Varikon ympärille tulee istuttaa nopeasti kasvavia, ympärivuotisesti vihreitä puita korvaamaan kaadettujen puiden aiheuttamaa haittaa ja maisemahaittaa.

Kaavoittajan vastine:
Mielipiteessä mainitut asiat on huomioitu kaavatyössä. Kaavassa huomioidaan luonnon monimuotoisuuden kannalta merkitykselliset alueet. Varikkoaluetta on koitettu tiivistää mahdollisimman paljon ottaen huomioon varikon toimintaedellytykset ja ympäristön rakentamiselle asettamat reunaehdot. Pohjavesivaikutuksia on arvioitu. Kaavaehdotuksessa on annettu määräyksiä viherrakentamiseen, pohjavesien suojeluun ja melun torjuntaan liittyen. Ilmanlaatua on arvioitu kaavaselostuksessa. Varikon välittömässä läheisyydessä ei juurikaan sijaitse asutusta. Avoimessa ympäristössä ajoneuvoliikenteen ilmansaasteet pääsevät laimenemaan paremmin, kuin tiiviissä kaupunkiympäristössä.

Rajakylän Pientaloyhdistys ry

Ympäristöhaittojen vähentämistä ja luontoarvojen vaalimista ei ole huomioitu ja selvitetty riittävästi maankäyttö- ja rakennuslain edellytysten mukaisesti. Alueelle on muodostumassa liian suuri haittakeskittymä yhteisvaikutusten osalta, mitä ei ole huomioitu ja selvitetty. Pohjavesivaikutukset tulee selvittää. Metsän laajamittainen kaataminen lisää liikenteen melua ja hiukkaspäästöjen leviämistä. Kalliot ja puut suojaavat pohjavettä.

Kaavoittajan vastine:
Kaava-alueelta on laadittu muun muassa luontoselvitys, pohjavesiselvitys ja meluselvitys, joiden perusteella hankkeen MRL:n mukaisia vaikutuksia voidaan arvioida. Yleiskaavan 2020 yhteydessä on laadittu useita selvityksiä, joiden pohjalta kaupungin kasvu on suunniteltu. Kaavahanke on yleiskaavan mukainen.

Fingrid Oyj

Asemakaavoitettava alue sivuaa Fingridin Länsisalmen muuntoasemaa, joka pääkaupunkiseudun voimansiirtoverkon keskeinen solmupiste, jonka tarpeet tulisi huomioida alueen kaavoituksessa. Asemakaava-alueen läheisyydessä on otettava huomioon Fingridin hankkeet. Varikon alustava hankesuunnitelmasta ja muista Fingridin toimintojen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla myös esimerkiksi tie, katu, rakennelma tai rakennus, joka sijoittuu voimajohdon tai sähköaseman läheisyyteen.

Kaavoittajan vastine: Kaava-alue ei ulotu sähköasemalle, nykyisten voimajohtojen tai uusien voimajohtohankkeiden alueelle. Fingridin hankkeet on huomioitu varikon suunnittelun yhteydessä.

Helsingin kaupunkiympäristön toimialan maankäyttö ja kaupunkirakenne palvelukokonaisuus

Varikon suunnittelussa ja mitoituksessa on otettava huomioon seudullinen verkosto ja tulevaisuuden tilatarpeet. Viikin-Malmin pikaraitiotien yleissuunnitelmassa on varauduttu radan jatkamiseen Jakomäestä Vantaan ratikan linjalle, mikä mahdollistaisi Vaaralan varikon hyödyntämisen seudullisena raitiovaunuvarikkona. Seudun pikaraitiotiejärjestelmää on suunniteltava kokonaisuutena.

Kaavoittajan vastine: Varikon asemakaava perustuu Vaaralan varikon hankesuunnitelmaan, jonka on laatinut Kaupunkiliikenne Oy. Seudullinen aspekti ja mitoitukset on huomioitu hankesuunnitelmassa.

Vantaan energia ja Vantaan energia sähköverkot

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Alueella ei sijaitse Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöverkkoa.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL)

Kaavoituksen tulee mahdollistaa tehokas ja tarkoituksenmukainen toiminta varikolla, mukaan lukien varikon huoltoliikenteen edellyttämät järjestelyt. HKL on yhteistyössä HSL:n kanssa päivittämässä raitioliikenteen varikko- ja kalustostrategiaansa. Päivityksen yhteydessä tunnistetut toiminnalliset ja mitoitukselliset tarpeet varikkoverkon kehittämisen suhteen tulee huomioida Vaaralan varikon asemakaavan laadinnassa. Asemakaavan tulee mahdollistaa strategiassa tunnistettava laajuustarve. Varikon mitoitusta suunniteltaessa on syytä selvittää pelkästään Vantaan ratikan tarpeisiin tarvittavaa vaunukalustoa suuremman vaunumäärän säilytysmahdollisuuden edellytykset osana koko seudun raitioliikennejärjestelmän kehitystä. Vaaralan varikolla on hyvä pitää auki mahdollisuudet monitoimijaympäristön muodostumiseen tulevaisuudessa. Käytännössä tämä tarkoittaa kaavoituksessa riittävän suuria tilavarauksia esim. toimisto- ja sosiaalitiloille, huoltopaikoille sekä kaluston säilytykseen, vaikka niitä ei alkuvaiheessa toteutettaisi.

Lisäys mielipiteeseen 28.4.2022:

Osallistumis- ja arviointisuunnitelman päivityksessä keskeisenä on Vantaan ratikan varikon hankesuunnitelman mukaisen rakentamisen mahdollistaminen rakennusoikeutta nostamalla. HSL katsoo tämän olevan erittäin tärkeää ratikan toimintaedellytysten turvaamiseksi. Vaikka HSL:n näkemyksen mukaan varautuminen kapasiteetin kasvuun rakennusoikeutta nostamalla on tärkeää, voi varikkokapasiteetin kasvattaminen ennenaikaisesti johtaa operointikustannuksiin, joiden kattaminen lipputuloilla ei ole vuosiin mahdollista. Näin ollen ylimääräisen rakennusoikeuden hyödyntämisen varikon laajentamisena tulee perustua tarvekartoituksiin ja hankkeiden toteutuspäätöksiin.

Kaavoittajan vastine: Varikon asemakaava perustuu Vaaralan varikon hankesuunnitelmaan, jonka on laatinut Kaupunkiliikenne Oy. Seudullinen aspekti ja mitoitukset on huomioitu hankesuunnitelmassa. Kaavassa on huomioitu myös varikkoalueen laajentaminen tulevaisuudessa.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY)

Uudet varikkorakennukset edellyttävät yleisen vesihuollon uudisrakentamista. Edellytettävä uusi verkosto esitetään vesihuollon esisuunnitelmassa kaavaselostuksen liitteenä. Asemakaavoituksessa on huomioitava riittävät tilavaraukset vesihuollon putkille ja laitteille. Vesihuoltolinjat tulee lähtökohtaisesti osoittaa yleisille alueille ja johtokuja-aluevarausten tarve tulee selvittää. Asemakaavamuutos ei lähtökohtaisesti edellytä johtosiirtojen tekemistä eikä johtokujien merkitsemistä.

Kaavoittajan vastine: Vesihuoltolinjat sijoittuvat Länsimäentien varteen ja asia huomioidaan ratikan katu- ja puistosuunnittelussa.

Yksityishenkilö 1

Suunnittelualuetta tulisi pienentää. Varikkoalueen laajuutta ei pidä perustella Helsingin tulevalla tarpeella käyttää varikkoa. Länsimäentien pohjoispuoli tulee säilyttää luonnontilassa ja sovittaa kaikki tarvittava logistiikka eteläpuolelle. Radan molempiin päihin tulisi sijoittaa varikkoalueet, joka säästäisi osan Vaaralan varikkoalueen pohjavesialueesta ja kalliosta.

Kaavoittajan vastine: Kaava-alue ei ulotu Länsimäentien pohjois- / länsipuolelle. Varikkoalueen laajuutta on tarkasteltu Kaupunkiliikenne Oy:n laatimassa varikon hankesuunnitelmassa. Vantaan ratikka on osa laajempaa pääkaupunkiseudun raideverkostoa, mikä on huomioitava suunnittelussa. Varikkoalueita ei ole tarkoituksenmukaista sijoittaa radan molempiin päihin, se veisi yhteensä enemmän pinta-alaa ja johtaisi kustannusten kasvuun. Resurssitehokkaampaa on keskittää varikkotoiminnot yhden varikon alueelle. Kaavan valmistelun yhteydessä on tehty muun muassa pohjavesiselvitys ja luontoselvitys.

Yksityishenkilö 2

Ratikka-hanke ja suunnitelmat tulisi keskeyttää.

Kaavoittajan vastine: Vantaan ratikan suunnittelu perustuu Vantaan kaupunginvaltuuston vuonna 2019 tekemään päätökseen. Kaupunginvaltuusto päätti 22.5.2023 Vantaan ratikan toteuttamisesta.

Yksityishenkilö 3

Mielipiteen jättäjä kokee Vaaralan viihtyisinä asuinalueena ja raitiovaunun tulon positiivisena lisänä, jos se toteutetaan ”puistomaisesti ja viihtyisästi”, vrt. Helsingin Käpylä, Munkkiniemi. Raitiovaunuverkkoa ei tulisi kuitenkaan tuoda lähelle pientaloasutusta. Varikon metsäalue on nykyisellään viihtyisää lenkkeilymaastoa, joka voitaisiin hyödyntää viihtyvyyden parantamiseen. Varikkoa ei haluta Vaaralaan metsäalueen, Vaaralan viihtyvyyden sekä pientalomaisen kannan säilyvyyden vuoksi.

Kaavoittajan vastine: Varikon sijainti on uuden yleiskaavassa 2020 mukainen, joka ohjaa kasvun kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja turvaa laajat viheraluekokonaisuudet. Yleiskaavan tavoitteiden mukaisesti Vantaan viheralueverkosto ja seudullinen viheraluejärjestelmä säilyvät. Alueella ei ole virallisia virkistysreittejä, mutta metsässä kulkee jonkin verran polkuja ja metsänpohja on paikoin kulunut. Laajemmassa virkistyskäytössä on Länsimäentien luoteispuolen viheralue.

Yksityishenkilö 4

Varikkoalue sijoittuisi Vaaralan pohjavesialueelle, mikä tuhoaisi ja haavoittaisi luontoa. Varikko tulisi sijoittaa muualle, vähemmän luontoa ja ulkoilumaastoja vähentävälle alueelle.

Kaavoittajan vastine: Kaavatyössä on huomioitu pohjavesialueen asettamat reunaehdot. Varikon sijainti on uuden yleiskaavassa 2020 mukainen, joka ohjaa kasvun kestävästi olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen ja turvaa laajat viheraluekokonaisuudet. Alueella ei ole virallisia virkistysreittejä. Laajemmassa virkistyskäytössä on Länsimäentien luoteispuolen viheralue.

Yksityishenkilö 5

Mielipiteen jättäjän mukaan osallistumis- ja arviointisuunnitelman rajaus on liian laaja suhteessa varikolle esitettyjen toimintojen järjestämiseen.

Kaavoittajan vastine: Kaava-aluetta on tarkennettu kaavatyön aikana. Varikkoaluetta on tiivistetty mahdollisimman paljon ottaen huomioon varikon toimintaedellytykset ja ympäristön rakentamiselle asettamat reunaehdot.

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo ja lausuntojen pyytäminen

Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä 31.1.–29.2.2024. Lausuntoja pyydettiin 29.2.2024 mennessä 14 kpl ja niitä saatiin 8 kpl. Lisäksi muistutuksia jätettiin 3 kpl.

Lausunnot ja vastineet tiivistettyinä:

Tukes
Ei lausuttavaa.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Vantaan Energia
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Varikon asemakaavan alueella sijaitsee runsaasti 20kV keskijänniteverkon

kaapeleita. Asemakaavan muutosalueella ei sijaitse kaukolämpöverkkoa. Alue voidaan liittää kaukolämpöön Länsimäentielle rakentuvasta kaukolämpölinjasta.
Vastine:
Maakaapelit on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ei toimenpiteitä.

Uudenmaan liitto
Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta asemakaavasta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

HSY:
Asemakaavan muutosalueella on varikon rakentumisen takia rakennettava uutta vesihuoltoverkostoa. Uusien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Vastine:
Uuden vesihuoltoverkoston tarve on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ei toimenpiteitä.

Fingrid
Sähköasemalle ja johtohankkeille on taattava riittävät tilavaraukset. Fingrid ja ratikkahankkeen vuoropuhelun on hyvä jatkua. Asemakaavan ehdotuksesta ei huomautettavaa, mutta kaavalausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen, varikkoon eikä muutoinkaan teknisiin ratkaisuihin.

Vastine:
Vantaan ratikka -hankkeen mukaan hanke jatkaa vuoropuhelua Fingridin kanssa. Ei toimenpiteitä.

HSL
HSL:n näkemyksen mukaan on tärkeää, että asemakaavaprosessi mahdollistaa hankesuunnitelman mukaisen varikon rakentamisen esitettyine laajennusvaroineen. Lisäksi on tärkeää, että asemakaava mahdollistaa myös varikon hankesuunnittelun aikana esitetyt vaihtoehtoiset huoltohalliratkaisut. Tässä vaikeassa taloustilanteessa HSL toivoo, että Vantaa vastaa itse niistä kustannuksista, jotka johtuvat tavanomaista tasoa laadukkaammista rakennustavoista, eikä sisällytä niitä HSL:n kautta maksettaviksi infrakorvauksiksi. Varikon osittainen sijainti pohjavesialueella tuonee hankkeelle ylimääräisiä rakennuskustannuksia, joita ei tavallisesti ole muissa vastaavissa hankkeissa.

Vastine:
Kaavaehdotus mahdollistaa hankesuunnitelman mukaisen varikon rakentamisen vaihtoehtoineen ja uusine mitoituksineen. Vantaan asemakaavoitus ei ota kantaa hankkeen kustannusjakoon. Lausunto on viety hankkeesta vastaaville tiedoksi, ja kaupunki on keskustellut kustannusjaosta HSL:n kanssa. Ei toimenpiteitä.

Vantaan kaupunginmuseo
Ei ollut huomautettavaa kaavasta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Uudenmaan ELY-keskus
ELY-keskus suhtautuu kriittisesti raitiovaunuvarikon sijoittamiseen osittain 1-luokan pohjavesialueelle. Kaavamääräyksissä tulee kiinnittää erityistä huomiota pohjaveden suojeluun.
Selostuksen pohjavesiolosuhteiden kuvauksessa on esitetty ristiriitaista tietoa pohjaveden havaintopisteistä. Kuvausta olisi hyvä täydentää pohjaveden pinnankorkeuden, pohjavedenpinnan ja maanpinnan välisen kerrospaksuuden sekä pohjaveden virtaussuunnan tiedoilla. Laadittu pohjavesiselvitys tulee liittää kaava-aineistoon.

Määräyksestä ”Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta pohjaveden laatua tai pohjaveden pinnan tasoa haitallisesti”, tulee poistaa sana ”haitallisesti”.

ELY-keskus toteaa, että ET-aluetta koskevia hule- ja pohjavesimääräyksiä on syytä tarkentaa, ja nostaa lausunnossaan esiin useita määräyksiä. ELY mm. toteaa, että rakentamisvaiheessa tulee selvittää luotettavasti pohjaveden pinnakorkeus. Rakentaminen tulee toteuttaa vähintään kaksi metriä luotettavasti todetun pohjaveden pinnan yläpuolelle.
ELY-keskus arvioi, ettei hankkeella ole vaikutusta lahokaviosammalen suotuisan suojelun tason säilyttämiselle, ja selvittää parhaillaan uutta tulkintaa yleispoikkeaman käytölle lahokaviosammalen osalta.

Vastine:
Pohjaveden olosuhteita ja pohjavesivaikutuksia jatkoselvitetään parhaillaan. Selvityksen alustavat tulokset on annettu Uudenmaan ELY-keskukselle ja alustavia virtausmallisimulaation tuloksia on esitelty 23.1.2025.
Selostukseen on korjattu pohjaveden havaintopisteiden tiedot (luku 4.4.2) ja luvun 2.1.2 lähtötietoja on täydennetty pohjaveden pinnan korkeuden tiedoilla sekä virtaussuuntien tiedoilla. Luvussa 2.1.2 kerrotaan myös alueen maanpinnan koroista. Vuoden 2022 pohjavesiselvitys löytyy Vantaan ratikan nettisivuilta, johon linkki löytyy kaavaselostuksesta (s, 5). Selvitystä ei ole tarpeen lisätä lisäksi kaavaehdotuksen nettisivulle.
Yleisissä määräyksissä on määrätty, että rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden pinnan tason korkeuteen tai virtauksiin. Pohjavesialuetta koskeva kaavamääräys, jonka mukaan rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta pohjaveden laatua tai pohjaveden pinnan tasoa haitallisesti, on poistettu kaavasta.
Kaavaehdotuksen hule- ja pohjavesimääräyksiä on tarkennettu osin lausunnon mukaisesti. Pohjaveden pinnan korkeus (n. +36 tasolla) on selvitetty pohjavesivaikutuksien jatkoselvityksen yhteydessä. Jos rakentaminen tapahtuu lähemmäksi kuin kaksi metriä pohjaveden pinnan tasosta, hankkeen selvitettäväksi ja mahdollisesti haettavaksi jää vesilain mukaisen luvan hakeminen ennen rakentamiseen ryhtymistä. Rakentamisen ja toiminnan sallittavuus arvioidaan tällöin lupamenettelyssä.

Muistutukset ja vastineet tiivistettyinä:

<u>Valio Oy</u>
Valio vastustaa esitettyä ratavarikon asemakaavaehdotusta, jossa ratavarikonkaava alue sijoittuu osin Valion omistamalle kiinteistölle, ja katsoo, että ratavarikon toteuttamista tulee tutkia uudelleen ilman Valion kiinteistön alueelle sijoittuvaa maaluiskaa. Hankkeen pohjavesivaikutuksien arvioinnissa ei ole kyetty arvioimaan juuri Varikon alueesta Valion vedenottamolle aiheutuvia vaikutuksia. Kaikki selvityksessä esitetyt arviot on varustettu jatkotutkimustarpeita edellyttävillä varaumilla. Vesilain mukaan vesitaloushankkeella on oltava lupaviranomaisen lupa, jos se voi muuttaa pohjaveden laatua tai määrää. Pohjavesiselvityksessä on pohjavesivaikutusten osalta esitetty suoria epävarmuuksia ratikkavarikon osalta. Vaikutusten osalta aineistossa on arvioitu varikon rakentamisen vähentävän alueella muodostuvan pohjaveden määrää. Lisäksi rakentamisaikana Valion Veden ottamon pohjavedessä voi näkyä laatumuutoksia. Pohjavesikaivo on Valion Vantaan tehtaan ensisijainen vesilähde eikä Valio voi hyväksyä, että sen veden laatu heikkenee edes tilapäisesti. Alueen pohjaveteen kohdistuva mahdollinen haitta tulee korvata täysimääräisesti Valiolle.

Vastine:
14.11.2023 päivätyssä kaavaehdotuksessa osoitettu luiska-alue on poistettu ja kaava-aluetta on pienennetty päivitetyn maankäyttösuunnitelman mukaisesti, jossa suunnitellun varikon tontin

puolelle on osoitettu tukimuuri, jolloin luiskausta ei enää tarvita. Suunnitellun varikon ja sen eteläpuoliselta alueelta on valmistumassa tarkennettu pohjavesiselvitys. Lisätutkimuksissa on mm. otettu pohjavesinäytteet laboratoriotutkimuksia varten ja luotu numeerinen pohjaveden virtausmalli, jolla on suoritettu simulaatioita ratikkavarikon pohjavesivaikutuksien arvioimiseksi. Alustavien tuloksien mukaan alueen pohjaveden pinnan taso ei tule laskemaan varikon rakentamisen aikana tai rakentamisen seurauksesta. Selvityksen alustavia tuloksia on esitelty Valiolle 18.11.2024. Kaavaehdotuksessa on huomioitu pohjaveden suojelu useilla pohja- ja hulevesiä koskevilla kaavamääräyksillä. Kaavassa on määrätty mm., että alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja pohjaveden seurantaohjelma.

Alueen asukas

Kotini sijaitsee tulevan Vantaan ratikan varikon "kyljessä". Laajennusosa on mahdollisesti tulossa, mutta siitä ei ole tiedotettu tarkemmin. Olemme asuneet erinäisten kaavoitussuunnitelmien vuoksi ikävässä epätietoisuudessa nyt viimeiset 10 vuotta ja henkisesti jättäneet hyvästejä takapihalta alkavalle metsälle ja luonnolle. Tämä kaikki on nyt vaihtumassa raivaamisesta ja rakentamisesta johtuviin räjäytysääniin, poraukseen ja metsän kaatamiseen. Tilanne on täysin absurdi ja järjenvastainen, täyttää epäinhimillisyyden kriteerit ja paljon enemmän. Naapurusto ei tule olemaan asumiskelpoinen saatikka terveellinen paikka asua — ei rakentamisen aikana eikä myöskään varikon naapurina. Meille annettiin mahdollisuus poistua paikalta 2015, jolloin kaupunki tarjosi roposia kodistamme, josta olemme pitäneet erittäin hyvää huolta. Emme ole voineet tietää koska tulee lähtö ja tuleeko. Tulen kääntämään kivet ja kannot saadakseni oikeutta. Vaihtoehtoisesti olen myös valmis neuvottelemaan tontin myymisestä. Pieneen kerrostaloyksiöön joutuminen olisi sama kuin vankilatuomio.

Vastine:
Varikon hankesuunnitelmasta on laadittu laajennusvarauksineen kaksi alustavaa toiminnallista maankäyttövaihtoehtoa (2.3.2023), jotka ovat kaavaselostuksen lopussa liitteinä. Kaavaehdotuksessa varikolle osoitettua tonttia ei ole suunniteltu laajennettavan, ja kaavalla varaudutaan jo mahdolliseen varikon rakentamisen laajentamiseen. Kaavaselostuksen luvussa 3.4 on kerrottu kaavan laatimisen pohjana olleesta hankesuunnitelmasta ja varikon mitoituksen lähtökohdista. Vaaralan raitiovaunuvarikon hankesuunnitelma (2.3.2023) löytyy Vantaan ratikan nettisivuilta. Varikon sijaintikriteereinä on ollut mm. Vantaan ratikan reitin läheisyys ja sen saavutettavuus myös Helsingin suuntaan, huomioiden MAL 2023 -suunnitelma. Sijainti on kuitenkin syrjäinen ratikan reitin varren asumisen keskittymiin nähden. Varikkoaluetta on tiivistetty kaavatyön ja hankkeen jatkosuunnittelun aikana. Kaavaehdotus on osa Vantaan ratikan seudullista hanketta. Kaavan mahdollistama hanke ja rakentaminen ei ole hankkeen yhteiskunnallinen merkitys ja tarkoitus huomioiden kohtuuton.

Kaksi yksityishenkilöä

Asemakaavatyön yhteydessä ei ole tehty riittäviä luontoselvityksiä. Asemakaavassa on viitattu Ratikan hankesuunnitelman yhteydessä tehtyihin luontoselvityksiin ja lainattu niistä osia, jotka koskevat kaavan aluetta. Selvityksissä on tunnistettu alueelta useita suojeluarvoltaan merkittäviä kohteita, jotka erikseen tarkasteltuina eivät selostuksen mukaan ole suojeluarvoltaan poikkeuksellisen merkittäviä. Mitään kokonaistarkastelua alueen suojeluarvosta ja sen vaikutuksesta kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevaan luontoon ei ole tehty. Ratikan hankesuunnitelman luontoselvitykset ovat ajalta ennen tämän alueen kaavan laadintaa. Ratikan kaavarunko ei ole MRL:n mukainen suunnitelma eikä sen väitetty vuorovaikutustarkastelu tai ”nähtävillä olot” ole osa tämän kaavan prosessia. Kaava-alueesta ja sen rakentumisen vaikutuksista laajempaan ympäröivään luontoon on tehtävä MRL:n mukaiset luontoselvitykset, jossa kaava-alueen luontoarvoja tarkastellaan myös kokonaisuutena. Alueelle sijoittuu todennäköisesti useita vesilain mukaan suojeltuja noroja. Alue on ympäristöään korkeammalla ja sen latvavesien vaikutus alapuolisiin pienvesiin on

todennäköisesti myös merkittävä alueen laajuuden vuoksi. Alueelta on tehtävä pienvesien ja norojen osalta tehtävä vesilain mukaiset selvitykset ja niiden osalta tarvittaessa haettava lausunnot tai luvat vesiviranomaisilta.

Vastine:
Viranomaisilla on ollut mahdollisuus antaa mielipide kaavan OAS:sta sekä kaavaehdotuksen nähtävilläolon yhteydessä lausua kaavaan liittyvien selvityksien riittävyydestä (MRA 28 §). Kuulemisen yhteydessä ei saatu viranomaisilta lausuntoa, jonka mukaan asemakaavan luontoselvitykset olisivat riittämättömät.
Faunatica Oy lausui asemakaavan luontoselvityksien riittävyydestä Vantaan ratikka -hankkeen pyynnöstä. Lausunnossa todetaan, että putkilokasviselvitys on ollut tapana tehdä asemakaavatasoisessa luontoselvityksessä luontotyyppikuvioinnin lisäksi. Suunnittelualueella tehdyt luontoselvitykset ovat olleet pääosin perusteellisia, riittäviä ja selvitysten ajankohtana ajantasaisia. Vesilain mukaiset vaatimukset on täytetty. Lainsäädäntö ja ohjeistukset ovat päivittyneet selvityksen jälkeen. Lausunnon mukaan myös lahopuun määrä olisi hyvä laskea, Hakunilan metsäsuunnitelma tulisi huomioida, ja koko suunnittelualueella on todettu olevan merkittäviä LUO-arvoja ja arvometsää. Selvityksessä tulisi myös ottaa paremmin huomioon suunnittelualueen asema ekologisessa verkostossa.
Kaavaehdotuksen luontoselvityksiä täydennettiin 31.10.2024 valmistuneella selvityksellä, jossa kartoitettiin suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä esiintyvät luontotyypit, kiinnitettiin erityisesti huomiota kuvioilla olevan lahopuun määrään ja rakennepiirteisiin sekä tarkasteltiin, esiintyykö suunnittelualueella luonnonsuojelulain, metsälain tai vesilain kohteita. Selvityksen mukaan alueella ei katsota olevan metsäistä ekologista yhteyttä, jota olisi tarpeen selvittää. Selvityksen yhteydessä maastossa ei havaittu noroja tai muita vesilain 2. luvun 11 §:n mukaisia kohteita, eikä todettu merkittäviä luontoarvoja, jotka edellyttäisivät erityistoimia. Suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelulain mukaisia suojeltavia kohteita, mutta osa kuvioista on metsälain erityisen tärkeitä elinympäristöjä. Uhanalaisuusluokissa on vaihtelua, mutta suurin osa luontotyypeistä on vähintään silmälläpidettäviä. Haitallisia vieraslajeja ei selvityksessä havaittu. Lahopuuta esiintyy kohtalaisesti, ja laadullisesti sen monimuotoisuutta tukevia piirteitä.

Lausunto luontoselvityksien riittävyydestä

Kaavalausuntojen lisäksi Vantaan ratikka -hanke pyysi Faunatica Oy:ltä lausuntoa kaava-alueen luontoselvityksien riittävyydestä.

Lausunto tiivistettynä:
Suunnittelualueelta on tehty kaikki yleisimmät kaava-alueilta tilattavat luontoselvitykset lukuun ottamatta putkilokasviselvitystä. Suunnittelualueella tehdyt luontoselvitykset ovat olleet pääosin perusteellisia, riittäviä ja selvitysten ajankohtana ajantasaisia. Vesilain mukaiset vaatimukset on täytetty luontotyyppiselvityksessä.
Yksityiskohtaisemmassa asemakaavatasoisessa luontoselvityksessä on tapana tehdä myös putkilokasviselvitys ja koko selvitysalueen kattava luontotyyppikuviointi. Vaikka suunnittelualueella ei ole sellaisia tyypillisiä elinympäristöjä, joissa yleensä voi odottaa esiintyvän erityisesti huomioitavaa putkilokasvilajistoa, huomionarvoisia lajeja voi kuitenkin kasvaa hyvin monenlaisissa elinympäristöissä. Tosin Vantaalla putkilokasviselvitys ei ole sisältynyt ainakaan kaikkiin asemakaavojen luontoselvityksiin.
Luontotyyppiselvityksessä rajattiin yleispiirteisten selvitysten tapaan vain arvokkaat kohteet eikä tehty kattavaa luontotyyppikuviointia, jossa myös arvokohteiden ulkopuolinen nk. tavallinen luonto kuvataan ainakin pintapuolisesti, mikä on yleensä käytäntö asemakaavatasoisissa selvityksissä. Suunnittelualueella tehdyissä luontoselvityksissä on noudatettu tuolloin ajantasaisia ja yleisesti käytössä olleita ohjeistuksia. Sittemmin ohjeistukset ja lainsäädäntö ovat muuttuneet. Luontotyyppiselvitys tulisi päivittää vastaamaan nykyisiä Suomen ympäristökeskuksen ohjeistuksia. Luontotyyppikuvioiden arvoluokittelun tulisi vastata Luontoselvitykset ja luontovaikutusten

arviointi -oppaan (Mäkelä & Salo 2023) luokittelua. Oppaan ohjeen mukaisesti olisi hyvä myös laskea lahopuun määrä luontotyyppikuvioilta, mikäli mahdollista. Myös uudistunut luonnonsuojelulainsäädäntö pitäisi huomioida selvityksen päivittämisessä. Selvityksessä ei ole mainintaa Hakunilan metsäsuunnitelmasta eikä siitä, että suunnittelualueen metsäkuviot on luokiteltu arvometsiksi.
Tulisi huomioida, että koko suunnittelualueella on todettu olevan merkittäviä LUO-arvoja ja arvometsää. Selvityksessä tulisi myös ottaa paremmin huomioon suunnittelualueen asema ekologisessa verkostossa. Ekologisia yhteyksiä suunnittelualueella tai alueen sijoittumista Vantaan ekoverkostoon ei ole erikseen selvitetty.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset

Kaava-alueen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueen (ET) käyttötarkoitusta tarkentavaa kaavamääräystä on tarkennettu niin, että alueelle saa sijoittaa raitiovaunuvarikon ja raitiovaunuliikenteen toimintaan liittyvät korjaamo- sekä huoltotilat.

Kaava-aluetta rajattiin pienemmäksi etelästä niin, että 14.11.2023 päivätyssä kaavaehdotuksessa osoitettu alueen osa, jolle saa rakentaa luiskan (lu) poistettiin.

Päivitettiin hule- ja pohjavesimääräyksiä saadun lausunnon perusteella.

Kaava-alueen lounaiskulmaan lisättiin pohjaveden muodostumisaluetta koskeva kaavamääräysalue (pv/1).

Lisättiin 31.10.2024 valmistuneen luontoselvityksen perusteella kaavamääräys, jonka mukaan tontin rakennettavilla osilla olevaa lahopuuta on hyödynnettävä tontin rakentamattomilla osilla.

Kaavaehdotuksen luontoselvityksiä täydennettiin 31.10.2024 valmistuneella selvityksellä perustuen kaavaehdotuksen päätöskäsittelyn yhteydessä annettuihin pöytäkirjalausumiin, nähtävilläolon yhteydessä saatuun muistutukseen sekä Faunatica Oy:n lausuntoon asemakaavan luontoselvityksien riittävyydestä. Vuoden 2024 selvityksessä kartoitettiin suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä esiintyvät luontotyypit, havainnoitiin ja arvioitiin niiden ekologista tilaa sekä kiinnitettiin erityisesti huomiota kuvioilla olevan lahopuun määrään ja rakennepiirteisiin. Selvityksessä tarkasteltiin myös, esiintyykö suunnittelualueella luonnonsuojelulain (9/2023), metsälain (1093/1996) ja vesilain (587/2011) kohteita ja luokiteltiin luontotyypit Suomen ympäristökeskuksen Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi –oppaan mukaisesti (Mäkelä & Salo 2023). Lisäksi selvityksessä on luokittelu METSO-ohjelman mukaisilla luonnontieteellisillä valintaperusteilla (Syrjänen ym. 2016). Varsinainen yksityiskohtainen luontotyyppiselvitys on tehty varikoksi suunnitellulla, runsaan kuuden hehtaarin alueella. Kokonaisvaltaisen käsityksen saamiseksi alueen luontoarvoista on kuitenkin tarkasteltu pääpiirteissään myös varikkoon rajautuvia luontotyyppejä, eli selvitys kattaa hieman yli 11 hehtaarin alueen. Lisäksi selvityksessä arvioitiin ekologisen runkoyhteyden selvitystarvetta.

Kaavaselostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien, 31.10.2024 päivätyn luontotyyppiselvityksen sekä saadun lausunnon perusteella. Selvityksen ja lausunnon perusteella kaavaselostuksen luvun 2.1.2 luontoselvityksiä ja vesistöjä sekä 4.4.2 luontovaikutuksia koskevia tekstejä tarkennettiin.

Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa kuukausikokouksissa 7.10.2020, 11.5.2021, 10.2.2021 sekä 23.2.2022.

Varikon alueen tarkennetun pohjavesiselvityksen alustavat tulokset on annettu Uudenmaan ELY-keskukselle, ja alustavan pohjaveden virtausmallin tuloksia on esitelty Uudenmaan ELY-keskukselle 23.1.2025.

Ratikan katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Uusi MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024. Sopimuksella vahvistetaan mm. Vantaan ratikka -hankkeen 30 % valtion rahoitusosuus ja mahdollistetaan hankkeen toteutus.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:

- Yhdyskuntarakenne ja liikkuminen. Kaupunkirakenne on resurssiviisaasti toteutettu. Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Hiilineutraali energia. Vantaalla vähennetään lämmityksen päästöjä ja Vantaan alueella on luovuttu lämmityksessä fossiilisista polttoaineista vuoteen 2030 mennessä.

- Materiaalien elinkaari ja kiertotalous. Edistetään vähähiilistä rakentamista, kiertotaloutta ja jakamistalouden kehittymistä.
- Monimuotoinen luonto. Luonnon monimuotoisuutta lisätään, suojellaan ja vahvistetaan suunnitelmallisesti.
- Vastuullinen Vantaa. Edistetään kestävään elämäntapaan, ympäristökasvatukseen ja koulutukseen sekä ympäristöjohtamiseen ja työn tekemisen tapoihin liittyviä toimenpiteitä. Tehdään ympäristövastuullisia hankintoja.
- Hiilinielut ja kompensointi. Hiilineutraaliustavoitteessa päästöjä on vähennetty vähintään 80 prosenttia vuonna 2030 verrattuna vuoteen 1990. Loput 20 prosenttia voidaan sitoa kasvillisuuteen, maaperään ja puurakentamiseen tai hankkimalla päästövähennystoimia muualle.

Vantaa on asettanut tavoitteekseen olla hiilineutraali kaupunki vuonna 2030. Hiilineutraaliin Vantaaseen tähtäävät toimenpiteet ovat osa resurssiviisauden tiekarttaa. Tavoitteeseen päästäkseen Vantaan tulee vähentää kasvihuonekaasupäästöjä 80 % vuoden 1990 päästöihin verrattuna ja kompensoida jäljelle jäävät päästöt esimerkiksi lisäämällä hiilinieluja tai rahoittamalla vähähiilisyyteen tähtääviä hankkeita muualla. Päästötavoitteen saavuttamiseksi tärkeimmiksi toimenpiteiksi on listattu:

- rakentamisen energiatehokkuuden parantaminen
- kaupunkirakenteen eheyttäminen ja kehittäminen
  joukkoliikenteen parantaminen

Vantaan ratikan tavoitteet (12.11.2018)

Vantaan ratikan tavoitteet on muodostettu yleissuunnitelman laatimisen yhteydessä ja hyväksytty Vantaan kaupunginhallituksessa 12.11.2018. Raitiotien tärkeimmiksi päätavoitteiksi on määritetty:

1. Vantaan kansainvälisen saavutettavuuden ja joukkoliikenteen verkoston parantaminen.

2. Kaupunkikeskustojen kehittäminen ja houkuttelevien asuin- ja työpaikka-alueiden lisääminen.

3. Autoriippumattoman elämäntavan edistäminen.

4. Liikenteen ympäristöhaittojen vähentäminen.

3.3.2 Muut tavoitteet

Suunnittelun tavoitteena on muodostaa raitiovaunuvarikko Vantaan ratikalle. Maankäytön suunnittelussa ja toteutuksessa huomioidaan pohjavesien suojelu, luontoarvot ja resurssiviisaus. Varikkorakennusten arkkitehtuuriin ja ympäristöönsä sovittamiseen kiinnitetään erityistä huomiota.

Asemakaavassa määrätään alueen vihertehokkuudeksi 0,9. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla muun muassa edistetään vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vantaan tavoitteena on olla hiilineutraali vuoteen 2030 mennessä. Tavoite on otettu huomioon asemakaavan määräyksissä, joilla ohjataan tulevaa varikkoa mahdollisimman hiilineutraaliksi.

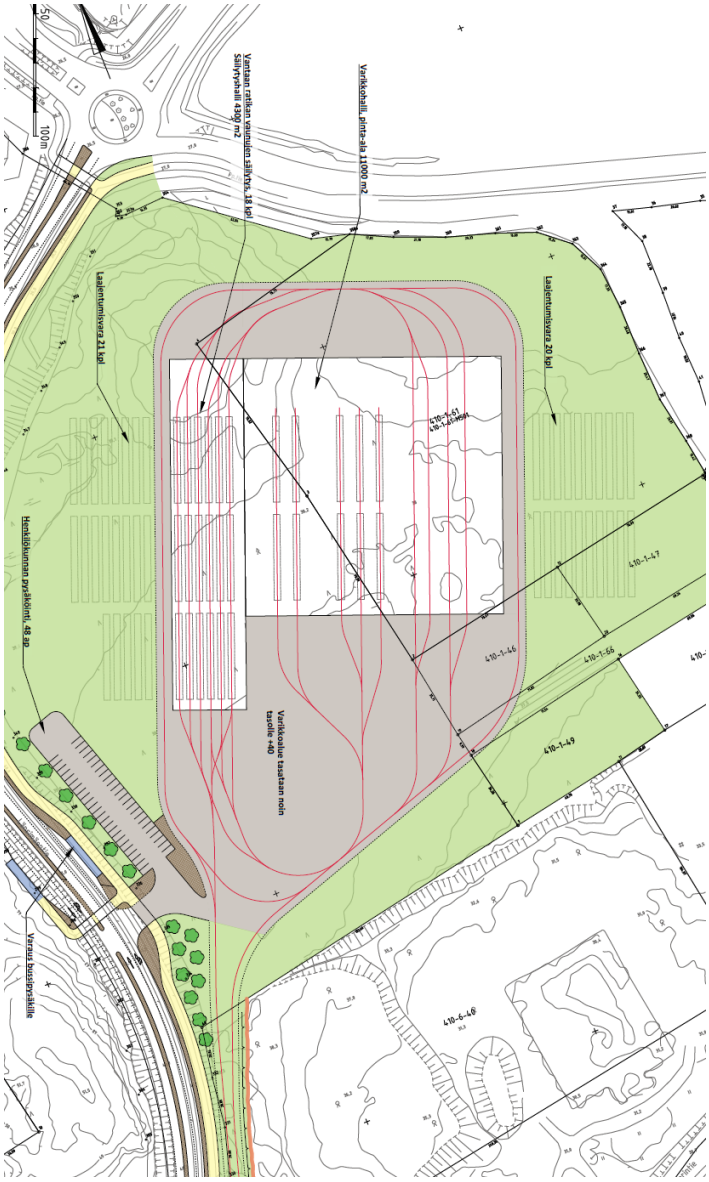
3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Vantaan ratikan varikon ensimmäinen suunnitelma on esitetty Vantaan ratikan yleissuunnitelmassa 2019. Yleissuunnitelmassa varikko sijoittuu suunnittelualueen keskelle ja siinä on osoitettu noin 11 000 m^2 varikon huoltohalli, joka on ns. täyden varustelun varikko. Yleissuunnitelman

mukaiseen huoltohalliin mahtuu 10 vaunua. Lisäksi varikolle on suunniteltu yleissuunnitelmassa 6 kappaletta katettuja säilytysraiteita, joilla on tilaa yhteensä 18 raitiovaunulle (kuva 22).

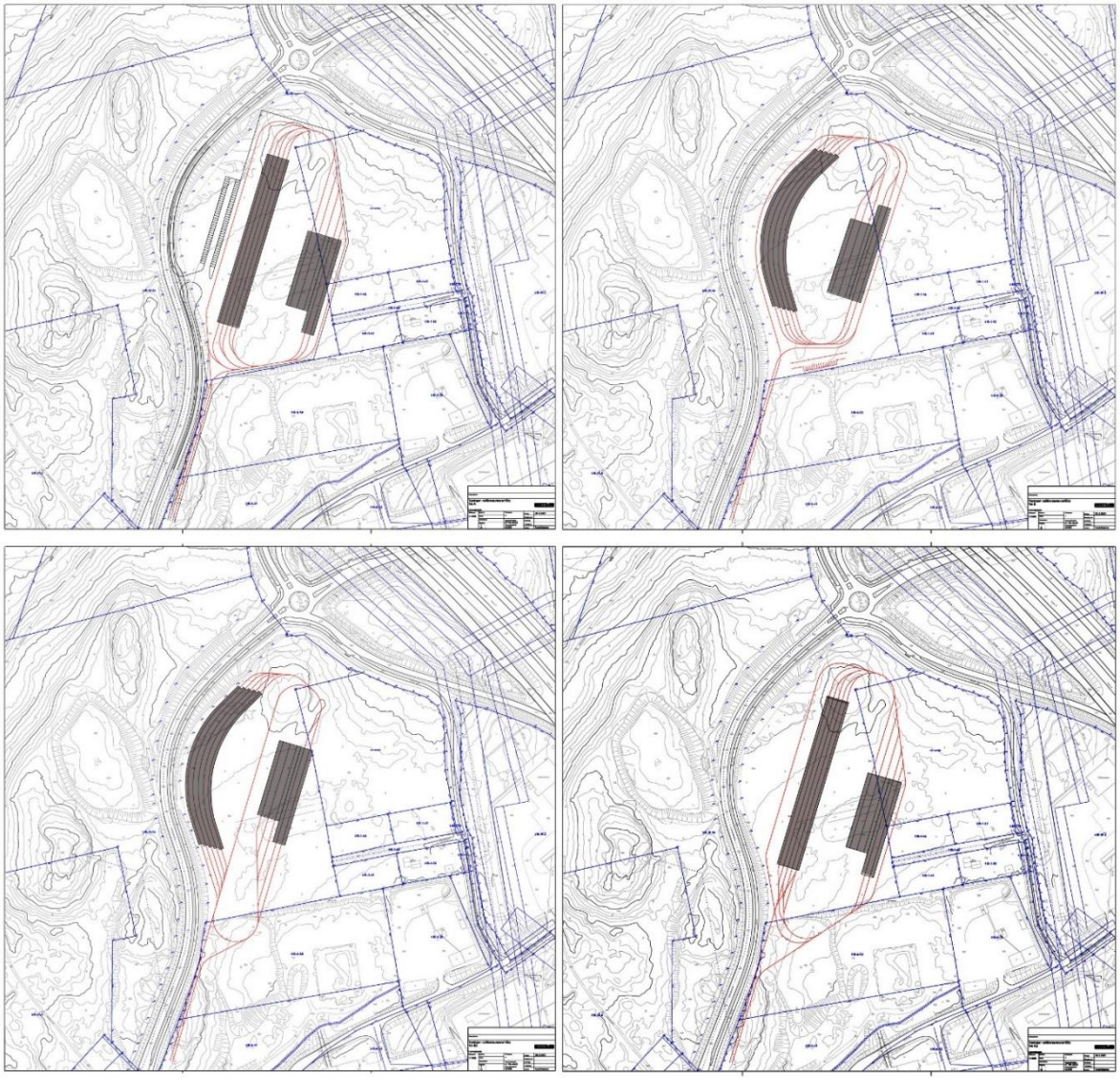
Yleissuunnitelman mukaiselle varikon tontille on mahdollista sijoittaa verkon laajentuessa yhteensä 41 säilytyspaikkaa lisää ensimmäisen vaiheen toteutuksen molemmin puolin. Varikolla on tilat vaunujen säännölliselle huollolle ja tarvittaville korjauksille samoin kuin päivittäisille tarkistuksille ja vaunujen puhdistukselle.

Varikon mitoituksessa on ollut lähtökohtana, että varikkoa on mahdollisuus laajentaa 60–80 vaunulle, mitä voidaan pitää taloudellisena, koska tällöin varikolle hankittavia laitteita voidaan käyttää tehokkaasti. Suunnittelussa on arvioitu, että varikkoa voitaisiin laajentaa yhteensä 69 vaunulle, joiden pituus on 35 metriä. Vantaan ratikan kalustotarve on alkuvaiheessa 22 vaunua + 3 varavaunua. Vaunujen pituus on alkuvaiheessa 35 metriä.



Kuva 182. Varikon asemapiirustus yleissuunnitelmassa (WSP Finland Oy 2019).

Jatkosuunnitteluvaiheessa varikosta on laadittu alustava hankesuunnitelma *(Ramboll Finland Oy 2021)*. Suunnittelussa on tarkasteltu erilaisia vaihtoehtoja toimintojen sijoittamiseksi tontille (kuva 23).

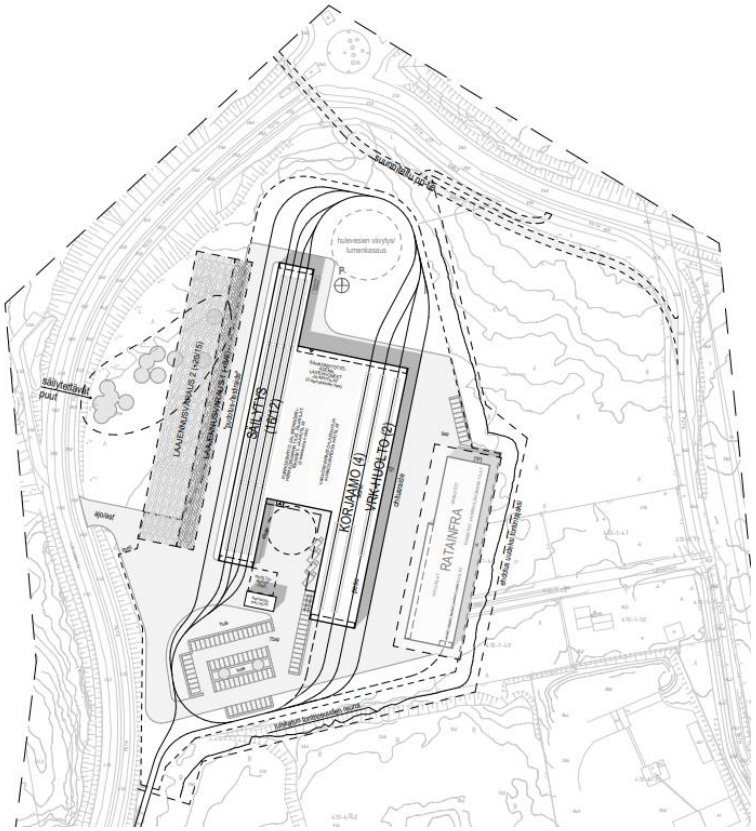


Kuva 193. Alustavia esimerkkejä varikon toimintojen järjestämisestä suunnittelualueella (Ramboll Finland Oy 31.3.2021).

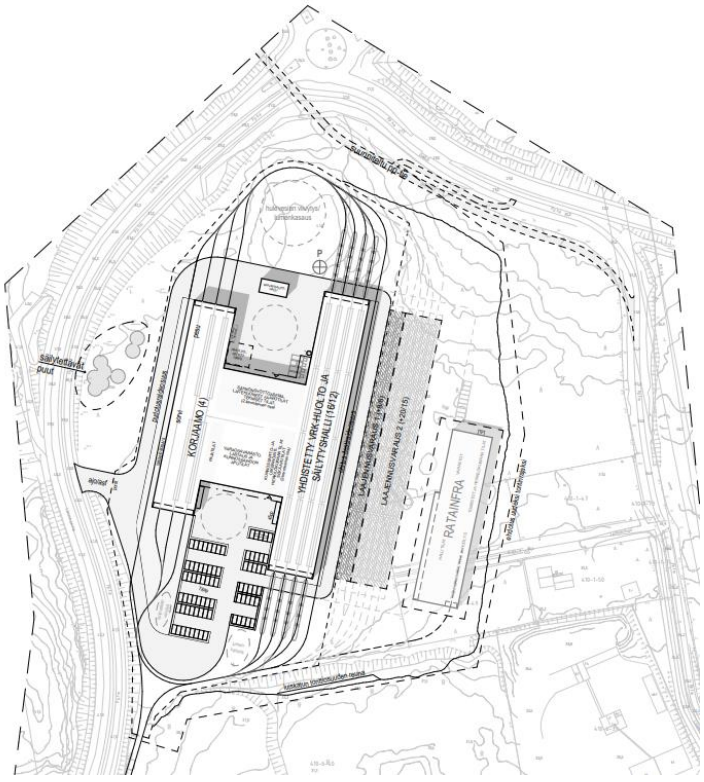
Varikon alustavaa hankesuunnitelmaa on tarkennettu (Kaupunkiliikenne Oy ja Arkkitehtityöhuone APRT Oy 2.3.2023). Hankesuunnitelmasta on kaksi toiminnallista maankäyttövaihtoehtoa (kuvat 24 ja 25). Varikkorakennuksen ja toimintojen sijoittelussa ja massoittelussa rakennuspaikalle ohjaavat voimakkaasti varikon toiminnan ja raidegeometrian reunaehdot, maanomistus sekä ympäröivät maastonmuodot ja luonnonarvot.

Hankesuunnittelun aikana on määritelty kaluston lukumäärät sekä varaukset vaunukapasiteetin laajentamiselle:
Ensivaihe: 17 raitiovaunua (35 m) (+1 vaunu)
1.laajennusvaihe: +8 raitiovaunua (35 m)
2.laajennusvaihe: +20 raitiovaunua (35 m)

Hankesuunnitelman mukaan tarvittava rakennusoikeus varikon tontilla olisi laajennusvarauksineen n. 20 000 k-m^2.



Kuva 24. Vaaralan varikon hankesuunnitelman mukainen asemapiirros varikon toimintojen sijoittumisesta (VE1). Arkkitehtityöhuone APRT 2.3.2023.



Kuva 25. Vaaralan varikon hankesuunnitelman mukainen asemapiirros varikon toimintojen sijoittumisesta (VE2). Arkkitehtityöhuone APRT 2.3.2023.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavaratkaisu perustuu 2.3.2023 valmistuneeseen Varikon hankesuunnitelmaan *(Kaupunkiliikenne Oy ja Arkkitehtityöhuone APRT Oy 2.3.2023).* Hankesuunnitelmasta on kaksi toiminnallista maankäyttövaihtoehtoa, joista VE1 (kuva 24) on ensisijainen vaihtoehto. Suunnitelmassa alueelle on esitetty rakentamista yhteensä noin 20 000 k-m^2. Rakentaminen toteutettaisiin kahdessa vaiheessa. Säilytyshallin itäpuolelle on esitetty varaus laajennukselle toiseen vaiheeseen. Alueelle sijoittuu raitiovaunujen säilytyshalli, kunnossapitovaunujen säilytyshalli, huolto- ja kunnossapitohalli, johon liittyy toimisto-, sosiaali- ja tekniikkasiipi, sekä huoltoajoneuvo- ja varaosavarastot.

Suunnitteluratkaisuun on vaikuttanut ennen kaikkea yksityinen maanomistus sekä luontoarvot. Varikkoaluetta on tiivistetty mahdollisimman paljon ottaen huomioon varikon toimintaedellytykset ja ympäristön rakentamiselle asettamat reunaehdot.

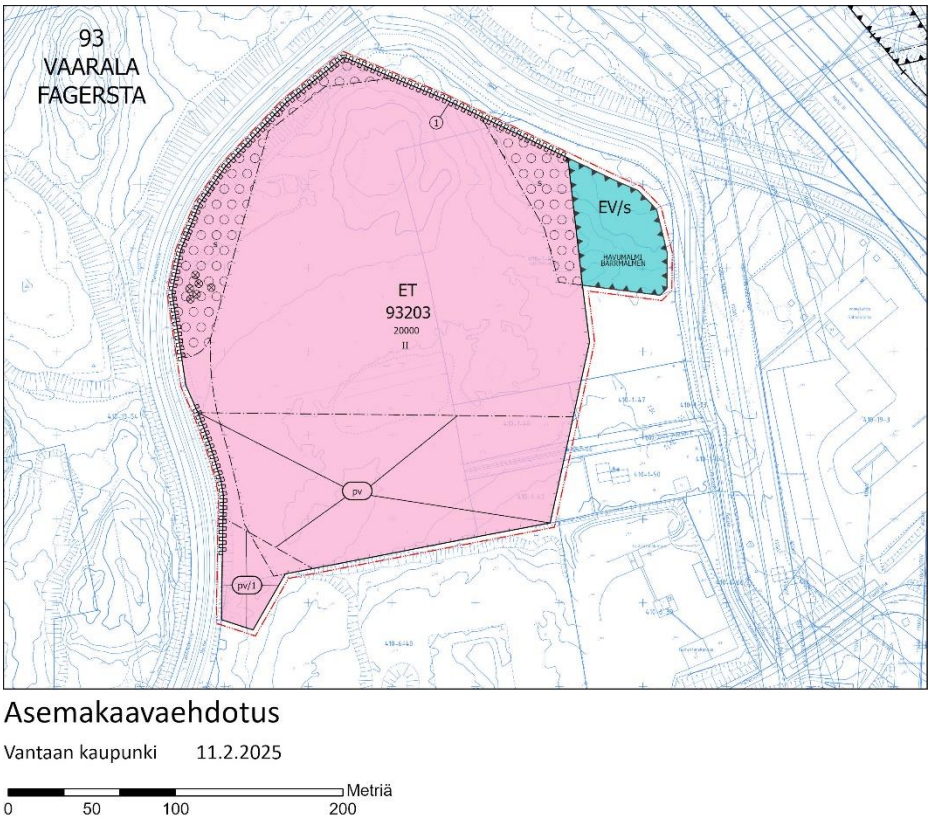
Kuva 26. Vaaralan varikon havainnekuva ensivaiheesta etelästä katsottuna. Arkkitehtityöhuone APRT 31.10.2023.

Kuva 27. Havainnekuva Vaaralan varikosta laajennetulla vaunukapasiteetilla lounaasta katsottuna. Arkkitehtityöhuone APRT 31.10.2023.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavalla muutetaan pääosin kaupungin omistuksessa oleva asemakaavoittamaton metsäalue raitiovaunuvarikkoalueeksi osoittamalla alue yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET) 93203, jonne saa sijoittaa ratikkavarikon ja siihen liittyvät korjaamo- sekä huoltotilat sekä pääkäyttötarkoitukseen liittyvää toimisto- ja sosiaalitilaatilaa yhteensä 20 000 kerrosneliömetriä, enintään kahteen kerrokseen. Korttelialueen reunoille on osoitettu alueen osat, joilla puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Länsimäentien puoleiselle reunalle on osoitettu säilytettäviä puita. Korttelialueen eteläosa on tärkeää tai vedenhankintaan soveltuvaa pohjavesialuetta ja lounaiskulma pohjaveden muodostumisaluetta. Liikenneyhteys kortteliin on Länsimäentieltä korttelin keskeltä sekä korttelin eteläpuolelta. Muilta osin Länsimäentien ja Kehä III:n puoleisille korttelin rajoille on osoitettu ajoneuvoliittymäkieltoja. Korttelialueen itäpuolelle on osoitettu suojaviher-alue, jolla ympäristö säilytetään.



Kuva 28. Ote asemakaavaehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue, ET, noin 6 ha. Rakennusoikeus 20 000 k-m^2, kerrosluku II. Korttelialueella autopaikkoja tulee rakentaa 1 ap / 150 k-m2 kohden. Pysäköintipaikoista tulee varata vähintään 5 % sähköauton latauspisteille. Pysäköintialueella tulee toteuttaa latauspistevalmius vähintään 30 prosenttiin pysäköintipaikoista. Korttelialueella polkupyöräpaikkoja tulee rakentaa 1 pp / 300 k-m2 kohden. Polkupyöräpaikat on oltava helposti käytettäviä, runkolukitteisia ja niistä vähintään puolet on oltava katettuja.

Suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään EV/s, pinta-ala noin 0,3 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavassa on annettu määräyksiä koskien arkkitehtuuria ja rakentamisen laatua, energiatehokkuutta, rakentamisen hiilineutraaliutta, meluntorjuntaa, hulevesien käsittelyä ja pohjavesien suojelua, viherrakentamisesta sekä olemassa olevan kasvillisuuden suojelua.

4.3 ALUEVARAUKSET

ET, Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue

Alueelle saa sijoittaa ratikkavarikon ja siihen liittyvät korjaamo- ja huoltotilat. Alueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoitukseen liittyvää toimisto- ja sosiaalitilaa. Alueen eteläosa on tärkeää tai vedenhankintaan soveltuvaa pohjavesialuetta (pv) ja lounaiskulma pohjaveden muodostumisaluetta (pv/1). Liikenneyhteys kortteliin on Länsimäentieltä korttelin keskeltä sekä korttelin eteläpuolelta. Muilta osin Länsimäentien ja Kehä III:n puoleisille korttelin rajoille on osoitettu ajoneuvoliittymäkieltoja. Korttelin reuna-alueita on osoitettu alueen osana, jonka puustoa tulee hoitaa

elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Länsimäentien puoleisella rajalla on kaavassa osoitettu suojeltavia puita. Asemakaavassa on annettu määräyksiä koskien arkkitehtuuria ja rakentamisen laatua, energiatehokkuutta, hiilineutraaliutta, hulevesien käsittelyä ja pohjavesien suojelua, meluntorjuntaa sekä viherrakentamisesta.

EV/s, Suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään

Kaava-alueen koillisosa on osoitettu suojaviheralueena, jolla ympäristö säilytetään. Alueella sijaitsee useita luontoarvoja.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavalla ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavalla ei osoiteta uusia asuinalueita. Yleiskaavassa 2020 Länsimäentien länsipuoli on osoitettu asumisen ja työpaikkojen alueeksi, jota ratikan toteuttaminen tukee.

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavalla ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Alue sijoittuu Vaaralan kaupunginosaan, suurten liikenneväylien läheisyyteen. Alue muuttuu rakentamattomasta metsäalueesta rakennetuksi varikkoalueeksi, jonka sijainti on luonteva suurten liikenneväylien läheisyydessä ja Vaaralan teollisuusalueen läheisyydessä. Alue liittyy osaksi nykyistä yhdyskuntarakennetta, eikä pitkiä siirtymämatkoja ratikkalinjalta varikolle synny.

Yleiskaavassa 2020 kaava-alue on osoitettu yhdyskuntateknisen huollon alueeksi ja sille on osoitettu raitiotien varikko, joten hanke on yleiskaavan 2020 tavoitteiden mukainen.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Varikon rakentaminen muuttaa alueen kaupunkikuvaa rakentamattomasta metsäalueesta rakennetuksi varikkoalueeksi. Kaupunkikuvalliset vaikutukset ulottuvat pääosin vain välittömään lähiympäristöön.

Asemakaavan mahdollistama rakennusoikeus on 20 000 k-m². Vantaan ratikan varikon hankesuunnitelman (Arkkitehtihuone APRT 2.3.2023) ensisijaisessa vaihtoehdossa (VE1) varikon korjaamo sekä huolto- ja säilytyshalli sijoittuu korttelin keskelle. Varikkoalueen itäosassa on ratainfran hallitilat, varastot sekä toimistot ja henkilökunnan sosiaalitilat. Länsimäentien puoleiselle reunalle on osoitettu huolto- ja säilytyshallin laajennusvaraus. Kaavassa on annettu määräyksiä alueen rakentamisen laadusta ja arkkitehtuurista. Rakennukset on toteutettava arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti. Erityisesti tulee huomioida näkymät Kehä III: suunnasta. Rakennusten on oltava julkisivuiltaan pääosin puuta. Julkisivujen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida kaupunkikuvalliset arvot ja vähäinen huoltotarve. Suunnitellut rakennukset eivät tule näkymään kaukaa niiden mataluuden vuoksi. Rakennukset tulevat näkymään ainakin osin Länsimäentieltä ja sen itäpuoliselta kevyenliikenteen väylältä.

Kaava-alue on pääosin puustoista. Vantaan ratikan varikon hankesuunnitelmassa suunnittelualue sijoittuu yhtenäisen metsäalueen länsiosaan. Rakentamisen myötä olemassa olevaa puustoa ja kasvillisuutta joudutaan poistamaan alueelta. Asemakaavamerkinnöin ja -määräyksin on pyritty vähentämään puuston ja kasvillisuuden poiston negatiivisia vaikutuksia alueen kaupunkikuvaan. Kaavassa korttelin reuna-alueita on osoitettu alueen osina, joiden puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Hulevesiaiheissa tulee hyödyntää suo- ja metsälajeja sekä tulvaniittykasvillisuutta. Tontin rakentamattomilla osin tulee säilyttää olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan tai istuttaa uutta puustoa. Tontille rakennettavat luiskaukset tulee maisemoida kerroksellisin istutuksin. Istutuksissa suositellaan osittaista metsitystä, kunttaa tai niittyä sekä myös suurikokoisten puuntaimien käyttöä. Säilytettävä ja istutettava puusto lieventävät osaltaan rakentamisen maisemallisia vaikutuksia.

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä lähiympäristössä ei ole tiedossa erityisiä maisema- tai kaupunkikuvallisia arvoja, joihin kaavalla olisi vaikutuksia.

Kuva 29. Havainnekuva Vaaralan varikosta laajennetulla vaunukapasiteetilla Länsimäentien varrelta, luoteesta katsottuna. Arkkitehtityöhuone APRT 31.10.2023.

Vaikutukset tulevaisuuden ympäröivään maankäyttöön

Asemakaavaehdotus ja raitiovarikon sijainti ovat Vantaan yleiskaavan 2020 mukaisia, eikä niillä ole arvioitu olevan estävää vaikutusta yleiskaavan 2020 mukaiselle ympäröivälle maankäytön kehitykselle. Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).*

Rakennettu kulttuuriympäristö

Asemakaavalla ei ole vaikutuksia lähiympäristön rakennettuun kulttuuriympäristöön tai muinaisjäännöksiin. Arvoalueilta tai -kohteilta, kuten Valion rakennusten alueelta ei avaudu näkymiä varikon rakennuksille. Fazerintieltä rakennuksia ja raiteita voi olla nähtävissä liikenneympyrän kohdilta, josta raiteet muodostavat avoimen käytävän pohjoisen suuntaan.

Asuminen

Asemakaavalla ei ole suoraan vaikutusta asumiseen, sillä kaavalla ei lisätä asuntomäärää.

Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee yksi asuinrakennus, jonka lähiympäristö muuttuu rakentamisen myötä. Muulta lähiympäristön asutukselta ei avaudu näkymiä varikolle.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Alueelle syntyy varikon myötä uusia työpaikkoja. Uudet työpaikat ovat hyvien joukkoliikenneyhteyksien tai pyörämatkan päässä, joten hanketta voidaan pitää VAT:n mukaisena.

Kaupunkiliikenne Oy vastaa varikon rakentamiskustannuksista sekä vaunujen hankinnasta. Hankkeen kustannukset on laskettu Haahtela TVD -ohjelmistolla käyttäen Helsingin 2/2023 hintatasoa 118. Kustannuslaskenta (päivätty 22.2.2023) perustuu hankesuunnitelmaan ja sen materiaaleihin. Laskenta on suoritettu tilapohjaisena ja sitä on tarkennettu tarvittavilta osin rakennusosapohjaisilla tarkasteluilla.

Laskelma sisältää: vaadittavat maansiirrot, pohjarakenteet; varikkorakennuksen tilat, rakenteet, tuotanto-omaisuus, liittymät ja irtokalustus; yhteistoiminnoille tarvitut tilat (osastoiva ja jakava liikenne, talotekniikka sekä kiinteistötoiminnot); vaaditun ratainfran; vähäpäästöisemmät rakenneratkaisut ulkoseinälle, yläpohjalle ja vesikatolle; piha-alueiden työt; suunnittelukulut; työmaa- ja työnjohtotehtävät. Optioina on laskettu lisäksi kustannukset seuraaville kokonaisuuksille: ratainfran kunnossapidon tilojen kustannusarvio, sisältäen rakenteet, tuotanto-omaisuuden, liittymät ja irtokalustuksen (ei sisälly kokonaiskustannuksiin); laajennusvarausten kustannusarviot (ei sisälly kokonaiskustannuksiin). Kokonaiskustannukset arvioidaan olevan 79 miljoonaa euroa.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä *(Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022)* vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöveroverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 2023 arvion mukaan ratikan myötä 40 vuoden aikana Vantaa maksaa HSL:lle 414 miljoona euroa lisää kuntaosuutta ja HSL maksaa Vantaalle 383 miljoonaa euroa enemmän infrakorvauksia. Vaikutus Vantaan kaupungille on arvioitu olevan -31 miljoona euroa 40 vuoden aikana.

Tämänhetkisen MAL-sopimuksen mukaan valtio maksaa 30 prosenttia Vantaan ratikan suunnittelukustannuksista. Jos ratikka päätetään rakentaa, on mahdollista, että valtio maksaa 30 prosenttia rakentamiskustannuksista.

Arviot ratikkahankkeen tuloista ja kustannuksista tarkentuvat, kun suunnittelu edistyy.

Sosiaalinen ympäristö

Kaava-alueelle syntyy uusia työpaikkoja sekä työpaikkaliikennettä.

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita.

Virkistys

Hankkeen toteuttamisen myötä metsäaluetta muuttuu rakennetuksi raitiovaunuvarikkoalueeksi. Alueella on nykyisellään jossain määrin satunnaista virkistyskäyttöä, jonka päättyminen voi näkyä Länsimäentien länsipuolen metsäalueen lisääntyvänä käyttönä. Alueella ei ole virallisia reittejä, joihin kohdistuisi vaikutuksia, mutta varikon toteuttaminen vähentää Vaaralan metsäisiä virkistyskäyttöön soveltuvia alueita.

Liikenne

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Varikon rakentaminen lisää liikennettä alueella sekä rakennusvaiheessa että käyttövaiheessa. Käyttövaiheen liikenne on pääasiassa varikolle kohdistuvaa työmatkaliikennettä.

Pysäköinnin järjestämisestä on annettu kaavamääräys, jonka mukaan autopaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 150 k-m². Pysäköintipaikoista tulee varata vähintään 5 % sähköauton latauspisteille. Pysäköintialueella tulee toteuttaa latauspistevalmius vähintään 30 prosenttiin pysäköintipaikoista.

Kaavalla ei ole vaikutusta kaava-alueen kaakkoispuolella olevan asuinkiinteistön tontille ajoon.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. (Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)

Joukkoliikenne

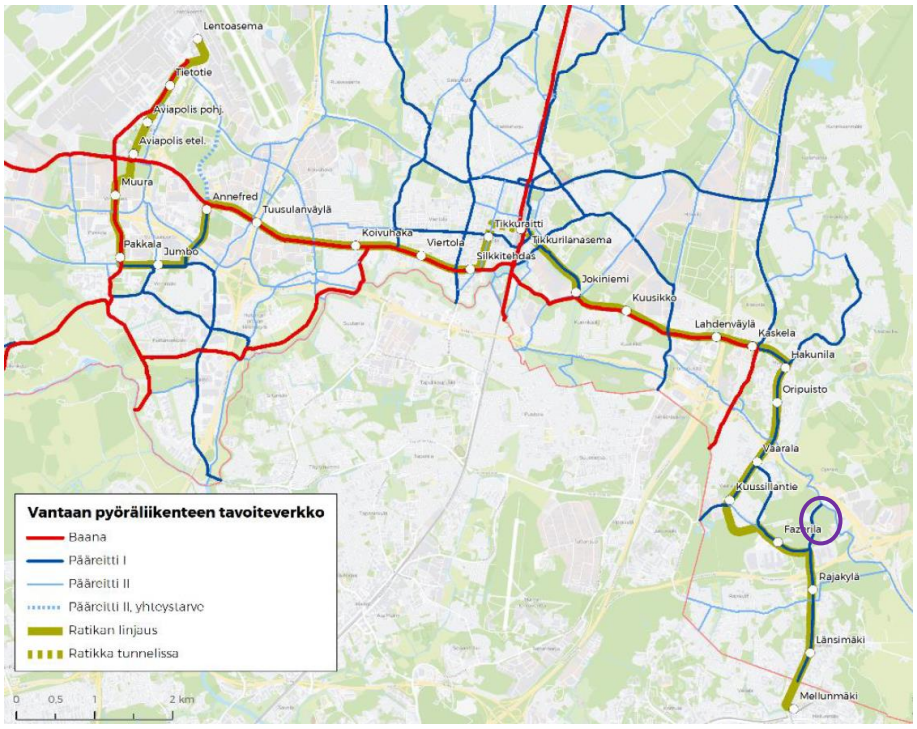
Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä ja Vantaan ratikalla arvioidaan päivittäin matkustavan noin 31 000 matkustajaa. Vuonna 2050 määrän arvioidaan ylittävän 45 000 matkustajaa. Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy 28.10.2022).

Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Kävely ja pyöräily

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Länsimäentielle on määritelty pääpyöräreitti I, jonka kriteerinä on korkea pyöräliikenteen nykyinen tai tavoiteltu määrä. Pääpyöräreitit ovat yhtenäisiä ja jatkuvia reittejä, mutta niiden ei tarvitse muodostaa yhtenäistä verkkoa. Suunnittelussa tavoitteena on sujuva geometria erityisesti risteyksissä.

Varikon työntekijöitä voidaan kannustaa työmatkapyöräilyyn hyvillä pyöräpysäköintiratkaisuilla ja sosiaalitiloilla. Polkupyöräpysäköinnin järjestämisestä on annettu kaavamääräys, jonka mukaan polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 300 k-m². Polkupyöräpaikat on oltava helposti käytettäviä, runkolukitteisia ja niistä vähintään puolet on oltava katettuja.



Kuva 30. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Kaava-alueen likimääräinen sijainti on osoitettu lilalla soikiolla.

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Alueelle sijoitettava toiminta tarvitsee vesihuoltoliitännät HSY:n vesijohto- ja jätevesiviemäriverkostoon.

Kaava-alueen eteläpuolelle on rakennettava vesijohto, joka kulkee Lemmenkujaa pitkin Vantaan ratikan varikon tontille. Liitospiste nykyiseen vesijohtoverkostoon on Lemmenkujan ja Fazerintien risteyksessä.

Kaava-alueelle rakennetaan Lemmenkujan jätevesiviemäri, joka johtaa jätevedet Ratikkavarikolta nykyiseen Fazerintien jätevesien viettoviemäriin.

Nykyisen verkoston putkikoot määrittävät verkostokapasiteetin kaava-alueen vesijohdossa ja jätevesiviemärissä.

Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Tonttien hulevesien hallinta

Vantaan raitiovaunuvarikkoalueen puhtaat kattovedet ja pintavedet kerätään ja imeytetään maaperään. Katualueen hulevedet johdetaan avo-ojia ja hulevesiviemäreitä pitkin edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle.

Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.

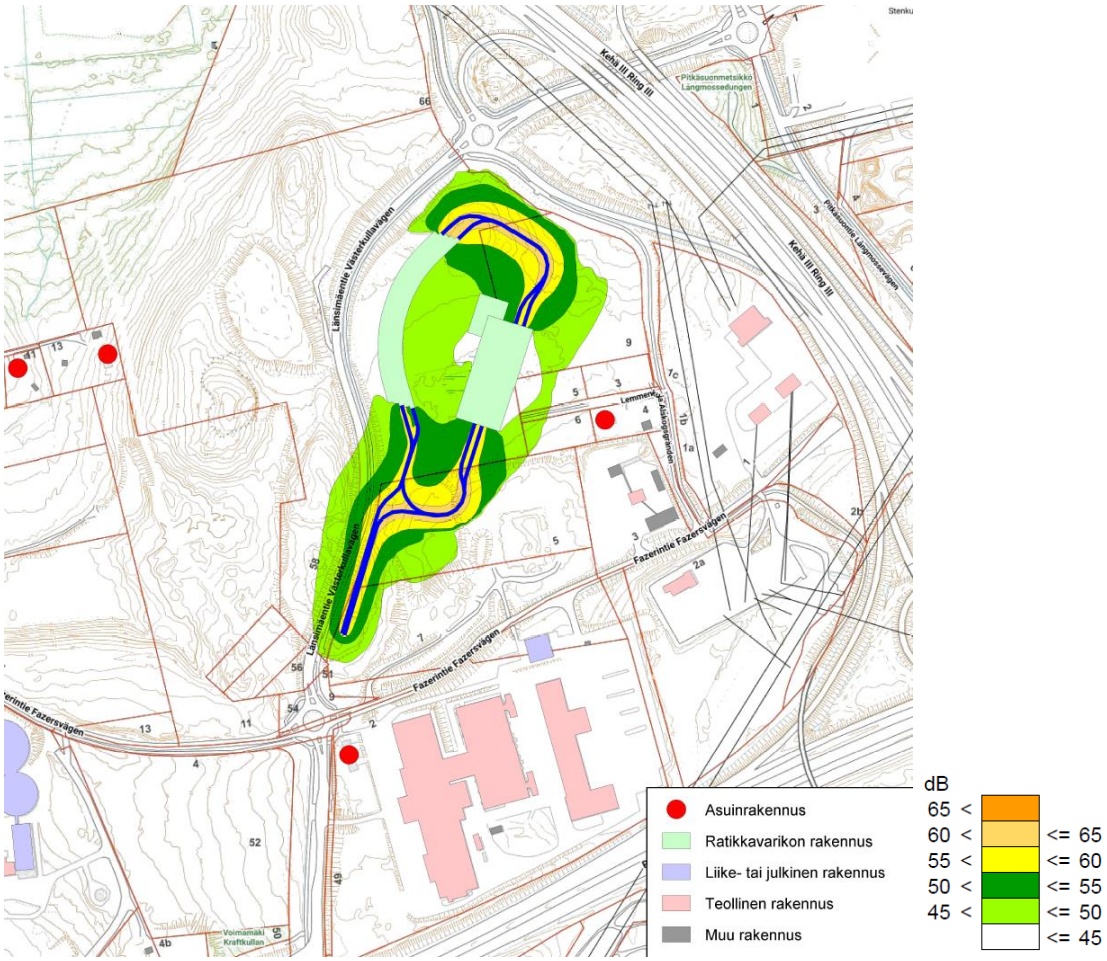
Ympäristöhäiriöt

Melu

Merkittävimmät melulähteet suunnittelualueen ympäristössä ovat Kehä III ja Porvoonväylä, joissa päiväaikainen melutaso nousee yli 75 dB:n. Länsimäentien päiväaikainen tiemelu on 70–75 dB. Suunnittelualueen keskiosan melutaso on päiväaikaan 50–55 dB ja yöaikaan 45–50 dB, mutta kasvaa kohti liikenneväyliä mentäessä.

Vantaan ratikan varikon alustavan hankesuunnitelman meluselvityksen *(Ramboll 1.7.2021*) mukaan ratikkavarikon raitiovaunuliikenteen aiheuttamat keskiäänitasot jäävät mallinnuksen perusteella lähimmällä asutuksella alle 45 dB:n sekä päivä- että yöaikaan. Mallinnuksen perusteella nykyisellä ratavarikon suunnittelulla erityiselle meluntorjunnalle ei ole tarvetta.

Asemakaavassa on annettu määräys, jonka mukaan ratavarikon rakennuksiin liittyvät äänilähteet (ilmanvaihtolaitteet, kompressorit ymv.) tulee suunnitella siten, että niiden aiheuttama melu ei ylitä ympäristöministeriön asetuksessa rakennusten ääniympäristöstä (796/2017) annettuja rajaarvoja (mm. laajakaistaisen äänen keskiäänitaso 45 dB ja enimmäistaso 50 dB, impulssimaiselle ja kapeakaistaiselle äänelle 5 dB em. arvoja alhaisemmat) rakennusten sisätiloissa tai ulkoalueilla. Huomioon on otettava myös Varikon läheisyydessä sijaitseva asuinrakennus.



Kuva 31. Päiväajan keskiäänitaso Varikkoalueella. Mallinnuksessa huomioitu raitiovaunuliikenne ratikkavarikon sisällä sekä tuleva ja lähtevä liikenne. Lisäksi ratikkavarikon r < 50 m kaarteissa on huomioitu kaarrekirskunta. (Ramboll 2021). Varikkoalueen suunnitelma on muuttunut ja varikkoaluetta on tiivistetty.

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla henkilöautoliikenteen vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan liikkumistapojen muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Kaavassa on annettu määräys, jonka mukaan rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan varikon rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös asumiseen ja muihin toimintoihin. Pohjavesi voi hetkellisesti samentua rakentamisen aikana. Rakentamisen aikaisten häiriöiden rajoittamiseen tulee kiinnittää huomiota hankkeen jatkosuunnittelussa ja toteutuksessa.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Alueen maankäyttö pienentää kohteen metsäaluetta ja hävittää monimuotoisuuden kannalta merkittävän boreaalisen piensuon alueelta. Maankäyttö vähentää myös osin lahokaviosammalen esiintymisaluetta sekä Metso I-luokan kangasmetsäaluetta.

Kaava-alueella on monimuotoisuuden kannalta merkittäviä pienialaisia kohteita, mutta niillä ei ole maankäyttöä estävää lainsuojaa. Metsäalueen itäosa jää varikon alustavan hankesuunnitelman mukaisesti pääosin rakentamattomaksi. Vaikka osa metsäalueesta säilytettäisiin, vaikuttaa sen osittainen rakentuminen reunavaikutuksen kautta jäljelle jäävään melko kapeaan puustoiseen osaan. Mäntymetsä kestää suhteellisen hyvin muutospainetta, mutta kuusivaltainen metsä ja suokohteet ovat alttiita muutokselle ja reunavaikutukselle.

Boreaalinen piensuo (Fazerilan suo 1) jää kaavassa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) ja varikon hankesuunnitelmassa rakentamisalueelle. Luontoselvityksessä (*Faunatican raportteja 38/2021*) kohde on arvotettu luokkaan III eli suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohde on metsälain 10 § erityisen arvokas elinympäristö. Metsälain 10 §:n tarkoittamien monimuotoisuuden kannalta erityisen tärkeiden elinympäristöjen ominaispiirteet tulee metsälain mukaan säilyttää tai niitä voidaan vahvistaa. Metsälakia ei kuitenkaan sovelleta oikeusvaikutteisen yleiskaavan alueella lukuun ottamatta maa- ja metsätalouteen ja virkistyskäyttöön osoitettuja alueita (2 §). Kaava-alue on yleiskaavassa yhdyskuntateknisen huollon aluetta.

Kaava-alueen itäosaan sijoittuu paikallisesti merkittävä **havupuuvaltainen tuore kangas** sekä pieni luonnontilainen tai luonnontilaisen kaltainen **korpisuo** (Fazerilansuo 2). Luontoselvityksessä (*Faunatican raportteja 38/2021*) havupuuvaltainen tuore kangas on arvotettu luokkaan III eli suositellaan säästämään, kun se on kohtuullisin keinoin mahdollista. Kohde ei ole lakikohde eikä se estä alueen maankäyttöä. Suuri osa tästä tuoreesta kangasalueesta jää rakentamisalueen ulkopuolelle. Korpisuo jää kokonaisuudessaan rakentamisalueen ulkopuolelle ja on osoitettu kaavassa suojaviheralueeksi, jolla ympäristö säilytetään. Korven vesitalouden muutokset riippuvat ET-alueella tehtävistä muutoksista alueen valuntaan. Kaavassa on annettu määräyksiä hulevesien käsittelystä. Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma. Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää määrällisesti ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut piha-alueen hulevedet tulee imeyttää tontilla. Hulevesiaiheissa tulee hyödyntää suo- ja metsälajeja sekä tulvaniittykasvillisuutta.

Lahokaviosammalen esiintymisalueesta osa jää hankesuunnitelman mukaiselle rakentamisalueelle. Muutama korpialueella oleva lahokaviosammalen esiintymä tulee sijoittumaan kaavassa osoitetulle suojaviheralueelle, jolla ympäristö säilytetään (EV/s). Vantaalla tehdyssä kokonaiskartoituksessa esiintymiä on löydetty runsaasti. Esiintymistiedon valossa mikään yksittäinen alue ei Vantaalla muodosta lajin kannalta niin merkittävää esiintymää, että kaavassa osoitettu maankäyttö vaarantaisi suotuisan suojelutason. Jäljelle jäävän esiintymisalueen osalta sen säilymiseen vaikuttaa pienilmaston, kosteuden ja lahopuujatkumon säilyminen.

Kaava-alueen **korkkikerroskääpähavainto** sekä osin **kilpikaarnamäntyesiintymä** jäävät kaavassa hankesuunnitelman mukaisen rakentamisalueen ulkopuolelle. Kaavassa osa kilpikaarnamännyistä on osoitettu merkinnällä suojeltava puu. Määräysten mukaan puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.

Kaavassa on annettu määräyksiä korttelialueen kasvillisuudesta. Kaavassa korttelin reuna-alueita on osoitettu alueen osina, joiden puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Tontin rakentamattomilla osin tulee säilyttää

olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan tai istuttaa uutta puustoa. Tontille rakennettavat luiskaukset tulee maisemoida kerroksellisin istutuksin. Suositellaan ainakin osittaista metsitystä, kunttaa tai niittyä sekä myös isojen taimien käyttöä. Hulevesien osalta tontilla tulee suosia kasvillisuuspintoja ja hulevesiaiheissa tulee hyödyntää suo- ja metsälajeja sekä tulvaniittykasvillisuutta. Tontin rakennusluvassa rakennettavaksi suunnitellun alueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoitetaso 0,9. Kortteleiden kattorakenteiden tulee olla vahvistettuja siten, että kasvikattojen rakentaminen on mahdollista. Rakennusten katoista vähintään 35 % tulee rakentaa kasvikattoina. Kasvikattojen kasvillisuus tulee yhteensovittaa mahdollisten aurinkopaneelien kanssa. Kasvikaton kasvualusta on oltava vähintään 60 mm.

Vaaralan varikon luontoselvityksen (Vantaan kaupunki, 31.10.2024) mukaan rakentaminen vähentää väistämättä viheralueiden pinta-alaa ja heikentää luontoarvojen edustusta, mutta haittoja voidaan vähentää säilyttämällä vanhaa puustoa, lahopuuta ja panostamalla laadukkaisiin viherratkaisuihin. Alueen viherrakentamisessa tulisi huomioida paikalliset luontotyypit ja lajisto luonnon monimuotoisuuden tukemiseksi. Kaavassa on annettu määräys, jonka mukaan tontin rakennettavilla osilla olevaa lahopuuta on hyödynnettävä tontin rakentamattomilla osilla.

Liito-oravat

Luontoselvityksen (Faunatican raportteja 38/2021) perusteella ei Kuussillan kaavarunkoalueella rakentuviksi suunnitelluilla osa-alueilla havaittu liito-oravaa tai liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikoiksi soveltuvia kolopuita tai muita pesäpaikkoja. Koska alueelta kuitenkin on tiedossa papanahavainto vuodelta 2020, on liito-oravan esiintymistä ja kolopuiden ilmaantumista soveltuvilla metsäalueilla hyvä seurata.

Varikon asemakaava ei heikennä liito-oravalle soveltuvien metsäalueiden kytkeytymistä muuhun metsäverkostoon. Kaava-alueen itäosa on merkitty suojaviheralueena ja ET-korttelin reuna-aluetta on merkitty säilytettävän metsän alueena. Kaava-alueen ympäristöön jää rakentamisen jälkeen puustoisia yhteyksiä ja väylien ylitysmahdollisuuksia.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien perustamista sekä uusien rakennusten rakentamista varten tehtävistä maankaivuista. Kaavan mukainen rakentaminen vaatii huomattavia tasauksia alueella.

Vaaralan lohkareikko jää kaava-alueen ulkopuolelle. Lohkareikon säilymiseen tulee kiinnittää huomiota alueen rakennustoimien aikana.

Vesistöt ja vesitalous

Pintavedet

Vantaan ratikkavarikon viitesuunnitelman vaikutusten arvioinnin (Ramboll Finland Oy 2021) yhteydessä on laadittu hulevesiselvitys. Alueella ei ole merkittäviä pienvesikohteita vaan lähimmät pienvesikohteet sijaitsevat noin kilometrin etäisyydellä alueen pohjoispuolella. Selvityksen mukaisesti pohjoispuolella sijaitseviin pienvesikohteisiin kohdistuvat vaikutukset jäävät vähäisiksi, koska vain pieni osa suunnittelualueesta kuuluu Kormuniitynojan valuma-alueeseen. Merkittävien pienvesikohteiden tilan turvaamisen kannalta olennaista on säilyttää alueelta lähtevät virtaamat mahdollisimman lähellä nykytilaa sekä huolehtia lähtevien hulevesien laadusta. Myöskään 2024 kaupungin omana työnä laaditun, aiempia selvityksiä täydentävän Vaaralan varikon luontotyyppiselvityksen (31.10.2024) mukaan kaavoitettavalla alueella ei maastossa havaittu noroja tai muita vesilain 2. luvun 11 §:n mukaisia kohteita.

Rakentamisen myötä aiemmin metsävaltainen alue muuttuu rakennetuksi ja alueen päällystetyn alan pinta-alamäärä kasvaa, jolloin imeytyminen ja haihdunta mahdollisesti heikentyvät ja pintavalunnan eli hulevesien määrä lisääntyy. Ensisijaisesti pitäisi pyrkiä ehkäisemään hulevesien muodostumista suosimalla varikkoalueella vettä läpäiseviä pintoja ja viherkattoja. Varikkoalueen rakentamisen myötä alueen valuntaolosuhteet muuttuvat vettä läpäisemättömän pinta-alan kasvaessa. Varikon alustavan hankesuunnitelman mukaisesti rakennetussa tilanteessa varikkoalueella on kattopinta-alaa noin 1,2 ha, päällystettyä pintaa noin 1,2 ha ja piha- ja viheraluetta noin 0,4 ha. Rakentamisen jälkeen eri pinnoilta muodostuu hulevesiä noin 311 m^3 eli noin 8-kertaisesti nykytilaan verrattuna. Hulevesihallinnan tarve alueella on noin 270 m^3.

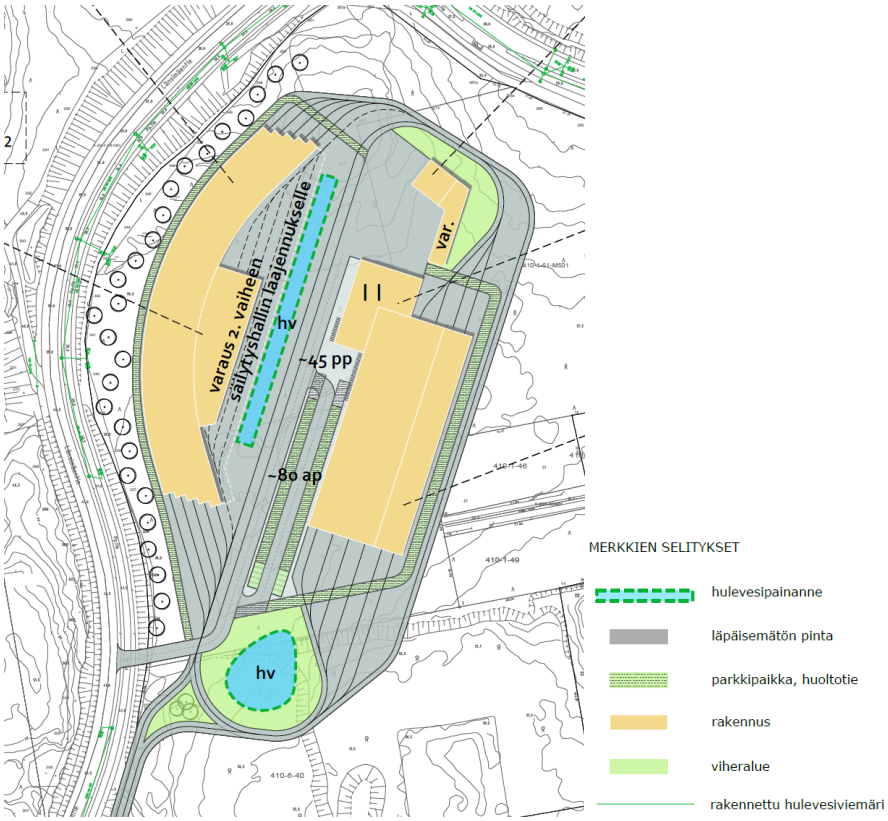
Varikon piha-alueen hulevesiä ei suositella imeytettäväksi. Ainoastaan hyvälaatuisten varikon kattovesien imeyttämistä suositellaan, jolla pystytään kompensoimaan sekä kaava-alueen että raitiolinjan maankäytön muutoksesta aiheutuvan pohjavesimuodostumisen menetykset. Maaperän soveltuvuus imeyttämiseen täytyy varmistaa maaperäselvityksellä ja vedenjohtamiskokeilla. Lisäksi täytyy selvittää, ettei hulevesi-imeytys vaaranna pohjavettä.

Liikennöidyiltä alueilta muodostuvat hulevedet sisältävät epäpuhtauksia ja haitta-aineita, joten näiden vesien imeyttämisedellytyksiä tulee arvioida kriittisemmin ja vesiä suositellaan ensisijaisesti käsiteltävän esim. biosuodatuksen avulla ennen niiden johtamista eteenpäin. Lisäksi on jatkossa tarkistettava mahdollisen öljyn erotuksen tarve. Tarvittaessa liikennöityjen alueiden vedet ohjataan hulevesiviemäriin ja sitä kautta Kehä III:n varressa olevalle hulevesipumppaamolle.

Hulevesien hallinnan tavoitteena on säilyttää tontilta purkautuva virtaama rakentamista edeltävällä tasolla. Näin ollen hulevesiä, joita ei voida imeyttää, täytyy viivyttää ennen verkostoon tai ojaan johtamista. Alueella muodostuvat vedet ehdotetaan viivytettävän viherpintaisissa matalissa painanteissa, joihin vedet kerääntyvät pintoja pitkin. Jos hulevesiä halutaan mahdollisuuksien mukaan puhdistaa, voidaan painanteena käyttää biosuodatuspainannetta. Viivytysrakenteesta lähtevää virtaamaa tulee säätää mahdollisuuksien mukaan luonnollista virtaamaa vastaavaksi.

Kaavassa on annettu määräyksiä hulevesien hallinnasta. Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesirakenteiden viivytystilavuuden tulee olla 1m^3 jokaista 100 m^2 vettä läpäisemätöntä pintaa kohden. Rakentamislupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma. Hulevesien hallinnassa tulee noudattaa Vantaan hulevesien toimintamallia (2014) sekä Vantaan ratikan Varikon hulevesiselvityksen (2021) periaatteita ja menetelmiä. Hulevedet tulee viivyttää määrällisesti ja käsitellä laadullisesti tontilla huomioiden pohjavesialueen asettamat reunaehdot ennen johtamista hulevesiviemärin kautta vastaanottavaan Kormuniitynojan vesistöön. Kormuniitynojan vedenlaatu ei saa heikentyä. Liikennöintialueet, pysäköintialueet sekä alueet, joilla raitiovaunuja säilytetään ja huolletaan, tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Näiden alueiden hulevesien viivytysaltaita tai -painanteita ei tule sijoittaa pohjavesialueelle, ja alueiden valumavedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle. Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää määrällisesti ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut piha-alueen hulevedet tulee imeyttää tontilla.

Kaavassa on annettu myös määräys, että kortteleiden kattorakenteiden tulee olla vahvistettuja siten, että kasvikattojen rakentaminen on mahdollista. Rakennusten katoista vähintään 35 % tulee rakentaa kasvikattoina. Kasvikatto osaltaan viivyttää hulevesiä etenkin normaaleilla sadetapahtumilla.



Kuva 32. Ote ratikkavarikon hulevesien hallintasuunnitelmasta (Ramboll 2021). Varikon tontin suunnitelma on muuttunut kuvassa esitetystä.

Fazerintien itäosassa Valion kiinteistön alueella on nykytilassa viivytysallas-tyyppinen ojarakenne, jonka valuma-alue on nykytilassa alle 10 ha. Länsimäentien hulevesien virtaussuuntaa esitetään ohjattavaksi Fazerintien viivytysrakenteelle, jolloin viivytysrakenteen valuma-alueeksi tulisi noin 13 ha. Ratikkalinjalta (500 m + 300 m) viivytysrakenteelle tulee noin 88 m^3 viivytettäviä hulevesiä. Lähialueiden rakentamisen toteutuessa viivytykseen tuleva virtaama on arviolta 1 m^3/s ja 10 minuutin hulevesikertymä on noin 600 m^3. Viivytysalueen pinta-ala on 1 200 m^2, jolloin viivytystilavuus 0,5 m keskisyvyydellä on noin 600 m^3. (*Vantaan ratikan hulevesiselvitys, WSP Finland Oy 2019*)

Katualueelta tulvavedet tulee johtaa hallitusti eteenpäin. Vedet eivät saa ohjautua yksityisen naapurikiinteistön puolelle.

Pohjavedet

Vuoden 2022 pohjavesiselvityksen mukaan pohjavesivaikutukset muodostuvat lähinnä rakentamisen aikana, jolloin maanrakennustoimet voivat paikallisesti samentaa pohjavettä tai edellyttää pohjaveden pinnantason alentamista ja sen myötä aiheuttaa muutoksia pohjaveden virtaussuunnissa. Samentuminen on väliaikaisia ja palautuu ennalleen maanrakennustöiden loputtua. Pohjaveden pinnantasossa tapahtuu pientä pysyvää alenemista mikä johtuu alueen pinnoituksesta. Varikkoalueen pohjavesialueen sisäpuolelle jäävän osuuden rakentaminen vähentää yksinään pohjavedenmuodostusta noin 13 m^3/vrk. Rakentamisen lisäksi riskin pohjaveden laadulle muodostavat työkoneiden mahdolliset vahinkotilanteet, kuten bensiini- ja öljyvuodot. Riskejä on mahdollista pienentää noudattamalla Helsingin kaupungin rakentamisohjetta pohjavesialueella, Vantaan kaupungin rakennusjärjestystä (§ 53 ja § 54) sekä rakentamisenaikaista pohjavesien seurantaohjelmaa. Esimerkiksi pintamaata ei saa varastoida pohjavesialueella. Lisäksi riskejä voidaan pienentää käyttämällä pohjavesiympäristölle vaarattomia rakennusmateriaaleja. Toiminnan aikana hankkeesta voi muodostua pohjavesivaikutuksia esimerkiksi onnettomuus- ja vahinkotilanteiden

seurauksena. Normaalin radan ja kaava-alueiden toiminnan aikana ei tyypillisesti muodostu uusia pohjavesivaikutuksia. *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise Oy 2022)*

Pohjavesialueen huomioimisesta on annettu kaavamääräyksiä. Pohjavesiolosuhteiden säilyttämisen huomioimiseksi alueen viherrakentamisessa suositellaan käytettäväksi valmiiksi juurrutettuja kasvimattoja, kuten kunttaa, niittymattoa ja siirtonurmea. Näin pyritään estämään humuksen pääsy pohjaveteen. Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. Liikennöintialueet, pysäköintialueet sekä alueet, joilla raitiovaunuja säilytetään ja huolletaan, tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Näiden alueiden hulevesien viivytysaltaita tai -painanteita ei tule sijoittaa pohjavesialueelle, ja alueiden valumavedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Rakennusluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja pohjaveden seurantaohjelma.

Suunnittelualueen rakennushankkeista tulee laatia työmaa-aikainen hulevesisuunnitelma, jossa arvioidaan kohteen vaikutukset pohjavesiin ja muihin erityispiirteisiin sekä rakentamisen aikainen hulevesien hallinnan tarve ja ratkaisut. Pohjavesiolosuhteiden ja vaikutusten arvioinnin tarkentamiseksi varikon alueelle ja sen välittömään läheisyyteen, on asennettu kesällä ja syksyllä 2021 yhteensä kolme uutta pohjavesien tarkkailuputkea. Putket on asennettu pinnantason ja pohjavesialueen rajan varmistamiseksi sekä pohjavesivaikutusten seurantaa varten. Suunnittelualueen eteläpuolella sijaitsee ennestään kolme pohjavesiputkea. *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise Oy 2022)*

Länsimäentiellä on nykyisellään pohjavesisuojaukset. Yhteys varikolle on suunniteltu tien itäpuolelle. Tässä yhteydessä pohjavedensuojausratkaisut tulee suunnitella uudelleen. *(Vaaralan raitiotielinjauksen, Varikon ja Hopeatien kaava-alueen pohjavesivaikutusten arviointi, Sitowise Oy 2022)*

Vuoden 2022 selvityksen mukaan varikon rakentamisen aikaiset vaikutukset kohdistuvat virtaussuunnan vuoksi rakentamistoimien eteläpuolelle. Varikon rakentaminen on pitkäaikaista ja rakentamisella tulee olemaan vaikutuksia läheiselle vedenottamolle. Vaikutukset ovat ajoittainen veden samentuminen. Rakentamisen aikaisia vaikutuksia ovat veden ajoittainen samentuminen.

Kohde edellyttää pohjaveden hallintasuunnitelmaa ja rakentamisen aikana kattavaa pohjavesiseurantaa.

Varikon alueen pohjavesiselvitystä ryhdyttiin tarkentamaan vuonna 2024. Vuoden 2025 alustavien tuloksien ja pohjaveden virtausmallin mukaan alueen pohjaveden pinnan taso ei tule muuttumaan Vantaan ratikan varikon rakentamisen aikana tai sen vuoksi. Suunnitelmien perusteella ratikkavarikon alueelle tulevat rakenteet sijoittuvat vallitsevan pohjaveden pinnan (n. +36) tason yläpuolelle (alue tasataan n. +39 tasolle). Näin ollen rakentamisen aikana ei ole tarpeen laskea pohjaveden pinnan tasoa, eikä pohjaveden pinnan tasoon kohdistu rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Alustavien tuloksien mukaan imeyttämällä puhtaita hulevesiä, kuten kattovesiä, pohjaveden pinnan taso voidaan säilyttää nykyisellä korkeudella myös varikon toiminnan aikana.

Erityistoiminnat
300 metrin sisälle Valion tehtaista eikä Fazer leipomot Oy:n tai Långmossenin jätteenpolttolaitoksen konsultointivyöhykkeille ei kaavalla osoiteta herkkiä toimintoja. Rakentamiselle ei ole tarvetta kaavassa esittää rajoitteita.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavalla mahdollistetaan ratikkavarikon rakentaminen, mikä poistaa hiilinieluja olemassa olevan metsän kaatamisen yhteydessä ratikkavarikon rakentamisen alta.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan (Sitowise Oy, 13.5.2020) resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen 2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

Varikon viitesuunnittelun yhteydessä on laadittu *Varikon hiilineutraaliusselvitys* (*Ramboll 2021*). Selvityksessä on laadittu perustason skenaario (BAU) sekä minimiskenaario, jossa on huomioitu eri osa-alueilla löydetyt tehokkaimmat hiilijalanjäljen vähennystoimenpiteet.

Perusskenaariossa on oletettu, että varikko rakennetaan tavanomaisilla ratkaisuilla. Tällöin päästöistä 35 % muodostuu talonrakentamisesta, 28 % energianpäästöistä (50 vuoden käytön aikana), 26 % infrarakentamisesta ja loput 11 % hiilivarastojen muutoksista. Eri osa-alueiden kokonaispäästöt ovat:

- Talorakentaminen: 6 085 tCO_2e
- Infrarakentaminen: 4 435 tCO_2e
- Energia: 4 866 tCO_2e
- Hiilivarastot: 1 845 tCO_2e

Hiilineutraaliusskenaariossa on eri osa-alueille tunnistettu mahdollisuuksia ja toimenpiteitä pienentää hiilijalanjälkeä. Hiilineutraaliusskenaariossa jäljelle jäävien päästöjen jakautuminen on erilainen kuin perusskenaariossa. Hiilineutraaliusskenaariossa osa-alueiden päästöt ovat seuraavat:

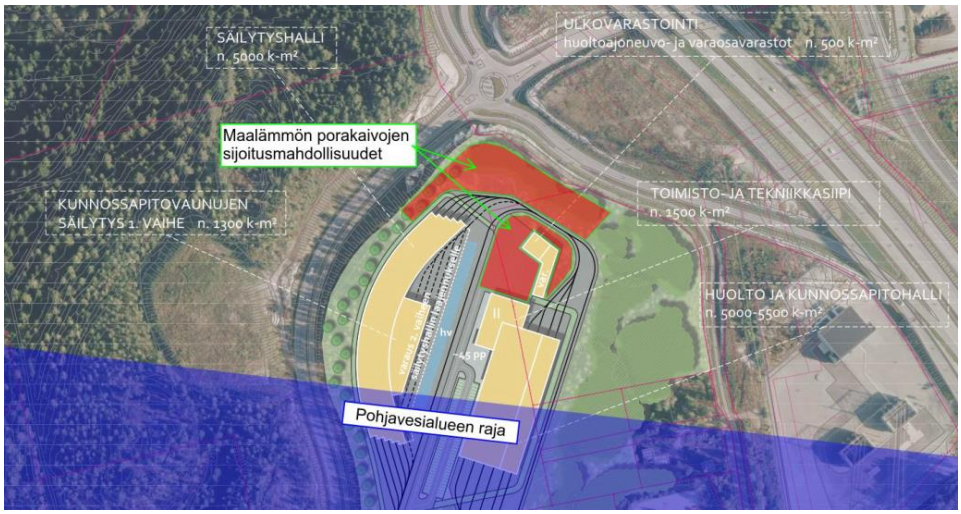
- Talorakentaminen: 3 534 tCO_2e (- 42 % verrattuna perusskenaarioon)
- Infrarakentaminen: 2 940 tCO_2e (-34 % verrattuna perusskenaarioon)
- Energia: 3 976 tCO_2e (-18 % verrattuna perusskenaarioon)
- Hiilivarastot: 953 tCO_2e (- 48 % verrattuna perusskenaarioon)

Selvityksessä tunnistettujen toimenpiteiden avulla voisi olla mahdollista pienentää ratikan varikon hiilijalanjälkeä noin 35 %. Koska selvitys on tehty alustavassa hankesuunnitelmavaiheessa, on todennäköistä, että perusskenaario ja hiilineutraaliusskenaariot tarkentuvat suunnitelmien tarkentuessa. Jatkosuunnittelussa on tärkeää tunnistaa tarkempia ja uusia toimenpiteitä päästöjen pienentämiseksi jatkuvan kehityksen periaatteella päivittämällä laskentoja säännöllisesti.

Laskelmien perusteella suurimmat potentiaalit pienentää Varikon alueen hiilijalanjälkeä ovat talonrakentamisessa ja energiassa. Tehokkaimmin hiilineutraaliin varikkoalueen rakentamiseen johtavat seuraavat toimenpiteet:

- Infrarakentaminen
    - Massakoordinaatio/ylijäämämaiden hyötykäyttö
    - Betonimurskeen hyödyntäminen tukikerroksessa
    - Pintamaiden hyödyntäminen viher- ja hulevesirakenteissa
- Talonrakentaminen
    - Rakenteiden optimointi
    - Puurakentaminen
    - Vähähiilinen betoni
    - Uusiokäytön potentiaali
- Energia
    - Kaukolämpö ja lauhdelämpöpumppu
    - Maalämpö
- Hiilivarastot ja vihertehokkuus
    - Muiden alueiden metsittäminen
    - Hiiltä sitovan kasvillisuuden istuttaminen alueelle

Maalämmön hyödyntäminen vähentää tehokkaasti operatiivisia päästöjä elinkaaren aikana. Arvioidun energiataseen perusteella suurusluokaltaan n. 20–25 kpl energiakaivokenttä (noin 220–230 kW lämpöpumpputeho) riittäisi kattamaan 90 % vuotuisesta lämmitysenergiatarpeesta tehopeiton ollessa noin 40 %. (Hiilineutraaliusselvitys, 2021)



Kuva 33. Maalämmön porakaivojen sijoitusmahdollisuudet. (Ramboll 2021).

Varikon asemakaavassa on annettu määräyksiä rakentamisen hiilineutraaliudesta sekä energiaa koskevia määräyksiä.

Infrarakentamiseen liittyen korttelialueella muodostuvia pintamaita tulee hyödyntää korttelialueen viher- ja hulevesirakentamisessa. Välivarastoinnissa tulee huomioida pohjavesialueen rajaus ja tarvittaessa sijoittaa pintamaiden välivarasto suunnittelualueen ulkopuolelle, kuitenkin mahdollisimman lähelle varikkoaluetta.

Rakentamiseen liittyen rakennusten suunnittelussa ja rakentamisessa on sovellettava energiatehokkaita ja hiilijalanjäljeltään vähäisiä ratkaisuja. Kaikki rakenteet ja rakennukset on suunniteltava pitkäikäisiksi, mahdollisimman muuntojoustaviksi, helposti huollettaviksi ja korjattaviksi. Suunnittelussa ja rakentamisessa on pyrittävä mahdollistamaan rakennusosien uudelleenkäyttö. Uusiomateriaalien ja uudelleenkäytettävien rakennusosien hyödyntämisen mahdollisuudet on tarkasteltava turvallisuus, terveellisyys, ilmastovaikutukset ja pohjavesialueen reunaehdot ja rajaus huomioiden. Alueella tulee käyttää hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja kuten kierrätettyjä rakennusosia, uusiomateriaaleja tai betonirakenteissa vähähiilistä betonia. Materiaalien tulee myös olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia. Rakennusten on oltava julkisivuiltaan pääosin puuta. Rakennuksille on laadittava materiaaliseloste, joka sisältää koneluettavassa muodossa tiedot rakentamisessa käytetyistä materiaaleista ja tuotteista.

Energiaan liittyen Rakennuksissa tulee pyrkiä korkeaan energiatehokkuuteen. Rakennuksissa ja toiminnoissa syntyvä hukkalämpö on hyödynnettävä. Hyödyntäminen tulee osoittaa rakennusluvan yhteydessä laaditulla selvityksellä. Kiinteistöllä tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Uusiutuvan energian tuottamiseen ja hyödyntämiseen tarkoitetut tekniset laitteet ja varusteet on suunniteltava osaksi rakennusten arkkitehtuuria. Kattorakenteiden tulee olla vahvistettuja siten, että aurinkopaneelien sijoittaminen katoille on mahdollista. Kattorakenteiden vahvistuksissa on varauduttava aurinkopaneelien asentamiseen vähintään 50 % kattopinta-alasta. Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakennusluvan yhteydessä.

Hiilijalanjälkeen ja hiilikädenjälkeen liittyen rakennushankkeelle tulee laatia ilmastoselvitys, jossa esitetään hiilijalanjälki ja hiilikädenjälki. Selvityksessä on osoitettava, miten hankkeessa pienennetään hiilijalanjälkeä ja kasvattamaan hiilikädenjälkeä suhteessa tavanomaiseen ratkaisuun liittyen energiaratkaisuihin, rakennusmateriaaleihin sekä infra- ja esirakentamiseen. Ilmastoselvitystä tulee tarkistaa ja päivittää eri vaiheiden ja tärkeiden valintojen yhteydessä, esimerkiksi hankesuunnittelun jälkeen ja valittaessa lämmitysratkaisua tai runkomateriaalia. Selvitys tulee liittää rakennuslupahakemukseen.

Vihertehokkuus

Asemakaavassa yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelta (ET) vaaditaan kaavan määräyksissä 0,9 vihertehokkuus. Vihertehokkuuden – viherpintojen, puiden, läpäisevien pintojen ja kasvillisuuspintaisten viivytyspainanteiden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä.

Vantaan asemakaavoituksessa on linjattu 1.9.2020, että kaikissa asemakaavoissa tarkistetaan vihertehokkuuden toteutuminen. Vihertehokkuus-menetelmän avulla luodaan viihtyisää elinympäristöä ja toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutoksen sopeutumisen mukaisia suunnitteluperiaatteita. Vihertehokkuudella vastataan myös Vantaan resurssiviisauden tiekartan asettamiin tavoitteisiin. Vihertehokkuutta lasketaan Vantaalla Ilmastonkestävä kaupunki -hankkeessa luodulla ja Vantaalle muokatulla laskurilla. Vihertehokkuudella tarkoitetaan vihreän ja läpäisevän pinnan painotettua määrää alueella (tontti tai kortteli).

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tieliikenteen melu on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Alueelle osoitettu suojaviheralue (EV) nimetään Havumalmiksi / Barrmalmen.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2024. Koko ratikkahankkeesta on tehty investointipäätös vuonna 2023. Ratikan rakentaminen tapahtuu v. 2025–2029, ja varikon noin vuosina 2025–2027.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus	Milja Halmkrona	aluearkkitehti, vs. (2.9.2024 alkaen)
	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti (19.6.2023 alkaen)
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti (18.6.2023 asti)
	Jukka-Veli Heikka	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
Vantaan ratikka	Hannu Lehtikankare	hankejohtaja (1.1.2025 alkaen)
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö (1.9.2024 asti)
		hankejohtaja, va. (2.9.-31.12.2024)
	Henry Westlin	hankejohtaja (16.9.2023-1.9.2024)
	Tiina Hulkko	hankejohtaja (15.9.2023 asti)
	Justiina Nieminen	suunnittelupäällikkö (2.9.2024 alkaen)
	Petra Linnasaari	suunnitteluinsinööri
Kadut ja puistot	Antti Auvinen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikennesuunnittelupäällikkö

	Heikki Väänänen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Ville Selonen	ympäristösuunnittelija
Ympäristökeskus	Maarit Rantataro	johtava ympäristötarkastaja
	Tommi Wallenius	ympäristötarkastaja
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
	Marja Vuorinen	ympäristösuunnittelija
	Eira Linko	projektikoordinaattori
Rakennusvalvonta	Ifa Kytösaho	johtava lupa-arkkitehti
	Panu Latvala	lupa-arkkitehti
Mittaus- ja geopalvelut	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaupunkiliikenne Oy:

	Riku Raitala	hankejohtaja
	Jarno Köykkä	hankejohtaja
	Lotta Koski-Lammi	omistajaohjaus

Hankesuunnittelun konsultit:

Arkkitehtityöhuone APRT Oy	Teemu Palo	arkkitehti
	Jussi Vakkilainen	arkkitehti
Boost Brothers Oy	Suvi Seppälä	rakennuttamisen asiantuntija

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 11. päivänä helmikuuta 2025

Milja Halmkrona	Tea Taponen
aluearkkitehti, vs.	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	092 Vantaa	**Täyttämispvm**	08.04.2024
Kaavan nimi	931200 Vantaan ratikka: Varikko		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Hyväksymispykälä		**Kunnan kaavatunnus**	092931200
Generoitu kaavatunnus			
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	6,3290	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	6,3290
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	

Ranta-asemakaava	**Rantaviivan pituus [km]**	
Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

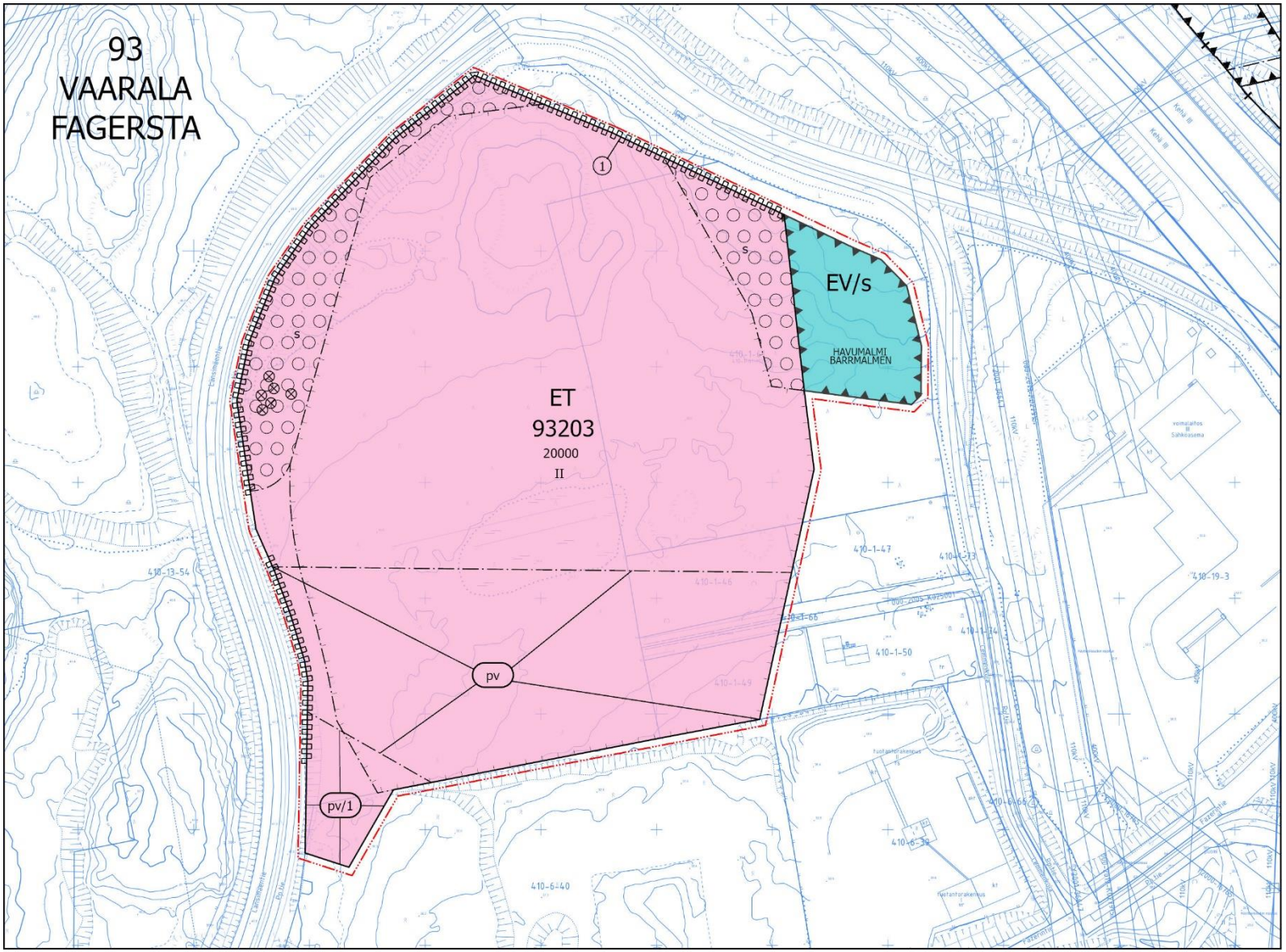
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**6,3290**	**100,0**	**0**		**6,3290**	**20000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä	6,3290	100,0	0		6,3290	20000
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	**6,3290**	**100,0**	**0**		**6,3290**	**20000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä						
E yhteensä	6,3290	100,0	0		6,3290	20000
ET	5,9925	94,7	0		5,9925	20000
EV	0,3365	5,3	0		0,3365	0
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavaehdotus

Vantaan kaupunki 11.2.2025

0 50 100 200 Metriä

1/4

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

931200

Päiväys
Datum

11.2.2025

Vantaan kaupunki

Vantaan ratikka: Varikko

Vanda stad

Vandaspåran: Depå

Kaupunginosa 93, VAARALA

Stadsdel 93, FAGERSTA

Asemakaava
Kortteli 93203 ja erityisalue.

Detaljplan
Kvarteret 93203 och specialområde.

Tonttijako
Kortteli 93203.

Tomtindelning
Kvarter 93203.

1:2000

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

ET

Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue.

Alueelle saa sijoittaa raitiovaunuvarikon ja raitiovaunuliikenteen toimintaan liittyvät korjaamo- sekä huoltotilat.

Alueelle saa rakentaa pääkäyttötarkoitukseen liittyvää toimisto- ja sosiaalitilaa.

ARKKITEHTUURI JA LAATU

Rakennukset, rakennelmat, rakenteet sekä tukimuurit on toteutettava arkkitehtuuriltaan korkeatasoisesti. Erityisesti tulee huomioda näkymät Kehä III:n suunnasta.

Rakennusten on oltava julkisivuiltaan pääosin puuta. Julkisivujen suunnittelussa ja toteutuksessa tulee huomioida kaupunkikuvalliset arvot ja vähäinen huoltotarve.

ENERGIA

Rakennuksissa tulee pyrkiä korkeaan energiatehokkuuteen.

Rakennuksissa ja toiminnoissa syntyvä hukkalämpö on hyödynnettävä. Hyödyntäminen tulee osoittaa rakentamisluvan yhteydessä laadituilla selvityksellä.

Kiinteistöllä tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Uusiutuvan energian tuottamiseen ja hyödyntämiseen tarkoitetut tekniset laitteet ja varusteet on suunniteltava osaksi rakennusten arkkitehtuuria.

Kattorakenteiden tulee olla vahvistettuja siten, että aurinkopaneelien sijoittaminen katoille on mahdollista. Kattorakenteiden vahvistuksissa on varauduttava aurinkopaneelien asentamiseen vähintään 50 % kattopinta-alasta.

Mahdolliset energiakaivot tulee sovittaa alueen ympäristörakentamiseen. Niiden tarkempi sijainti, määrä sekä muut ominaisuudet määritellään tapauskohtaisesti rakentamisluvan yhteydessä.

HIILINEUTRAALIUS

Rakennusten suunnittelussa ja rakentamisessa on sovellettava energiatehokkaita ja hiilijalanjäljeltään vähäisiä ratkaisuja.

Kaikki rakenteet ja rakennukset on suunniteltava pitkäikäisiksi, mahdollisimman muuntojoustaviksi, helposti huollettaviksi ja korjattaviksi.

Suunnittelussa ja rakentamisessa on pyrittävä mahdollistamaan rakennusosien uudelleenkäyttö.

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

Kvartersområde för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk försörjning.

I området får placeras en spårvagnsdepå och tillhörande reparationsverkstads- och servicelokaler som anknyts till spårvagntrafikens funktioner.

Kontors- och sociallokaler med anknytning till det huvudsakliga användningsändamålet får byggas i området.

ARKITEKTUR OCH KVALITET

Byggnaderna, konstruktionerna, strukturerna och stödmurarna ska byggas så att de håller hög arkitektonisk klass. Särskit vyerna från Ring III ska tas i beaktande.

Byggnaderna ska till fasaderna huvudsakligen bestå av trä. Vid planeringen och byggande av fasaderna bör ta hänsyn till urbana värden och lågt underhållsbehov.

ENERGI

Hög energieffektivitet ska eftersträvas i byggnader.

Spillvärme som uppstår från byggnader och verksamheter ska återvinnas. Återvinning ska bevisas med en utredning som företes i samband med bygglovsansökan.

Förnybar energi ska produceras på fastigheten. Tekniska anordningar och utrustning avsedda för produktion och utnyttjande av förnybar energi ska planeras som en del av byggnadernas arkitektur.

Takkonstruktioner ska vara förstärkta så att det är möjligt att placera solpaneler på taken. Vid förstärkning av takkonstruktioner måste installation av solpaneler vara förberedat på minst 50 % av takytan.

Eventuella energibrunnar ska anpassas till områdets miljöbyggande. Deras mer exakta positioner, antal och övriga egenskaper fastställs från fall till fall i samband med bygglovet.

KLIMATNEUTRALITET

Vid planeringen och byggandet av byggnaderna ska sådana lösningar tillämpas som är energieffektiva och har ett litet koldioxidavtryck.

Alla konstruktioner och byggnader ska planeras som långvariga, så flexibla som möjligt och som lätta att uppehålla och renovera.

Vid planeringen och byggandet ska insatser göras för att möjliggöra återanvändning av konstruktionsdelar.

Alueella tulee käyttää hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja kuten kierrätettyjä rakennusosia, uusiomateriaaleja tai betonirakenteissa vähähiilistä betonia. Materiaalien tulee myös olla kestäviä, pitkäikäisiä ja helposti huollettavia.

I området ska man använda material som till sitt koldioxidavtryck ger låga utsläpp, såsom återvunna byggnadsdelar, återanvänt material eller koldioxidsnål betong i betongkonstruktioner. Materialen ska också vara hållbara, varaktiga och lättskötta.

Uusiomateriaalien ja uudelleenkäytettävien rakennusosien hyödyntämisen mahdollisuudet on tarkasteltava turvallisuus, terveellisyys, ilmastovaikutukset ja pohjavesialueen reunaehdot ja rajaus huomioiden.

Möjligheterna att utnyttja returmaterial och byggnadsdelar som kan återanvändas ska granskas med beaktande av säkerhet, hälsa, klimatpåverkan och grundvattenområdets ramvillkor och avgränsning.

Rakennuksille on laadittava materiaaliseloste, joka sisältää koneluettavassa muodossa tiedot rakentamisessa käytetyistä materiaaleista ja tuotteista.

För byggnader ska utarbetas en materialspecifikation med maskinläsbara uppgifter om de material och produkter som använts vid byggandet.

Rakennushankkeelle tulee laatia ilmastoselvitys, jossa esitetään hiilijalanjälki ja hiilikädenjälki. Selvityksessä on osoitettava, miten hankkeessa pienennetään hiilijalanjälkeä ja kasvatetaan hiilikädenjälkeä suhteessa tavanomaiseen ratkaisuun liittyen energiaratkaisuihin, rakennusmateriaaleihin sekä infra- ja esirakentamiseen.

För byggprojektet ska en klimatutredning utarbetas där koldioxidavtrycket och kolhandavtrycket presenteras. I utredningen ska man visa hur man i projektet strävar efter att minska koldioxidavtrycket och förstora kolhandavtrycket i förhållande till den vanliga lösningen i anslutning till energilösningar, byggmaterial, utsläpp som uppstår under användningen samt infrastrukturbyggande och grundberedning.

Ilmastoselvitystä tulee tarkistaa ja päivittää eri vaiheiden ja tärkeiden valintojen yhteydessä, esimerkiksi hankesuunnittelun jälkeen ja valittaessa lämmitysratkaisua tai runkomateriaalia. Selvitys tulee liittää rakentamislupahakemukseen.

Klimatutredningen ska granskas och uppdateras i samband med olika faser samt viktiga val, till exempel efter projektplaneringen och vid valet av uppvärmningslösningen eller stommaterialen. Utredningen ska bifogas till bygglovsansökan.

HULE- JA POHJAVEDET

DAG- OCH GRUNDVATTEN

Alue sijaitsee osittain tärkeällä pohjavesialueella. Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää.

Området är delvis beläget på ett viktigt grundvattenområde. Verksamheten som bedrivs på området får inte äventyra grundvattnets kvalitet eller dess mängd.

Rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista.

Byggande, dränering, dagvattenhantering, markgrävning och anläggande av byggnader ska utföras så att de inte orsakar förändringar i grundvattenkvaliteten eller bestående förändringar i grundvattnets höjd eller strömningar. Byggandet får inte ge upphov till skadliga flöden av grundvatten.

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Hulevesirakenteiden viivytystilavuuden tulee olla vähintään 1 m³ jokaista 100 m² vettä läpäisemätöntä pintaa kohden. Rakentamislupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet. Dagvattenkonstruktionernas fördröjningsvolym ska vara minst 1 m³ för varje 100 m² yta som inte släpper igenom vatten. För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.

Hulevesiaiheissa tulee hyödyntää suo- ja metsälajeja sekä tulvaniittykasvillisuutta.

I dagvattenmotiven ska kärr- och skogsarter samt svämängsvegetation utnyttjas.

Liikennöintialueet, pysäköintialueet sekä alueet, joilla raitiovaunuja säilytetään ja huolletaan, tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Näiden alueiden hulevesien viivytysaltaita tai -painanteita ei tule sijoittaa pohjavesialueelle, ja alueiden valumavedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle.

Trafikområden, parkeringsområden samt områden där spårvagnar förvaras och underhålls ska beläggas med ett ytmaterial som inte släpper igenom olja eller med en konstruktion som innehåller grundvattenskydd. Regleringsdammar eller fördröjningssänkor för dagvatten i dessa områden ska inte placeras på ett grundvattenområde, och avrinningsvattnet från områdena ska ledas genom oljeavskiljningsbrunnar, biofilter eller andra motsvarande konstruktioner till dagvattenavlopp och vidare till områden utanför grundvattenområdet. Dagvattensystemet ska förses med avstängningsventiler i fall av olyckshändelser.

Puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää määrällisesti ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut piha-alueen hulevedet tulee imeyttää tontilla. Pohjavesialueen reunaehdot, rajaus ja tarkemmat pohjatutkimukset on otettava jatkosuunnittelussa huomioon.

Rent dagvatten, som takvatten, ska fördröjas kvantitativt och behandlas kvalitativt på tomten. Rent och infiltrerat takvatten och sådant dagvatten från gårdsområdet som eventuellt renats genom filtrering bör infiltreras i marken. Grundvattenområdets ramvillkor, avgränsning och noggrannare grundundersökningar ska beaktas vid den fortsatta planeringen.

Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja pohjaveden seurantaohjelma.

Planeringen ska basera sig på redogörelser för markbeskaffenheten och på grundvattenförhållandena. I samband med bygglovsansökan ska en plan för grundvattenhanteringen och ett program för grundvattenobservationer framställas.

VIHERRAKENTAMINEN

GRÖNBYGGANDE

Korttelialueella muodostuvia pintamaita tulee hyödyntää korttelialueen viher- ja hulevesirakentamisessa. Välivarastoinnissa tulee huomioida pohjavesialueen reunaehdot ja rajaus ja tarvittaessa sijoittaa pintamaiden välivarasto suunnittelualueen ulkopuolelle, kuitenkin mahdollisimman lähelle varikkoaluetta.

Ytjord som uppstår i kvartersområdet ska utnyttjas i kvartersområdets grön- och dagvattenbyggande. Vid mellanlagring ska grundvattenområdets ramvillkor och avgränsning beaktas och vid behov ska mellanlagret för ytjord placeras utanför planeringsområdet, dock så nära depåområdet som möjligt.

Tontin rakentamisluvassa rakennettavaksi suunnitellun alueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoitetaso 0,9.

I tomtens bygglov ska gröneffektiviteten för det byggande området nå målnivån 0,9.

Rakennusten ja rakennelmien kattorakenteiden tulee olla vahvistettuja siten, että kasvikattojen rakentaminen on mahdollista. Rakennusten katoista vähintään 35 % tulee rakentaa kasvikattoina. Kasvikattojen kasvillisuus tulee yhteensovittaa mahdollisten aurinkopaneeleiden kanssa. Kasvikaton kasvualustan on oltava vähintään 60 mm.

Byggnadernas och konstruktionernas takkonstruktioner ska vara förstärkta på ett sådant sätt att det är möjligt att bygga gröntak. Av byggnadernas tak ska minst 35 % byggas som gröntak. Gröntakenas as växtlighet ska samordnas med eventuella solpaneler. Gröntak ska ha ett växtunderlag på minst 60 mm.

931200 3/4

Tontin rakentamattomilla osin tulee säilyttää olemassa olevaa puustoa mahdollisuuksien mukaan tai tarvittaessa istuttaa uutta puustoa.

Tontin rakennettavilla osilla olevaa lahopuuta on hyödynnettävä tontin rakentamattomilla osilla.

Tontille rakennettavat luiskaukset tulee maisemoida kerroksellisin istutuksin. Istutuksissa suositellaan osittaista metsitystä, kunttaa tai niittyä sekä myös suurikokoisten puuntaimien käyttöä.

I fråga om obebyggda tomtdelar ska man bevara det befintliga trädbeståndet i mån av möjlighet eller plantera nya träd vid behov.

Murket trä på delar av en tomt som ska byggas ska utnyttjas på de obebyggda delarna av tomten.

Slänter som byggs på tomterna ska anpassas till landskapet med planteringar som bildar skikt. I planteringarna rekommenderas partiell beskogning, mår eller äng samt också användning av storleksmässigt stora trädplantor.

YMPÄRISTÖHÄIRIÖT

Rakennusten suunnittelussa on huolehdittava siitä, että ympäristön ilman epäpuhtauksien siirtyminen sisätiloihin on estetty. Rakennusten raittiin ilman otto tulisi sijoittaa mahdollisimman etäälle vilkkaista liikenneväylistä.

Raitiotievarikon rakennuksiin liittyvät äänilähteet (ilmanvaihtolaitteet, kompressorit yms.) tulee suunnitella siten, että niiden aiheuttama melu ei ylitä ympäristöministeriön asetuksessa rakennusten ääniympäristöstä (796/2017) annettuja raja-arvoja rakennusten sisätiloissa tai ulkoalueilla. Huomioon on otettava myös Varikon läheisyydessä sijaitseva asuinrakennus.

MILJÖSTÖRNINGAR

Vid planering av byggnader måste försiktighet iakttas för att förhindra överföring av föroreningar från omgivande luft inomhus. Friskluftsintag i byggnader bör placeras så långt bort som möjligt från trafikerade trafikleder.

Ljudkällor i anslutning till spårvagnsdepåns byggnader (ventilationsanordningar, kompressorer o.dyl.) ska planeras så att bullret som alstras av dem inte överskrider gränsvärdena för ljudmiljön i miljöministeriets förordning (796/2017) inomhus eller utomhus. Även bostadshuset som ligger nära depån ska beaktas.

PYSÄKÖINTI

Autopaikkoja tulee varata vähintään 1 ap / 150 k-m².

Polkupyöräpaikkoja tulee varata vähintään 1 pp / 300 k-m². Polkupyöräpaikat on oltava helposti käytettäviä, runkolukitteisia ja niistä vähintään puolet on oltava katettuja.

Pysäköintipaikoista tulee toteuttaa vähintään 5 % sähköauton latauspisteille. Pysäköintialueella tulee toteuttaa latauspistevalmius vähintään 30 prosenttiin pysäköintipaikoista.

PARKERING

Bilplatser ska reserveras minst 1 bp/ 150 m²-vy.

Cykelplatser måste reserveras minst 1 cp / 300 m²-vy. Cykelplatserna ska vara lätta att använda, ramlåsta och minst hälften av dem ska vara täckta.

Minst 5 % av parkeringsplatserna ska förverkligas för elbilsladdningsplatser. På parkeringsområdet ska reserveras laddplatsberedskap för minst 30 procent av parkeringsplatserna.

EV/s	**Suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään.**	**Skyddsgrönområde, där miljön ska bevaras.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
1	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
	Poikkiviiva osoittaa rajan sen puolen, johon merkintä kohdistuu.	**Tvärstrecken anger på vilken sida av gränsen beteckningen gäller.**
93	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VAAR	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
93203	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
20000	**Rakennusoikeus kerrosalaneliömetreinä.**	**Byggnadsrätt i kvadratmeter våningsyta.**
II	**Roomalainen numero osoittaa rakennusten, rakennuksen tai sen osan suurimman sallitun kerrosluvun.**	**Romersk siffra anger största tillåtna antalet våningar i byggnaderna, i byggnaden eller i en del därav.**
	Rakennusala.	**Byggnadsyta.**
s	**Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.**	**Del av område där trädbeståndet skall skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.**
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
pv	**Tärkeä tai veden hankintaan soveltuva pohjavesialue.**	**Viktigt eller för vattentäkt lämpat grundvattenområde.**
	Alueelle ei saa sijoittaa kemikaalivarastoa, jätteidenkäsittely laitosta tai energiakaivoja. Alueella on kielletty jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi.	Kemikalielager, avfallshanteringsanläggningar eller energibrunnar får inte placeras på området. I området är det förbjudet att professionellt hantera och lagra avfall.
	pv/1: Pohjaveden muodostumisalue.	pv/1: grundvattnets bildningsområde.

931200 4/4

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

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

A

TARKASTELUSSA KÄYTETYT ELEMENTIT

- Tarkastelualue
- 16 Niitty
- 12 Muut pensaat
- 01 Säilytettävä puusto (pinta-ala/ 7,5 = määrä)
- 05 Säilytettävä kallio ja sen kasvillisuus
- 12 Istutettu luiska
- 28 Biosuodatuspainanne
- 23 Maksaruohokatto
- 26 Vettä läpäisemätön pinta
- 00 Rakennusten ja katosten peittopinta-ala

MÄÄRÄT VIH VE2b		
Versio	Elementti	Pinta-ala
VE2b	0000_VIH_00 kortteli	55 855,8
VE2b	0000_VIH_00 rakennus	16 646,5
VE2b	0000_VIH_05 säilytettävä kallio ja sen kasvillisuus	1 919,2
VE2b	0000_VIH_08 säilytettävä iso puu (pinta-ala)	1 718,1
VE2b	0000_VIH_12 istutettu luiska	6 272,0
VE2b	0000_VIH_12 muut pensaat	321,4
VE2b	0000_VIH_16 niitty	1 632,6
VE2b	0000_VIH_23 Maksaruohokatto	3 959,3
VE2b	0000_VIH_26 läpäisemätön pinta	25 787,6
VE2b	0000_VIH_28 biosuodatus imeytyspainanne	1 559,3

SELOSTUS MENETELMISTÄ:

Tarkasteluskenaarioksi on valittu viherkertoimen kannalta haastavin suunnitteluratkaisu, jossa myös lisärakennusmahdollisuus on huomioitu.

Tarkastelualue seuraa toimenpidealuetta tontin itä- ja pohjoisreunalla, sekä tontin rajoja länsi- ja eteläreunalla.

Viherelementit koostuvat alueen reunoilla säilytettävästä puustosta ja kalliolaueesta, istutetuista luiska-alueista, hulevesien hallinta-alueista sekä viherkatoista.

Säilytettävä puusto on laskettu pinta-alaperusteisesti siten, että säilytettävän puustoisen alueen pinta-ala on jaettu yhden puun laskennallisella latvuksen pinta-alalla.

Säilytettäväksi kalliomaastoksi merkitty alue on puustoinen, mutta puita on harvemmassa kuin alueen itäreunalla.

Säilytettävävien alueiden ja rakentamisen väliin on osoitettu luiskattava vyöhyke, jotta alueen tasainen liikennealueiden pinta voidaan sovittaa olevaan maastoon. Luiska-aluetta on käsitelty viherkertoimen näkökulmasta istutettuna luiskana -> muut pensaat.

Hulevesien käsittelyyn osoitetut alueet on laskettu biosuodatuspainanteina liikennealueiden läheisyydessä. Alueiden pinta-ala riittää viivytämään tarkastelualueella muodostuvat hulevedet mitoituksella 1 m3/ 100 m2.

Viherkattoa on laskelmissa osoitettu 20 % kattopinta-alasta. Tätä lukemaa on tutkittu siitä näkökulmasta, että yksi suunnitellun rakennuskokonaisuuden toiminnallinen ja rakenteellinen kokonaisuus osoitetaan viherkatoksi.

Tuloskortti

Päivämäärä 26.9.2023

Osoite ja kaupunginosa ,

Kaavan numero ja kortteli 0

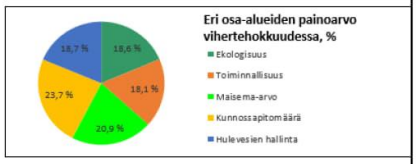
Vihertehokkuuslaskelma

Viher-tehokkuus	1,1
Tavoitetaso	0,9

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	2	7
Istutettava kasvillisuus	1	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	2	8
Pinnoitteet	1	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**7**	**36**

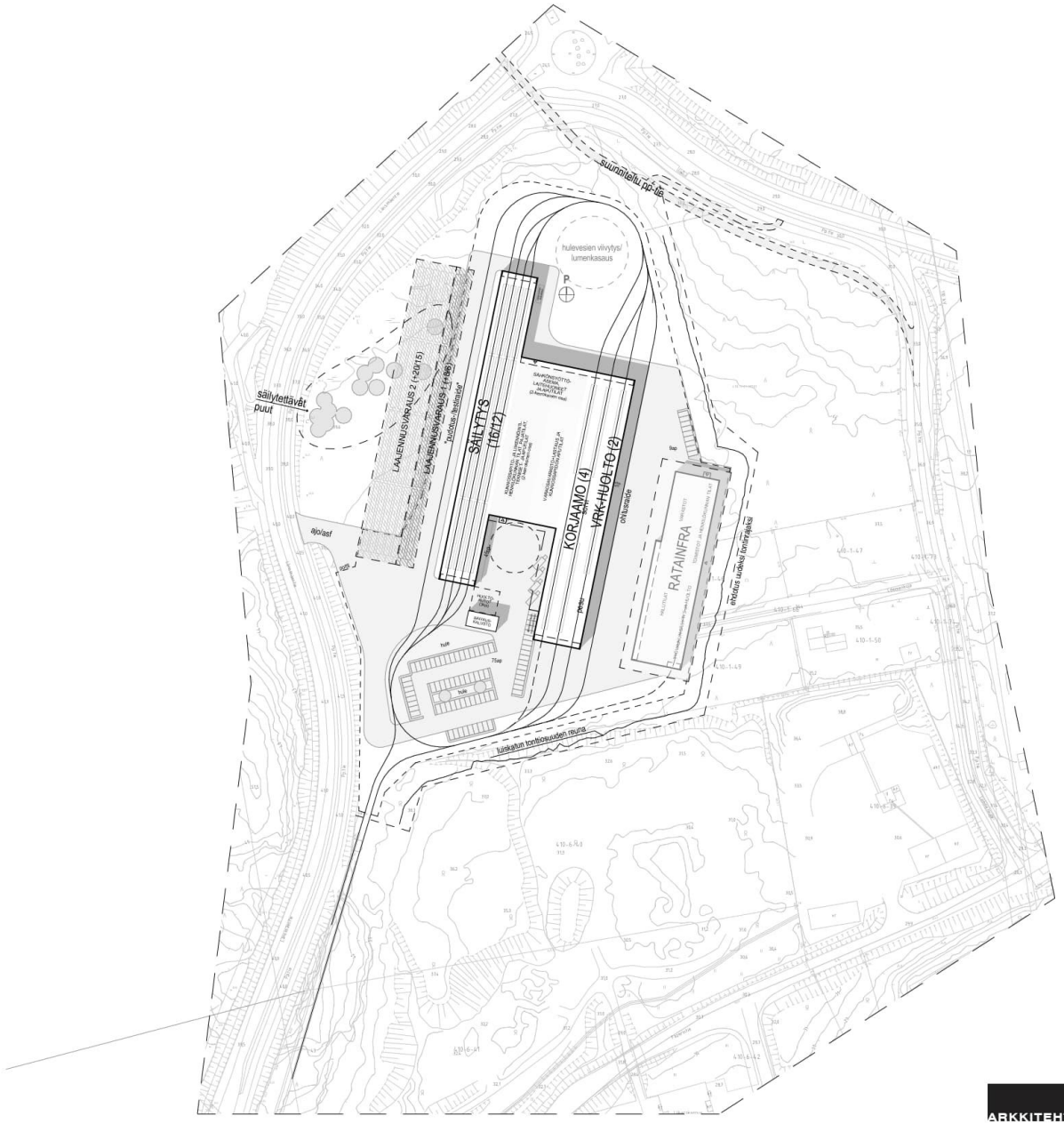
Hulevesimäärä m³	
294,9	
Valuma kerroin C	
0,8	
Viivytystilavuustarve m³	
294,9	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	311,8
Läpäisemättömän pinnan osuus	
46 %	



LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

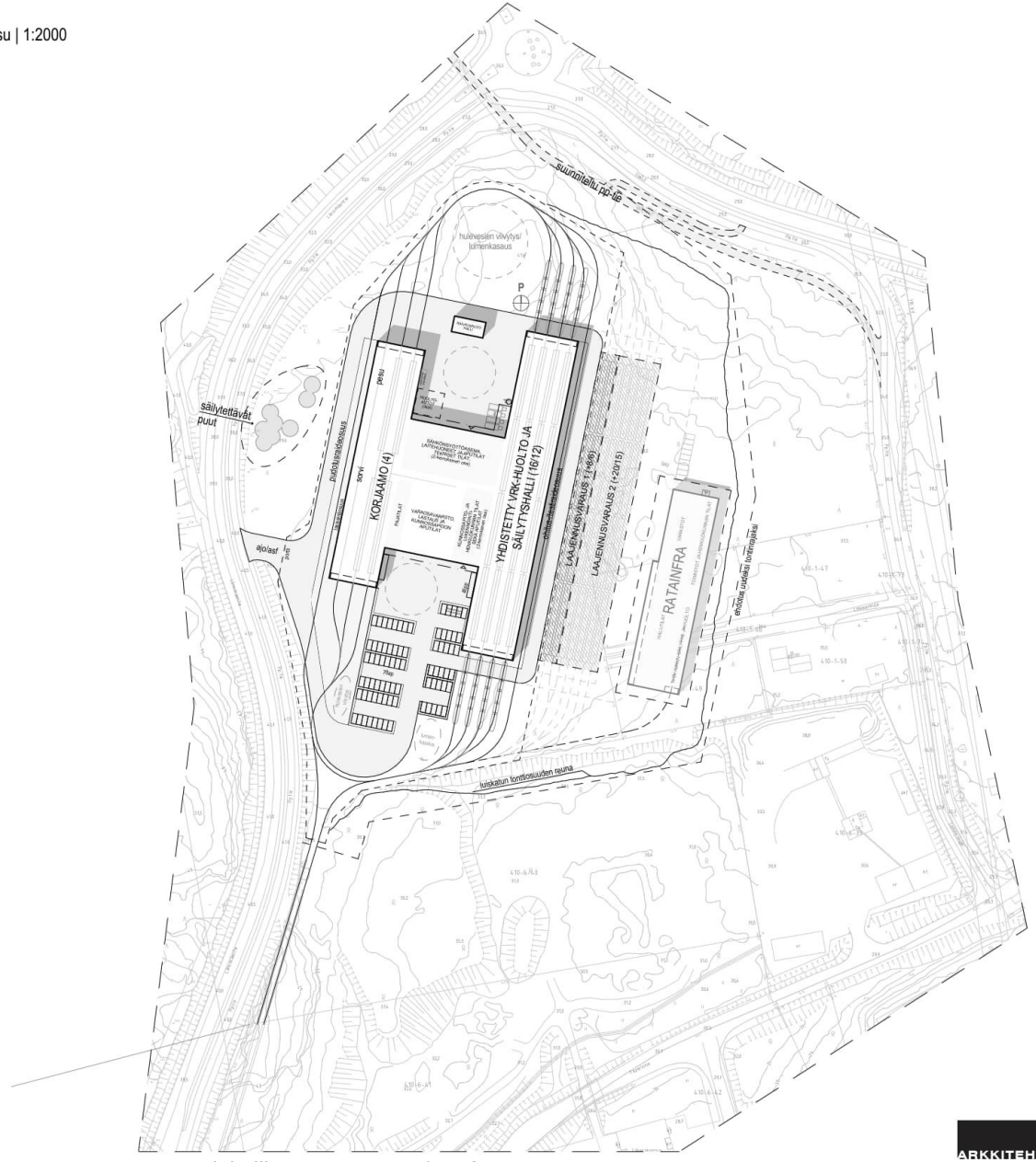
- (●) KAAVAVAIHE
- ( ) RAKENNUSLUPAVAIHE

Vaaralan varikko, hankesuunnitelma
Maankäyttökaavio | 1:2000
2.3.2023



ARKKITEHTITYÖHUONE APRT

Vaaralan varikko, hankesuunnitelma
Maankäyttökaavio - toiminnallinen vaihtoehtoratkaisu | 1:2000
2.3.2023
LUONNOS



VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAEHDOTUS
NRO 931200
Vantaan ratikka: Varikko
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus / MHA, TTA.

11.2.2025

Kaupunginhallitus 15.1.2024 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta **931200 Vantaan ratikka: Varikko**. Lausuntoja pyydettiin 14 kpl ja saatiin 8 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1 Tukes, 14.2.2024	Tukesilla ei ole lausuttavaa ym. asiaan.	Ei toimenpiteitä.
NRO 2 Vantaan Energia, 15.2.2024	Vantaan energia haluaa, että kaavassa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Mikäli niitä on tarpeen siirtää, toimitaan kaupungin ja Energian yhteistyösopimuksen mukaisesti. Ei huomautettavaa kaukolämpöverkosta. Alue voidaan liittää kaukolämpöön.	Maakaapelit on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ei toimenpiteitä.
NRO 3 Uudenmaan liitto, 26.2.2024	Ei anna lausuntoa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 4 HSY, 27.2.2024	Asemakaavan muutosalueella on varikon rakentumisen takia rakennettava uutta vesihuoltoverkostoa. Uusien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.	Uuden vesihuoltoverkoston tarve on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ei toimenpiteitä.
NRO 5 Fingrid, 27.1.2024	Sähköasemalle ja johtohankkeille on taattava riittävät tilavaraukset. Fingrid ja ratikkahankkeen vuoropuhelun on hyvä jatkua. Asemakaavan ehdotuksesta ei huomautettavaa, mutta kaavalausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen, varikkoon eikä muutoinkaan teknisiin ratkaisuihin.	Vantaan ratikka -hankkeen mukaan hanke jatkaa vuoropuhelua Fingridin kanssa. Ei toimenpiteitä.
NRO 6 HSL, 29.2.2024	On tärkeää, että asemakaava mahdollistaa hankesuunnitelman mukaisen varikon rakentamisen laajennusvaroineen sekä vaihtoehtoiset huoltohalliratkaisut. Hankesuunnittelun aikana kalustomäärät ja -varaukset ovat päivittyneet. Hankkeessa tulee tunnistaa HSL:n ja	Kaavaehdotus mahdollistaa hankesuunnitelman mukaisen varikon rakentamisen vaihtoehtoineen ja uusine mitoituksineen. Vantaan asemakaavoitus ei ota kantaa hankkeen kustannusjakoon. Lausunto on viety hankkeesta vastaaville

	Vantaan väliseen infrasopimukseen vaikuttavat kustannukset, jotka kasvattavat myös HSL:n joukkoliikenteen lippujen hintoja. HSL toivoo, että Vantaa vastaa itse niistä kustannuksista, jotka johtuvat tavanomaista tasoa laadukkaammista rakennustavoista sekä varikon sijoittumisesta osin pohjavesialueelle.	tiedoksi, ja kaupunki on keskustellut kustannusjaosta HSL:n kanssa. Ei toimenpiteitä.
NRO 7 Vantaan kaupunginmuseo, 27.02.2024	Ei huomautettavaa kaavasta.	Ei toimenpiteitä.
NRO 8 Uudenmaan ELY-keskus, 29.2.2024	ELY-keskus suhtautuu kriittisesti raitiovaunuvarikon sijoittamiseen osittain 1-luokan pohjavesialueelle. Kaavamääräyksissä tulee kiinnittää erityistä huomiota pohjaveden suojeluun. Selostuksen pohjavesiolosuhteiden kuvauksessa on esitetty ristiriitaista tietoa pohjaveden havaintopisteistä. Kuvausta olisi hyvä täydentää pohjaveden pinnankorkeuden, pohjavedenpinnan ja maanpinnan välisen kerrospaksuuden sekä pohjaveden virtaussuunnan tiedoilla. Laadittu pohjavesiselvitys tulee liittää kaava-aineistoon. Määräyksestä ”Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta pohjaveden laatua tai pohjaveden pinnan tasoa haitallisesti”, tulee poistaa sana ”haitallisesti”. ELY-keskus toteaa, että ET-aluetta koskevia hule- ja pohjavesimääräyksiä on syytä tarkentaa, ja nostaa lausunnossaan esiin useita määräyksiä. ELY mm. toteaa, että rakentamisvaiheessa tulee selvittää luotettavasti pohjaveden pinnakorkeus. Rakentaminen tulee toteuttaa vähintään kaksi metriä luotettavasti todetun pohjaveden pinnan yläpuolelle. ELY-keskus arvioi, ettei hankkeella ole vaikutusta lahokaviosammalen	Pohjaveden olosuhteita ja pohjavesivaikutuksia jatkoselvitetään parhaillaan. Selvityksen alustavat tulokset on annettu Uudenmaan ELY-keskukselle ja alustavia virtausmallisimulaation tuloksia on esitelty 23.1.2025. Selostukseen on korjattu pohjaveden havaintopisteiden tiedot (luku 4.4.2) ja luvun 2.1.2 lähtötietoja on täydennetty pohjaveden pinnan korkeuden tiedoilla sekä virtaussuuntien tiedoilla. Luvussa 2.1.2 kerrotaan myös alueen maanpinnan koroista. Vuoden 2022 pohjavesiselvitys löytyy Vantaan ratikan nettisivuilta, johon linkki löytyy kaavaselostuksesta (s, 5). Selvitystä ei ole tarpeen lisätä lisäksi kaavaehdotuksen nettisivulle. Yleisissä määräyksissä on määrätty, että *rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin.* Pohjavesialuetta koskeva kaavamääräys, jonka mukaan rakentaminen tulee toteuttaa

	suotuisan suojelun tason säilyttämiselle, ja selvittää parhaillaan uutta tulkintaa yleispoikkeaman käytölle lahokaviosammalen osalta.	siten, että sillä ei muuteta pohjaveden laatua tai pohjaveden pinnan tasoa haitallisesti, on poistettu kaavasta. Kaavaehdotuksen hule- ja pohjavesimääräyksiä on tarkennettu osin lausunnon mukaisesti. Pohjaveden pinnan korkeus (n. +36 tasolla) on selvitetty pohjavesivaikutuksien jatkoselvityksen yhteydessä. Jos rakentaminen tapahtuu lähemmäksi kuin kaksi metriä pohjaveden pinnan tasosta, hankkeen selvitettäväksi ja mahdollisesti haettavaksi jää vesilain mukaisen luvan hakeminen ennen rakentamiseen ryhtymistä. Rakentamisen ja toiminnan sallittavuus arvioidaan tällöin lupamenettelyssä.

NRO 1
Tukes, 14.2.2024

Lausunto:
Tukesilla ei ole lausuttavaa ym. asiaan. Tukes haluaa tuoda samalla tiedoksi, että suunnittelun varikon läheisyydessä sijaitsevan Vantaan Energia Oy:n korkealämpötilalaitoksen (vaarallisen jätteen polttolaitos) lupahakemus on Tukesilla käsittelyssä. Tämän laitoksen toiminnan laajuus on muuttunut turvallisuusselvityslaitokseksi ja myös onnettomuuksien vaikutusalueissa on tapahtunut muutoksia. Muutosten ei katsota vaikuttavan ratikkavarikon rakentamiseen.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Vantaan Energia, 15.2.2024

Lausunto:
Sähköverkko

Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n suur-, keski- ja pienjännitekaapelit sijaitsevat karttaliitteen 1-3 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.

Varikon asemakaavan alueella sijaitsee runsaasti 20kV keskijänniteverkon kaapeleita.

Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija

Kaukolämpöverkko

Ei huomautettavaa.

Asemakaavan muutosalueella ei sijaitse kaukolämpöverkkoa. Alue voidaan liittää kaukolämpöön Länsimäentielle rakentuvasta kaukolämpölinjasta.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa

yleissuunnittelija

Vastine:
Maakaapelit on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Uudenmaan liitto, 26.2.2024

Lausunto:
Kiitos lausuntopyynnöstä. Uudenmaan liitto ei anna lausuntoa otsikon mukaisesta asemakaavasta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
HSY, 21.2.2024

Lausunto:
Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”Kaavalla osoitetaan yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue (ET), jonne sijoittuu Vantaan raitiovaunuvarikko ja siihen liittyvät korjaamo-, huolto- ja toimistotilat, sekä suojaviheraluetta, jolla ympäristö säilytetään (EV/s).

Asemakaava mahdollistaa Vantaan ratikalle suunnitellun raitiovaunuvarikon rakentamisen Vantaan Vaaralaan. Kaavassa osoitetaan 20 000 kerrosneliömetriä raitiotievaunujen säilytys-, huolto- ja kunnossapitotiloja sekä toimisto- ja sosiaalitiloja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) korkeintaan kahteen kerrokseen. Lisäksi kaavassa osoitetaan suojaviheralue, jolla ympäristö säilytetään (EV/s). Asemakaavassa annetaan muassa pohjavesien suojeluun, hiilineutraaliuteen, energiaan, melun torjuntaan, kaupunkikuvaan sekä alueen maisema- ja luontoarvoihin liittyviä määräyksiä.

Alueelle sijoitettava toiminta tarvitsee vesihuoltoliitännät HSY:n vesijohto- ja jätevesiviemäriverkostoon. Kaava-alueen eteläpuolelle on rakennettava vesijohto, joka kulkee Lemmenkujaa pitkin Vantaan ratikan varikon tontille. Liitospiste nykyiseen vesijohtoverkostoon on Lemmenkujan ja Fazerintien risteyksessä. Kaava-alueelle rakennetaan Lemmenkujan jätevesiviemäri, joka johtaa jätevedet Ratikkavarikolta nykyiseen Fazerintien jätevesien viettoviemäriin. Nykyisen verkoston putkikoot määrittävät verkostokapasiteetin kaava-alueen vesijohdossa ja jätevesiviemärissä.

Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Vantaan raitiovaunuvarikkoalueen puhtaat kattovedet ja pintavedet kerätään ja imeytetään maaperään. Katualueen hulevedet johdetaan avo-ojia ja hulevesiviemäreitä pitkin edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Kaavamuutosalueen tonttien hulevedet hallitaan määrällisesti ja laadullisesti Vantaan hulevesien toimintamallin mukaisesti.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:

Asemakaavan muutosalueella on varikon rakentumisen takia rakennettava uutta vesihuoltoverkostoa. Uusien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö

Vastine:
Uuden vesihuoltoverkoston tarve on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Fingrid, 27.2.2024

Lausunto:
Asemakaavoittavaa aluetta sivuaa Fingridin Länsisalmen muuntoasema. Se on pääkaupunkiseudun voimansiirtoverkon keskeinen solmupiste. Sähköaseman kehittäminen ja uusien voimajohtojen sisääntulot sähköasemalle aiheuttavat voimajohtojen järjestelytarpeita. Fingridin Helsingin 400 kilovoltin kaapeliyhteys (Länsisalmi-Viikinmäki) on siirtynyt toteutusvaiheeseen. Muita Fingridin hankkeita ovat 400 kV voimajohto Länsisalmi – Vuosaari sekä vuonna 2024 käynnistyvä YVA-menettely 400 kV voimajohdosta Länsisalmi – Anttila. On myös mahdollista, että pidemmällä aikavälillä sähköasemaan voi liittyä muitakin uusia voimajohtoja. Kaavoituksessa sähköasemalle ja siihen liittyville johtohankkeille on taattava riittävät tilavaraukset. Muuntoaseman alueella ja voimajohtoalueella (tai niiden läheisyydessä) tapahtuva toiminta ei saa ristiriidassa sähköturvallisuuden kanssa eikä toiminta voi aiheuttaa vaaraakäytölle ja kunnossa pysymiselle

Fingrid on tehnyt yhteistyötä ratikkahankkeen kanssa. Ratikan suunnitelmia on käsitelty ja kommentoitu vaiheittain Fingridissä. Fingrid ja Ratatek ovat tarkastelleet Vantaan raitiotien varikon ja läheisten voimajohtojen vaikutusta ratasähköistykseen (simulointitilaisuus) talvella 2022. Myös suunnitelmien tarkentuessa vuoropuhelun ja teknisen yhteensovituksen on hyvä tarpeen mukaan jatkua.

Meillä ei huomautettavaa asemakaavan ehdotuksesta, mutta tässä kaavalausunnossa ei voida ottaa kantaa tarkemmin ratikkahankkeeseen, varikkoon eikä muutoinkaan teknisiin ratkaisuihin. Uusiin suunnitelmiin tai aiemmin käsiteltyjen suunnitelmien muutoksin tai tarkennuksiin tulee pyytää Fingridistä myös erillinen risteämälausunto, mikäli suunnitelma vaikuttaa Fingridin voimajohtoihin tai sähköasemaan.

RISTEÄMÄLAUSUNNOT

Voimajohtoalueelle tai sen läheisyyteen sijoittuvasta rakentamisesta tulee pyytää Fingridistä erillinen risteämälausunto. Risteämä voi olla esimerkiksi tie, katu, rakennelma tai rakennus, joka sijoittuu voimajohdon läheisyyteen. Risteämälausunnossa esitetään kaavalausuntoa yksityiskohtaisemmin ne seikat ja turvallisuusnäkökohdat, jotka hankkeen suunnittelijan ja toteuttajan on voimajohdon kannalta otettava huomioon. Pyydämme toimittamaan lausuntopyynnön ensisijaisesti verkkosivun kautta www.fingrid.fi/kantaverkko/maankaytto-ja-ymparisto/luvat-ja-lausunnot tai tarvittaessa sähköpostilla risteamalausunnot@fingrid.fi.

Fingridin voimajohdot ovat maankäyttö- ja rakennuslain (132/1999) 22 § tarkoittamia voimajohtoja. Tämä lausunto koskee Fingrid Oyj:n voimajohtoja.

Yleis- ja asemakaavat, joissa on Fingrid Oyj:n voimajohtoja tai muita toimintoja, pyydämme lähettämään lausunnolle mieluiten sähköisenä osoitteeseen kirjaamo@fingrid.fi.

Vastine:
Vantaan ratikka -hankkeen mukaan hanke jatkaa vuoropuhelua Fingridin kanssa.
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
HSL, 29.2.2024

Lausunto:
Asemakaava mahdollistaa Vantaan ratikalle suunnitellun raitiovaunuvarikon rakentamisen Vantaan Vaaralaan. Kaavassa osoitetaan 20 000 km2 raitiotievaunujen säilytys-, huolto- ja kunnossapitotiloja sekä toimisto- ja sosiaalitiloja yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueelle (ET) korkeintaan kahteen kerrokseen. Rakentaminen toteutettaisiin kahdessa vaiheessa. Suunnittelualueen koko on noin 6,6 ha.

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Asemakaavaehdotus perustuu 2.3.2023 laadittuun Vaaralan varikon hankesuunnitelmaan. HSL on osallistunut mainittujen suunnitelmien laadintaan. Lisäksi HSL on antanut lausunnot vuosien 2021 ja 2022 asemakaavoista.

Kaavan tarkoituksena on laatia asemakaava raitiovaunuvarikkorakennus, johon keskitetään Vantaan raitiovaunujen säilytys- ja huoltotoiminta. Varikolle on esitetty tilat raitiovaunujen säännölliselle huollolle ja tarvittaville korjauksille, samoin kuin päivittäisille tarkistuksille ja raitiovaunujen siivoukselle (vuorokausihuolto) sekä ratasähkön tiloille. Huoltohalli sisältää neljä raskashuoltopaikkaa, kaksi vuorokausihuoltopaikkaa, sorvipaikan ja pesulinjan. Kaikki huoltopaikat mitoitetaan 45 m vaunuille. Tilat suunnitellaan ja toteutetaan tarkoituksenmukaisin vakiotyyppisin muuntojoustavin ratkaisuin, mitoituksin ja varustein. Myös ratainfran huoltovaunulle on esitetty säilytyspaikka ratainfran rakennuksen yhteyteen.

Varikon alueen suunnittelusta ja rakentamisesta vastaa Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) lausuu kannanottonaan seuraavaa:

Vantaan pikaraitiotie on merkittävä seudullinen poikittainen raideliikenteen runkoyhteys, joka on MAL 2023 -suunnitelman investointiohjelmassa ajoitettu kaudelle 2024–2027.

HSL uudistaa tässä lausunnossa edellisten vuosien 2021 ja 2022 asemakaavoista antamansa lausuntonsa sekä täydentää näitä lausuntoja seuraavilla täydennyksillä.

HSL on osallistunut varikon hankesuunnitelman valmisteluun ja vaunumäärien mitoitukseen. HSL:n näkemyksen mukaan on tärkeää, että asemakaavaprosessi mahdollistaa hankesuunnitelman mukaisen varikon rakentamisen esitettyine laajennusvaroineen. Lisäksi on tärkeää, että asemakaava mahdollistaa myös varikon hankesuunnittelun aikana esitetyt vaihtoehtoiset huoltohalliratkaisut. HSL tulee erikseen antamaan lausunnon varikon hankesuunnitelmasta.

Hankesuunnittelun aikana kalustomäärät ja -varaukset ovat päivittyneet. Hankesuunnitelmassa on määritelty kaluston lukumäärät sekä varaukset vaunukapasiteetin laajentamiselle seuraavasti:

- Ensivaihe: 17 raitiovaunua (35 m) (+ 1 vaunu)
- laajennusvaihe: + 8 raitiovaunua (35 m)
- laajennusvaihe: + 20 raitiovaunua (35 m).

HSL kannattaa kestävää rakentamista, mutta tunnistaa sen vaikutuksen varikosta maksettaviin korvauksiin. Hankkeessa tulee tunnistaa HSL:n ja Vantaan väliseen infrasopimukseen (Sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta) vaikuttavat kustannukset, jotka kasvattavat myös HSL:n joukkoliikenteen lippujen hintoja.

Tässä vaikeassa taloustilanteessa HSL toivoo, että Vantaa vastaa itse niistä kustannuksista, jotka johtuvat tavanomaista tasoa laadukkaammista rakennustavoista, eikä sisällytä niitä HSL:n kautta maksettaviksi infrakorvauksiksi. Varikon osittainen sijainti pohjavesialueella tuonee hankkeelle ylimääräisiä rakennuskustannuksia, joita ei tavallisesti ole muissa vastaavissa hankkeissa. Näiden ylimääräisten kustannusten ei tulisi vaikuttaa HSL:n infrakustannuksiin, vaan Vantaan tulee kattaa ne itse.

Lisätietoja lausunnosta antaa suunnitteluinsinööri ja jatkosuunnittelussa yhteyshenkilönä on liikennesuunnittelija. Infrasopimusasiasta antaa lisätietoja sopimuspäällikkö

Vastine:
Kaavaehdotus mahdollistaa hankesuunnitelman mukaisen varikon rakentamisen vaihtoehtoineen ja uusine mitoituksineen.

Vantaan asemakaavoitus ei ota kantaa hankkeen kustannusjakoon. Lausunto on viety hankkeesta vastaaville tiedoksi, ja kaupunki on keskustellut kustannusjaosta HSL:n kanssa.

Ei tarkistuksia.

Tarkistukset:
Ei tarkistuksia.

NRO 7
Vantaan kaupunginmuseo, 27.02.2024

Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 931200 Vantaan ratikka: Varikko. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on mahdollistaa Vantaan ratikalle suunnitellun raitiovaunuvarikon rakentamisen Vaaralaan. Museo on lausunut mielipiteensä Vantaan ratikan kaavarungosta 13.1.2020 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/189/2020) sekä Ratikan kaavarunkoluonnoksesta (nro YK0049) 28.6.2022 päivätyssä lausunnossaan (Dnro VKM/073/2022).

Kaava-alueella ei sijaitse rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, eikä siellä ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja. Alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä. Näin ollen Vantaan kaupunginmuseolla ei ole huomautettavaa kaavamuutoksesta.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 8
ELY-keskus, 29.2.2024

Lausunto:
Alue sijaitsee osittain Fazerilan vedenhankintaa varten tärkeällä 1-luokan pohjavesialueella. ELY-keskus suhtautuu kriittisesti raitiovaunuvarikon sijoittamiseen osittain pohjavesialueelle. Kaavamääräyksissä tulee kiinnittää erityistä huomiota pohjaveden suojeluun, jotta rakentamisesta ja suunnitellusta toiminnasta ei aiheudu muutoksia pohjaveden laatuun tai määrään eikä riskiä lähellä sijaitsevalle vedenottamolle.

Kaavaselostuksen pohjavesiolosuhteiden kuvauksessa on esitetty ristiriitaista tietoa pohjaveden havaintopisteistä. Pohjavesiolosuhteiden kuvausta olisi hyvä täydentää siten, että selkeästi käy ilmi pohjaveden pinnankorkeus, pohjavedenpinnan ja maanpinnan välinen kerrospaksuus sekä pohjaveden virtaussuunta kaava-alueella. Laadittu pohjavesiselvitys ”Vaaralan raitiotielinjauksen ja Varikon pohjavesivaikutusten arviointi (Sitowise Oy, 2022)” tulee liittää kaava-aineistoon.

Pohjavesialuerajauksen merkinnän kohdalla lauseesta ”Rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta pohjaveden laatua tai pohjaveden pinnan tasoa haitallisesti”, tulee poistaa sana ”haitallisesti”, sillä kaikenlainen pohjaveden muuttaminen on kiellettyä.

ET-aluetta koskevat merkinnät ja määräykset otsikon ”Hule- ja pohjavedet alla ovat pääosin asialliset, mutta niitä on syytä tarkentaa seuraavasti:

- Pohjavesialueella ei sallita pohjaveden laatua tai määrää vaarantavia toimenpiteitä. Alueella rakentamista ja muuta maankäyttöä saattavat rajoittaa ympäristönsuojelulain pohjaveden pilaamiskielto sekä vesilain säädöksen hankkeiden luvanvaraisuudesta.
- Pohjavesialueelle ei saa sijoittaa toimintoja, joissa käsitellään tai varastoidaan pohjavedelle vaarallisia aineita. Alueella on kielletty pohjaveden kannalta haitallisten kemikaalien ja jätteiden laitos- tai ammattimainen käsittely ja varastointi.
- Rakentaminen, ojitukset ja maankaivuu sekä rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pohjaveden laatumuutoksia tai muutoksia pohjaveden korkeuteen. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista. Rakentamisvaiheessa tulee selvittää luotettavasti pohjaveden pinnakorkeus. Rakentaminen tulee toteuttaa vähintään kaksi metriä luotettavasti todetun pohjaveden pinnan yläpuolelle.
- Rakentamisen myötä rakennetun ja päällystetyn alueen osuus kasvaa. Pohjaveden määrällisen tilan turvaamiseksi kattovedet ja muut alueella syntyvät ns. puhtaat hulevedet tulee pyrkiä imeyttämään maaperään.
- Liikennöintialueet, pysäköintialueet sekä alueet, joilla raitiovaunuja säilytetään ja huolletaan, tulee päällystää. Näiltä alueilta syntyvät hulevedet tulee käsitellä laadullisesti esimerkiksi öljynerotuksella ja johtaa ne pohjavesialueen ulkopuolelle. Näiden hulevesien viivytysaltaita tai -painanteita ei tule sijoittaa pohjavesialueelle.
- Tarkemman suunnittelun tulee perustua riittäviin maaperä- ja pohjavesiselvityksiin. Ennen rakentamista tulee laatia pohjaveden hallintasuunnitelma ja pohjaveden seurantaohjelma.

Osa kaava-alueesta on lahokaviosammalen ydinaluetta. Uudenmaan ELY-keskus arvioi, että kaava-alueen lähialueelle jää merkittävästi lahokaviosammalen ydinaluetta, eikä hankkeella ole vaikutusta lajin suotuisan suojelun tason säilyttämiselle. Uuden luonnonsuojelulain myötä edellytykset yleispoikkeaman käytölle (LSL

82§) ovat kuitenkin tarkentuneet ja ELY-keskus selvittää parhaillaan uutta tulkintaa yleispoikkeaman käytölle lahokaviosammalen osalta.

Vastine:
Pohjaveden olosuhteita ja hankkeen pohjavesivaikutuksia jatkoselvitetään varikon alueelta ja sen välittömästä läheisyydestä parhaillaan. Selvityksen alustavat tulokset on annettu Uudenmaan ELY-keskukselle ja alustavia virtausmallisimulaation tuloksia on esitelty 23.1.2025.

Selostukseen on korjattu pohjaveden havaintopisteiden tiedot (luku 4.4.2) ja luvun 2.1.2 lähtötietoja on täydennetty jatkoselvityksen pohjaveden pinnan korkeuden tiedoilla sekä virtaussuuntien tiedoilla. Luvussa 2.1.2 kerrotaan myös alueen topografiasta ja maanpinnan koroista. Pohjaveden pinnan taso sijaitsee varikkoalueella n. tasolla +36. Korkein kohta sijaitsee alueen pohjoisosassa. Maasto laskee loivasti kohti etelää ja jyrkästi koilliseen. Maaston korot vaihtelevat +33 ja +41 metrin välillä. Varikon alustavien suunnitelmien mukaan tontti tasataan +39 tasolle. Keskellä suunnitellun ratikkavarikon aluetta sijaitsee pohjavedenjakaja, jolta pohjaveden virtaus suuntautuu kohti pohjois-luodetta sekä etelää (kohti Valion tehdasaluetta). Vuoden 2022 pohjavesiselvitys löytyy Vantaan ratikan nettisivuilta kohdasta selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja Linkki ratikan selvityksille ja aineistoille löytyy kaavaselostuksen luettelosta muista kaavaa koskevista asiakirjoista, taustaselvityksistä ja lähdemateriaalista (s, 5). Selvitystä ei ole tarpeen lisätä lisäksi kaavaehdotuksen nettisivulle.

Rakentamisen aikana hetkelliset muutokset pohjaveden laadussa tai pinnan tasossa saattavat olla välttämättömiä. Pohjaveden jatkoselvityksen alustavien tuloksien mukaan rakentamisen aikanakaan ei kuitenkaan näyttäisi olevan tarpeen laskea pohjaveden pinnan tasoa, eikä pohjaveden pinnan tasoon näyttäisi kohdistuvan rakentamisen aikaisia vaikutuksia. Kaavaehdotuksen koko kaava-aluetta koskevissa hule- ja pohjavesimääräyksissä on määrätty, että *rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin.* Kaavaehdotuksen pohjavesialuetta koskeva kaavamääräys, jonka mukaan rakentaminen tulee toteuttaa siten, että sillä ei muuteta pohjaveden laatua tai pohjaveden pinnan tasoa haitallisesti, on siten tarpeeton ja poistettu kaavasta.

Koko kaava-aluetta koskevien hule- ja pohjavesimääräysten mukaan *alue sijaitsee osittain tärkeällä pohjavesialueella. Alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää*.

Pohjavesialuetta (pv) koskien on lisätty määräys, jonka mukaan *alueelle ei saa sijoittaa kemikaalivarastoa, jätteidenkäsittely laitosta tai energiakaivoja. Alueella on kielletty jätteiden ammattimainen käsittely ja varastointi.*

Yleisten hule- ja pohjavesimääräysten rakentamista koskeva kaavamääräys on muutettu muotoon: *rakentaminen, ojitukset, hulevesien hallinta, maankaivu ja rakennusten perustaminen on tehtävä siten, ettei niistä aiheudu pysyviä pohjaveden laatumuutoksia tai pysyviä muutoksia pohjaveden korkeuteen tai virtauksiin. Rakentamisen seurauksena ei saa aiheuttaa haitallista pohjaveden purkautumista*. Lisäksi kaavassa on määrätty, että *suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja pohjaveden seurantaohjelma.*
Pohjaveden pinnan korkeus (n. +36 tasolla) on selvitetty pohjavesivaikutuksien jatkoselvityksen yhteydessä. Jos rakentaminen tapahtuu lähemmäksi kuin kaksi metriä pohjaveden pinnan tasosta, hankkeen

selvitettäväksi ja mahdollisesti haettavaksi jää vesilain mukaisen luvan hakeminen ennen rakentamiseen ryhtymistä. Rakentamisen ja toiminnan sallittavuus arvioidaan tällöin lupamenettelyssä.

Kaavaehdotuksen yleisissä määräyksissä on määrätty, että *puhtaat hulevedet, kuten kattovedet, tulee viivyttää määrällisesti ja käsitellä laadullisesti tontilla. Puhtaat kattovedet ja mahdollisesti suodatuksen kautta puhdistetut piha-alueen hulevedet tulee imeyttää tontilla. Pohjavesialueen reunaehdot, rajaus ja tarkemmat pohjatutkimukset on otettava jatkosuunnittelussa huomioon*.

Liikennöinti- ja pysäköintialueita koskeva hulevesimääräys on muutettu muotoon: *liikennöintialueet, pysäköintialueet sekä alueet, joilla raitiovaunuja säilytetään ja huolletaan, tulee päällystää öljyä läpäisemättömällä pintamateriaalilla tai pohjavesisuojauksen sisältävällä rakenteella. Näiden alueiden hulevesien viivytysaltaita tai -painanteita ei tule sijoittaa pohjavesialueelle, ja alueiden valumavedet tulee johtaa öljynerotuskaivojen, biosuodattimien tai muiden vastaavien rakenteiden kautta hulevesiviemäriin ja edelleen pohjavesialueen ulkopuolelle. Hulevesijärjestelmä on varustettava sulkuventtiilein onnettomuustilanteiden varalle.*

Tarkistukset:
Kaavaehdotuksen hule- ja pohjavesimääräyksiä on osin tarkennettu.
Selostukseen on korjattu pohjaveden havaintopisteiden tiedot (luku 4.4.2) ja luvun 2.1.2 lähtötietoja on täydennetty jatkoselvityksen pohjaveden pinnan korkeuden tiedoilla sekä virtaussuuntien tiedoilla.

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAEHDOTUS/ NRO 931200
Vantaan ratikka: Varikko

MUISTUTUKSET JA VASTINEET
11.2.2025

Asemakaavoitus / MHA/TTA

Asemakaavaehdotus nro 931200 / Vantaan ratikka: Varikko on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä **31.1.–29.2.2024**. Tänä aikana jätettiin 3 kpl muistutusta.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Tarkistukset**
NRO 1, 20.2.2024 Valio	Valio vastustaa esitettyä ratavarikon asemakaavaehdotusta, jossa ratavarikonkaava alue sijoittuu osin Valion omistamalle kiinteistölle, ja katsoo, että ratavarikon toteuttamista tulee tutkia uudelleen ilman Valion kiinteistön alueelle sijoittuvaa maaluiskaa. Hankkeen pohjavesivaikutuksien arvioinnissa ei ole kyetty arvioimaan juuri Varikon alueesta Valion vedenottamolle aiheutuvia vaikutuksia. Kaikki selvityksessä esitetyt arviot on varustettu jatkotutkimustarpeita edellyttävillä varaumilla. Vesilain mukaan vesitaloushankkeella on oltava lupaviranomaisen lupa, jos se voi muuttaa pohjaveden laatua tai määrää. Pohjavesiselvityksessä on pohjavesivaikutusten osalta esitetty suoria epävarmuuksia ratikkavarikon osalta. Vaikutusten osalta aineistossa on arvioitu varikon rakentamisen vähentävän alueella muodostuvan pohjaveden määrää. Lisäksi rakentamisaikana Valion Veden ottamon pohjavedessä voi näkyä laatumuutoksia. Pohjavesikaivo on Valion Vantaan tehtaan ensisijainen vesilähde eikä Valio voi hyväksyä, että sen veden laatu heikkenee edes tilapäisesti. Alueen pohjaveteen kohdistuva mahdollinen haitta tulee korvata täysimääräisesti Valiolle.	14.11.2023 päivätyssä kaavaehdotuksessa osoitettu luiska-alue on poistettu ja kaava-aluetta on pienennetty päivitetyn maankäyttösuunnitelman mukaisesti, jossa suunnitellun varikon tontin puolelle on osoitettu tukimuuri, jolloin luiskausta ei enää tarvita. Suunnitellun varikon ja sen eteläpuoliselta alueelta on valmistumassa tarkennettu pohjavesiselvitys. Lisätutkimuksissa on mm. otettu pohjavesinäytteet laboratoriotutkimuksia varten ja luotu numeerinen pohjaveden virtausmalli, jolla on suoritettu simulaatioita ratikkavarikon pohjavesivaikutuksien arvioimiseksi. Alustavien tuloksien mukaan alueen pohjaveden pinnan taso ei tule laskemaan varikon rakentamisen aikana tai rakentamisen seurauksesta. Selvityksen alustavia tuloksia on esitelty Valiolle 18.11.2024. Kaavaehdotuksessa on huomioitu pohjaveden suojelu useilla pohja- ja hulevesiä koskevilla kaavamääräyksillä. Kaavassa on määrätty mm., että alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja pohjaveden seurantaohjelma.
NRO 2, 26.2.2024 Alueen asukas	Kotini sijaitsee tulevan Vantaan ratikan varikon "kyljessä". Laajennusosa on mahdollisesti tulossa, mutta siitä ei ole	Varikon hankesuunnitelmasta on laadittu laajennusvarauksineen kaksi alustavaa toiminnallista maankäyttövaihtoehtoa

	tiedotettu tarkemmin. Olemme asuneet erinäisten kaavoitussuunnitelmien vuoksi ikävässä epätietoisuudessa nyt viimeiset 10 vuotta ja henkisesti jättäneet hyvästejä takapihalta alkavalle metsälle ja luonnolle. Tämä kaikki on nyt vaihtumassa raivaamisesta ja rakentamisesta johtuviin räjäytysääniin, poraukseen ja metsän kaatamiseen. Tilanne on täysin absurdi ja järjenvastainen, täyttää epäinhimillisyyden kriteerit ja paljon enemmän. Naapurusto ei tule olemaan asumiskelpoinen saatikka terveellinen paikka asua — ei rakentamisen aikana eikä myöskään varikon naapurina. Meille annettiin mahdollisuus poistua paikalta 2015, jolloin kaupunki tarjosi roposia kodistamme, josta olemme pitäneet erittäin hyvää huolta. Emme ole voineet tietää koska tulee lähtö ja tuleeko. Tulen kääntämään kivet ja kannot saadakseni oikeutta. Vaihtoehtoisesti olen myös valmis neuvottelemaan tontin myymisestä. Pieneen kerrostaloyksiöön joutuminen olisi sama kuin vankilatuomio.	(2.3.2023), jotka ovat kaavaselostuksen lopussa liitteinä. Kaavaehdotuksessa varikolle osoitettua tonttia ei ole suunniteltu laajennettavan, ja kaavalla varaudutaan jo mahdolliseen varikon rakentamisen laajentamiseen. Kaavaselostuksen luvussa 3.4 on kerrottu kaavan laatimisen pohjana olleesta hankesuunnitelmasta ja varikon mitoituksen lähtökohdista. Vaaralan raitiovaunuvarikon hankesuunnitelma (2.3.2023) löytyy Vantaan ratikan nettisivuilta. Varikon sijaintikriteereinä on ollut mm. Vantaan ratikan reitin läheisyys ja sen saavutettavuus myös Helsingin suuntaan, huomioiden MAL 2023 -suunnitelma. Sijainti on kuitenkin syrjäinen ratikan reitin varren asumisen keskittymiin nähden. Varikkoaluetta on tiivistetty kaavatyön ja hankkeen jatkosuunnittelun aikana. Kaavaehdotus on osa Vantaan ratikan seudullista hanketta. Kaavan mahdollistama hanke ja rakentaminen ei ole hankkeen yhteiskunnallinen merkitys ja tarkoitus huomioiden kohtuuton. Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 27.2.2024 Kaksi yksityishenkilöä	Asemakaavatyön yhteydessä ei ole tehty riittäviä luontoselvityksiä. Asemakaavassa on viitattu Ratikan hankesuunnitelman yhteydessä tehtyihin luontoselvityksiin ja lainattu niistä osia, jotka koskevat kaavan aluetta. Selvityksissä on tunnistettu alueelta useita suojeluarvoltaan merkittäviä kohteita, jotka erikseen tarkasteltuina eivät selostuksen mukaan ole suojeluarvoltaan poikkeuksellisen merkittäviä. Mitään kokonaistarkastelua alueen suojeluarvosta ja sen vaikutuksesta kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevaan luontoon ei ole tehty. Ratikan hankesuunnitelman luontoselvitykset ovat ajalta ennen tämän alueen kaavan laadintaa. Ratikan kaavarunko ei ole MRLn mukainen suunnitelma eikä sen väitetty vuorovaikutustarkastelu tai ”nähtävillä	Viranomaisilla on ollut mahdollisuus antaa mielipide kaavan OAS:sta sekä kaavaehdotuksen nähtävilläolon yhteydessä lausua kaavaan liittyvien selvityksien riittävyydestä (MRA 28 §). Kuulemisen yhteydessä ei saatu viranomaisilta lausuntoa, jonka mukaan asemakaavan luontoselvitykset olisivat riittämättömät. Faunatica Oy lausui asemakaavan luontoselvityksien riittävyydestä Vantaan ratikka -hankkeen pyynnöstä. Lausunnossa todetaan, että putkilokasviselvitys on ollut tapana tehdä asemakaavatasoisessa luontoselvityksessä luontotyyppikuvioinnin lisäksi. Suunnittelualueella tehdyt luontoselvitykset ovat olleet pääosin perusteellisia, riittäviä ja selvitysten ajankohtana ajantasaisia. Vesilain

	olot” ole osa tämän kaavan prosessia. Kaava-alueesta ja sen rakentumisen vaikutuksista laajempaan ympäröivään luontoon on tehtävä MRL:n mukaiset luontoselvitykset, jossa kaava-alueen luontoarvoja tarkastellaan myös kokonaisuutena. Alueelle sijoittuu todennäköisesti useita vesilain mukaan suojeltuja noroja. Alue on ympäristöään korkeammalla ja sen latvavesien vaikutus alapuolisiin pienvesiin on todennäköisesti myös merkittävä alueen laajuuden vuoksi. Alueelta on tehtävä pienvesien ja norojen osalta tehtävä vesilain mukaiset selvitykset ja niiden osalta tarvittaessa haettava lausunnot tai luvat vesiviranomaisilta. Selvitykset on syytä tehdä ennen kaavan hyväksymistä, jotta turhat valitusmenettelyt voidaan välttää.	mukaiset vaatimukset on täytetty. Lainsäädäntö ja ohjeistukset ovat päivittyneet selvityksen jälkeen. Lausunnon mukaan myös lahopuun määrä olisi hyvä laskea, Hakunilan metsäsuunnitelma tulisi huomioida, ja koko suunnittelualueella on todettu olevan merkittäviä LUO-arvoja ja arvometsää. Selvityksessä tulisi myös ottaa paremmin huomioon suunnittelualueen asema ekologisessa verkostossa. Kaavaehdotuksen luontoselvityksiä täydennettiin 31.10.2024 valmistuneella selvityksellä, jossa kartoitettiin suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä esiintyvät luontotyypit, kiinnitettiin erityisesti huomiota kuvioilla olevan lahopuun määrään ja rakennepiirteisiin sekä tarkasteltiin, esiintyykö suunnittelualueella luonnonsuojelulain, metsälain tai vesilain kohteita. Selvityksen mukaan alueella ei katsota olevan metsäistä ekologista yhteyttä, jota olisi tarpeen selvittää. Selvityksen yhteydessä maastossa ei havaittu noroja tai muita vesilain 2. luvun 11 §:n mukaisia kohteita, eikä todettu merkittäviä luontoarvoja, jotka edellyttäisivät erityistoimia. Suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelulain mukaisia suojeltavia kohteita, mutta osa kuvioista on metsälain erityisen tärkeitä elinympäristöjä. Uhanalaisuusluokissa on vaihtelua, mutta suurin osa luontotyypeistä on vähintään silmälläpidettäviä. Haitallisia vieraslajeja ei selvityksessä havaittu. Lahopuuta esiintyy kohtalaisesti, ja laadullisesti sen monimuotoisuutta tukevia piirteitä. Kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.2 sekä vaikutustenarvioinnin luvun 4.4.2 tekstejä on täydennetty 31.10.2024 valmistuneen luontotyyppiselvityksen mukaisesti.

NRO 1
Valio, 20.2.2024

Muistutus:
Valio vastustaa esitettyä ratavarikon asemakaavaehdotusta, jossa ratavarikonkaava alue sijoittuu osin Valion omistamalle kiinteistölle.

Valio katsoo, että ratavarikon toteuttamista tulee tutkia uudelleen ilman Valion kiinteistön alueelle sijoittuvaa maaluiskaa. Valion omistamille kiinteistöille 92-410-6-40, 92-410-6-41 ja 92-410-4-32 tulevaisuudessa laadittavassa asemakaavoituksessa teollisuustontin koko ja muoto heikkenee oleellisesti, mikäli asemakaavaehdotuksessa esitetty osa kiinteistöistä lohkaistaan varikkotonttiin. Valio ei myöskään hyväksy, että varikkotontin korkeusaseman vuoksi rakennetaan luiska Valion omistamalle kiinteistölle, joka myöhemmin muutettaisiin tukimuuriksi. Olemme jo aikaisemmin esittäneet, että varikkosuunnitelmaa tulee tiivistää siten, että varikkoalue on toteutettavissa ilman että Valion omistamien kiinteistöjen käytettävyys heikkenee.

Valio on jo neuvotellut asiasta Vantaa kaupungin edustajien kanssa ja on jo sovittu, että asemakaavaehdotusta muutetaan nähtävillä olon jälkeen seuraavasti;

- *Varikon tontin eteläiselle reunalle on suunnitteilla tukimuuri, jolloin Valion tontin puolelle ei synny varikon tontin tasauksen seurauksena luiskauksia. Tukimuurin on suunniteltu sijoittuvan rakenteineen varikon tontin puolelle.*
- *Ratikan sisäänajon on suunniteltu edelleen tapahtuvan tontin lounaiskulmasta niin, että sisäänajo sijoittuu Valion nykyisen tontin puolelle.*
- *Valion ja varikon tonttien välistä korkomaailmaa ja varikon pinnantasaussuunnitelmaa on tarpeen tarkastella vielä yhdessä Valion kanssa.*
- *Myös pohjavesiasioita on tarpeen tarkastella vielä Valion ja Kaupunkiliikenteen kanssa yhdessä. Tarkoituksena on laatia varikon pohjaveden hallintasuunnitelma.*
- *Valion tontin kehitys tulevaisuudessa ja mahdolliset tärinälle herkät laitteet on huomioitava ratikan ja varikon suunnittelussa.*

Vantaan ratikan Varikkoalueen asemakaavoitusprosessin aikana tutustuttavaksemme saatu Vaaralan pohjavesiselvityksen perusteella voidaan vetää johtopäätökset, että hankkeen pohjavesivaikutuksien arvioinnissa ei ole kyetty arvioimaan juuri Varikon alueesta Valion vedenottamolle aiheutuvia vaikutuksia. Kaikki selvityksessä esitetyt arviot on varustettu jatkotutkimustarpeita edellyttävillä varaumilla. Aineistossa todetaan useasti, että pohjaveden virtaussuunnat tulee selvittää varikon alueella, jotta vaikutuksia Valion ottamon alueella kyetään arvioimaan paremmin.

Vesilain 3 luvun 2 §:n mukaan vesitaloushankkeella on oltava lupaviranomaisen lupa, jos se voi muuttaa pohjaveden laatua tai määrää, ja tämä muutos olennaisesti vähentää tärkeän tai muun vedenhankintakäyttöön soveltuvan pohjavesiesiintymän antoisuutta tai muutoin huonontaa sen käyttökelpoisuutta taikka muulla tavalla aiheuttaa vahinkoa tai haittaa vedenotolle tai veden käytölle talousvetenä.

- *Varikon rakennusaikana vaikutukset voivat näkyä Valion vedenottamon pohjavedessä laatumuutoksina, kuten pohjaveden samentumisena, joka palautuu ennalleen rakentamisen loputtua.*
- *Varikkoalueen rakentamisen myötä alueen valuntaolosuhteet muuttuvat vettä läpäisemättömän pintaalan kasvaessa. Rakennetussa tilanteessa alueella on kattopinta-alaa noin 1,2 ha, päällystettyä pintaa noin 1,2 ha ja piha- ja viheraluetta noin 0,4 ha. Rakentamisen jälkeen eri pinnoilta muodostuu hulevesiä noin 311 m3 eli noin 8- kertaisesti nykytilaan verrattuna.*

Pohjavesiselvityksessä on pohjavesivaikutusten osalta esitetty suoria epävarmuuksia Fazerilan pohjavesialueen osa-alueen III osalta, eli ratikkavarikon osalta. Aineiston mukaan ratikkavarikon alueelta ei ole pohjaveden pinnan tietoja, eikä varmuutta pohjavesialueen rajasta. Tietojen perusteella pohjaveden virtaussuuntia voidaan vain arvioida. Vaikutusten osalta aineistossa on arvioitu varikon rakentamisen vähentävän alueella muodostuvan pohjaveden määrää. Lisäksi rakentamisaikana Valion Veden ottamon pohjavedessä voi näkyä laatumuutoksia, jotka kuitenkin mahdollisesti palaavat ennalleen rakentamisen

jälkeen.

Onko kaavoituksella ollut käytössään tarkennettu pohjavesiselvitys?

Pohjavesikaivo on Valion Vantaan tehtaan ensisijainen vesilähde eikä Valio voi hyväksyä, että sen veden laatu heikkenee edes tilapäisesti. Alueen pohjaveteen kohdistuva mahdollinen tilapäinen tai pysyvä haitta tulee korvata täysimääräisesti Valiolle.

Vastine:
14.11.2023 päivätyssä kaavaehdotuksessa osoitettu luiska-alue on poistettu ja kaava-aluetta ja varikon tonttia on pienennetty kaavaehdotuksessa varikon päivitetyn maankäyttösuunnitelman mukaisesti niin, että vain ratikan sisäänajo Länsimäentien varrella sijoittuu Valion omistaman kiinteistön puolelle. Päivitetyssä maankäyttösuunnitelmassa on osoitettu suunnitellun varikon tontin puolelle tukimuuri, jolloin luiskausta ei enää tarvita.

Suunnitellun varikon ja sen eteläpuoliselta alueelta on valmistumassa tarkennettu pohjavesiselvitys. Lisätutkimuksissa on tehty kairauksia, asennettu uusia pohjaveden havaintoputkia ja otettu pohjavesinäytteet tarkempia laboratoriotutkimuksia varten. Lisäksi on suoritettu pohjaveden pinnan tason mittauskierros ja luotu numeerinen pohjaveden virtausmalli, jolla on suoritettu simulaatioita ratikkavarikon pohjavesivaikutuksien arvioimiseksi. Alustavien virtausmallituloksien mukaan pohjaveden pinnan taso ei tule laskemaan varikon rakentamisen aikana tai rakentamisen seurauksesta varikon tontin läheisyydessä. Selvityksen alustavia tuloksia on esitelty Valiolle 18.11.2024. Sittemmin laskelmia on tarkennettu mm. varikon kattovesien imeyttämisen vaikutuksen arviolla, ja arvion mukaan pohjaveden pinnan taso ei tule laskemaan myöskään Varikon tontilla.

Kaavaehdotuksessa on huomioitu pohjaveden suojelu useilla pohja- ja hulevesiä koskevilla kaavamääräyksillä. Kaavassa on määrätty mm., että alueella harjoitettava toiminta ei saa vaarantaa pohjaveden laatua tai määrää. Suunnittelun tulee perustua maaperäselvityksiin ja pohjavesiolosuhteisiin. Rakentamisluvan hakemisen yhteydessä on esitettävä pohjaveden hallintasuunnitelma ja pohjaveden seurantaohjelma.

Tarkistukset:
14.11.2023 päivätyssä kaavaehdotuksessa osoitettu luiska-alue on poistettu ja kaava-aluetta ja varikon tonttia on pienennetty niin, että vain ratikan sisäänajo Länsimäentien varrella sijoittuu Valion omistaman kiinteistön puolelle.

NRO 2
Alueen asukas, 26.2.2024

Muistutus:
Kiinteistöni [redacted] eli kotini sijaitsee tulevan Vantaan ratikan varikon "kyljessä" osoitteessa [redacted]. Tonttini jätettiin siis kaavan ulkopuolelle, tällä erää. Laajennusosa on mahdollisesti tulossa, mutta siitä ei ole tiedotettu tarkemmin.

Olen [redacted]-vuotias hyvässä kunnossa oleva [redacted]— mieheni [redacted]. [redacted] on lapsuudenkotini, jossa olen asunut lähes koko ikäni. Olemme asuneet erinäisten kaavoitussuunnitelmien vuoksi ikävässä epätietoisuudessa nyt viimeiset 10 vuotta, eikä loppua näy tulevan. Kymmenen vuotta sitten alueelle kaavailtiin rekkaparkkia, minkä jälkeen olemme henkisesti jättäneet hyvästejä takapihalta alkaville marja- ja sienimetsille, oman pihan suurta satoa tuottavalle puutarhalle puhumattakaan terassilla nautituista aamukahveista lintujen pesintää seuratessa. Viime juhannuksena kettukin toi pihallemme neljä poikastaan näytille.
Tämä kaikki on nyt vaihtumassa raivaamisesta ja rakentamisesta johtuviin räjäytysääniin, kallion poraukseen ja metsän kaatamiseen. Lisäksi kaiken tämän rakentamisen aikana koirani tulee haukkumaan rodulle ominaiseen tapaansa. Tilanne on täysin absurdi ja järjenvastainen! Koko kuvio täyttää epäinhimillisyyden kriteerit ja paljon enemmän. [redacted] ei tule olemaan asumiskelpoinen saatikka mistään näkökulmasta terveellinen paikka asua — ei rakentamisen aikana eikä myöskään varikon naapurina.

No, meille annettiin mahdollisuus poistua paikalta 2015, jolloin kaupunki tarjosi roposia kodistamme, josta olemme pitäneet erittäin hyvää huolta. Tuolloin kaupungin omat insinöörit kävivät toteamassa, että onpa harmittavan hyvä talo ja iso ihana puutarha. Olemme jatkuvasti panostaneet ja kehittäneet kiinteistöämme, paitsi viimeisen kymmenen vuoden aikana, jolloin Vantaan kaupunki on roikottanut meitä niin sanotusti "löysässä hirressä". Emme ole voineet tietää koska tulee lähtö ja tuleeko. On täysin käsittämätöntä, että samalla kun Vantaan kaupunki polkee omia asukkaitaan tällä tavalla, se satsaa lähes miljoonalla eurolla hiihtourheiluun (lumetuskontti Hakunilan urheilupuistossa)!

Tämä on kannanottoni tässä vaiheessa. Tulen kääntämään kivet ja kannot saadakseni oikeutta. Mutta vaihtoehtoisesti olen myös valmis neuvottelemaan tontin myymisestä asianmukaiseen hintaan. Pieneen kerrostaloyksiöön joutuminen olisi sama kuin vankilatuomio minulle, joka on koko ikänsä asunut [redacted].

Vastine:
Vaaralan raitiovaunuvarikon hankesuunnitelmasta on laadittu laajennusvarauksineen kaksi alustavaa toiminnallista maankäyttövaihtoehtoa (2.3.2023), jotka ovat kaavaselostuksen lopussa liitteinä. Ensisijaisessa vaihtoehdossa laajennusvaraus on osoitettu tontin länsireunaan. Hankesuunnitelman toiminnallisessa vaihtoehtoratkaisussa laajennusosa on osoitettu tontin itäpuolelle, ratikkavaunujen huolto- ja säilytyshallin sekä huoltoajoneuvo- ja varastorakennuksen väliin. Asemakaavaehdotuksessa varikolle osoitettua tonttia ei ole suunniteltu laajennettavan. Kaavaehdotuksella varaudutaan jo mahdolliseen varikon rakentamisen laajentamiseen.

Kaavaselostuksen luvussa 3.4 on kerrottu kaavan laatimisen pohjana olleesta hankesuunnitelmasta ja varikon mitoituksen lähtökohdista. Vaaralan raitiovaunuvarikon hankesuunnitelma (2.3.2023) löytyy Vantaan ratikan nettisivuilta kohdasta selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/vantaan-ratikan-selvityksia-ja-aineistoja

Suunnitellun varikon sijaintikriteereinä on ollut mm. Vantaan ratikan reitin läheisyys ja sen saavutettavuus myös Helsingin suuntaan, huomioiden Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelman muut suunnitellut raitiotiehankkeet, jotka mahdollisesti tulevaisuudessa kulkisivat Vantaan ratikan reitin varrelle. Sijainti Kehä III:n ja Länsimäentien kupeessa on kuitenkin syrjäinen Vantaan ratikan reitin varren asumisen keskittymiin nähden.

Etenkin suurissa kaupungin kehityksen ja kasvun mahdollistavissa hankkeissa voi joillekin osapuolille koituu myös haittoja, jotka pyritään minimoimaan kaavatyön sekä mahdollisesti hankkeen jatkosuunnittelun aikana. Varikkoaluetta on tiivistetty kaavatyön ja hankkeen jatkosuunnittelun aikana mahdollisimman paljon, ottaen huomioon varikon toimintaedellytykset, laajennusvaraukset ja ympäristön rakentamiselle asettamat reunaehdot. Kaavaehdotus on osa Vantaan ratikan seudullista hanketta. Kaavan mahdollistama hanke ja rakentaminen ei ole hankkeen yhteiskunnallinen merkitys ja tarkoitus huomioiden kohtuuton.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Kaksi yksityishenkilöä, 27.2.2024

Muistutus
Luontoselvitykset puutteellisia

Asemakaavatyön yhteydessä ei ole tehty riittäviä luontoselvityksiä. Myöskään yleiskaavatyön yhteydessä ei tehty aluetta koskevia luontoselvityksiä. Yleiskaavatyössä viitattiin vain siihen, että luontoselvitykset tehdään ratikan hankesuunnitelman yhteydessä.

Asemakaavassa on viitattu Ratikan hankesuunnitelman yhteydessä tehtyihin luontoselvityksiin ja lainattu niistä osia, jotka koskevat kaavan aluetta. Tarkastelualueena on hankesuunnitelman luontoselvityksissä ollut koko 20 km pitkän ratikkalinjan alue. Eri luontoselvityksistä on poimittu kohtia, jotka alueellisesti näyttäisivät kohdistuvan kaava-alueelle. Selvityksissä on tunnistettu alueelta useita suojeluarvoltaan merkittäviä kohteita, jotka erikseen tarkasteltuina eivät selostuksen mukaan ole suojeluarvoltaan poikkeuksellisen merkittäviä. Mitään kokonaistarkastelua alueen suojeluarvosta ja sen vaikutuksesta kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevaan luontoon ei ole tehty.

Itse asiassa Ratikan hankesuunnitelman luontoselvitykset ovat ajalta ennen tämän alueen kaavan laadintaa. Ratikan kaavarunko (049) ei ole MRLn mukainen suunnitelma eikä sen väitetty vuorovaikutustarkastelu tai ”nähtävillä olot” ole osa tämän kaavan prosessia. Ehdotuksessa esitetyt luontoselvitykset eivät ole riittäviä. Kaava-alueesta ja sen rakentumisen vaikutuksista laajempaan ympäröivään luontoon on tehtävä MRL:n mukaiset luontoselvitykset, jossa kaava-alueen luontoarvoja tarkastellaan myös kokonaisuutena.

Norot

Alueelle sijoittuu todennäköisesti useita vesilain mukaan suojeltuja noroja. Tähän viittaa asemakaavatyön yhteydessä tehty hulevesiselvitys, josta lainaus alla. Alue on ympäristöään korkeammalla ja sen latvavesien vaikutus alapuolisiin pienvesiin on todennäköisesti myös merkittävä alueen laajuuden vuoksi. Alueelta on tehtävä pienvesien ja norojen osalta tehtävä vesilain mukaiset selvitykset ja niiden osalta tarvittaessa haettava lausunnot tai luvat vesiviranomaisilta.

Selvitykset on syytä tehdä ennen kaavan hyväksymistä, jotta turhat valitusmenettelyt voidaan välttää.

”

Vantaan varikon hulevesiselvitys

5. YHTEENVETO JA SUOSITUKSIA

Tässä työssä laadittiin hankeselvitystä varten Vantaan kaupungille hulevesiselvitys. Selvityksessä tarkastellaan hulevesien hallinnan toimenpiteitä alueella, johon on määrä rakentaa Vantaan ratikan varikko. Suunnittelualue on kooltaan noin 4 hehtaaria. Nykytilassa tontti on rakentamatonta metsämaata. Suurilta osin alueella vedet nykyisin kulkeutuvat maanpintaa pitkin kaakkoon yksityisille kiinteistöille.”

Vastine:
Varikon asemakaavatyöstä nro 931200 on julkaistu osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 6.4.2021 ja se on päivitetty 24.3.2022. OAS ja kaavaehdotus ovat olleet MRL:n 62–65 §:ien sekä MRA:n 27 §:n mukaisesti nähtävillä. Viranomaisilla on ollut mahdollisuus antaa mielipide kaavan OAS:sta sekä kaavaehdotuksen nähtävilläolon yhteydessä lausua kaavaan liittyvien selvityksien riittävyydestä (MRA 28 §).

Kuulemisen yhteydessä ei saatu viranomaisilta lausuntoa, jonka mukaan asemakaavan luontoselvitykset olisivat riittämättömät.

Vantaan ratikka -hanke pyysi Faunatica Oy:ltä lausuntoa asemakaavan luontoselvityksien riittävyydestä. Faunaticaa pyydettiin lausumaan:
1. Täyttääkö asemakaava maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset luontoselvityksistä.
2. Täyttääkö asemakaava selvityksien osalta vesilain mukaiset vaatimukset.

Lausunnossa todetaan, että suunnittelualueelta on tehty kaikki yleisimmät kaava-alueilta tilattavat luontoselvitykset lukuun ottamatta putkilokasviselvitystä, joka on ollut tapana tehdä asemakaavatasoisessa luontoselvityksessä koko selvitysalueen kattavan luontotyyppikuvioinnin lisäksi. Suunnittelualueella tehdyt luontoselvitykset ovat olleet pääosin perusteellisia, riittäviä ja selvitysten ajankohtana ajantasaisia. Vesilain mukaiset vaatimukset on täytetty luontotyyppiselvityksessä.

Lausunnon mukaan suunnittelualueella ei ole sellaisia tyypillisiä elinympäristöjä, joissa yleensä voi odottaa esiintyvän erityisesti huomioitavaa putkilokasvilajistoa, huomionarvoisia lajeja voi kuitenkin kasvaa hyvin monenlaisissa elinympäristöissä. Tosin Vantaalla putkilokasviselvitys ei ole sisältynyt ainakaan kaikkiin asemakaavojen luontoselvityksiin.

Faunatican lausunnon mukaan luontotyyppiselvityksessä rajattiin yleispiirteisten selvitysten tapaan vain arvokkaat kohteet eikä tehty kattavaa luontotyyppikuviointia, jossa myös arvokohteiden ulkopuolinen nk. tavallinen luonto kuvataan ainakin pintapuolisesti. Luonnonsuojelulainsäädäntö ja Suomen ympäristökeskuksen ohjeistukset ovat päivittyneet luontoselvityksen tekemisen jälkeen, minkä vuoksi selvitys on tarpeen päivittää: Luontotyyppikuvioiden arvoluokittelun tulisi vastata Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi -oppaan (Mäkelä & Salo 2023) luokittelua. Olisi hyvä myös laskea lahopuun määrä luontotyyppikuvioilta, mikäli mahdollista. Hakunilan metsäsuunnitelma tulisi huomioida, ja että koko suunnittelualueella on todettu olevan merkittäviä LUO-arvoja ja arvometsää. Lausunnon mukaan selvityksessä tulisi myös ottaa paremmin huomioon suunnittelualueen asema ekologisessa verkostossa. Ekologisia yhteyksiä suunnittelualueella tai alueen sijoittumista Vantaan ekoverkostoon ei ole erikseen selvitetty.

Kaavaehdotuksen luontoselvityksiä täydennettiin 31.10.2024 valmistuneella selvityksellä. Vuoden 2024 selvityksessä kartoitettiin suunnittelualueella ja sen välittömässä läheisyydessä esiintyvät luontotyypit, havainnoitiin ja arvioitiin niiden ekologista tilaa sekä kiinnitettiin erityisesti huomiota kuvioilla olevan lahopuun määrään ja rakennepiirteisiin. Selvityksessä tarkasteltiin myös, esiintyykö suunnittelualueella luonnonsuojelulain (9/2023), metsälain (1093/1996) ja vesilain (587/2011) kohteita ja luokiteltiin luontotyypit Suomen ympäristökeskuksen Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi –oppaan mukaisesti (Mäkelä & Salo 2023). Lisäksi selvityksessä on luokittelu METSO-ohjelman mukaisilla luonnontieteellisillä valintaperusteilla (Syrjänen ym. 2016). Varsinainen yksityiskohtainen luontotyyppiselvitys on tehty varikoksi suunnitellulla, runsaan kuuden hehtaarin alueella. Kokonaisvaltaisen käsityksen saamiseksi alueen luontoarvoista on kuitenkin tarkasteltu pääpiirteissään myös varikkoon rajautuvia luontotyyppejä, eli selvitys kattaa hieman yli 11 hehtaarin alueen. Lisäksi selvityksessä arvioitiin ekologisen runkoyhteyden selvitystarvetta.

Selvityksen mukaan ihmistoiminnalle valjastettujen alueiden sekä sen, ettei alue ole kytkeytynyt ympäröiviin metsiin leveiden katualueiden vuoksi, alueella ei katsota olevan metsäistä ekologista yhteyttä, jota olisi tarpeen selvittää. Selvityksen yhteydessä maastossa ei havaittu noroja tai muita vesilain 2. luvun 11 §:n mukaisia kohteita, eikä todettu merkittäviä luontoarvoja, jotka edellyttäisivät erityistoimia. Selvityksen mukaan luontoarvoiltaan merkittävimmät alueet sijoittuvat suunnittelualueen itä- ja pohjoisosiin, joissa on myös METSO-luokkaan I ja II kuuluvia kuvioita. Suunnittelualueella ei ole luonnonsuojelulain mukaisia suojeltavia kohteita, mutta osa kuvioista on metsälain erityisen tärkeitä elinympäristöjä. Uhanalaisuusluokissa on vaihtelua, mutta suurin osa luontotyypeistä on vähintään silmälläpidettäviä. Haitallisia vieraslajeja ei selvityksessä havaittu. Lahopuuta esiintyy kohtalaisesti, ja laadullisesti sen monimuotoisuutta tukevia piirteitä.

Kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.2 sekä vaikutustenarvioinnin luvun 4.4.2 tekstejä on täydennetty 31.10.2024 valmistuneen luontotyyppiselvityksen mukaisesti. 31.10.2024 valmistunut luontotyyppiselvitys löytyy kaavaehdotuksen nettisivulta Vantaan ratikka: Varikko Vaaralaan | Vantaa

Tarkistukset:
Kaavaselostuksen lähtötietojen luvun 2.1.2 sekä vaikutustenarvioinnin luvun 4.4.2 tekstejä on täydennetty 31.10.2024 valmistuneen luontotyyppiselvityksen mukaisesti.

MUISTIO 18.4.2024
Faunatican raportteja 17/2024

Lausunto luontoselvitysten riittävyydestä asemakaavan 931200 (Vantaan ratikka: Varikko) alueella

Elina Manninen

Sisällys

Johdanto 1
Luontoselvitykset 5
Tulokset 7
Johtopäätökset ja suositukset 11
Kirjallisuus 11

Johdanto

Suunnittelualue sijaitsee Vaaralassa, Kehä III ja Länsimäentien liittymän eteläpuolella. Alue on pääosin asemakaavoittamatonta metsäaluetta, ja sen pinta-ala on n. 7 ha (kuva 1). Asemakaavalla muutetaan pääosin kaupungin omistuksessa oleva alue raitiovaunuvarikkoalueeksi osoittamalla alue yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialueeksi (ET), jonne sijoittuu Vantaan raitiovaunuvarikko ja siihen liittyvät korjaamo-, huolto- ja toimistotilat, sekä suojaviheralueeksi, jolla ympäristö säilytetään (EV/s) (Vantaan kaupunki 2024a).

Suunnittelualueella on tehty luontoselvityksiä vuosina 2020 ja 2021. Vuonna 2020 suunnittelualue sisältyi Kuussillan kaavarunkoalueen (102 ha) luontoselvityksiin (Makkonen ym. 2020, kuva 1). Kuussillan kaavarunkoalueella tehtiin luontotyyppi-, lahokaviosammal- ja linnustoselvitykset. Lisäksi erillisessä selvityksessä vuonna 2021 Kuussillan kaavarunkoalueella kartoitettiin liito-oravan esiintymistä (Ramboll 2022). Suunnittelualue sisältyy myös Vantaan ratikan kaavarunkoon, jota varten tehtiin luontoselvityksiä vuosina 2020 ja 2021. Osana ratikan kaavarungon luontoselvityksiä suunnittelualueella tarkistettiin geologinen kohde ”Vaaralan lohkareikko” vuonna 2020 ja tehtiin lepakkokartoitus vuonna 2021 (Nieminen ym. 2022). Vuonna 2018 hyväksytyssä Hakunilan suuralueen metsäsuunnitelmassa suunnittelualueen metsäkuviot on luokiteltu arvometsiksi (luokka C5) (Vantaan kaupunki 2024b).

Faunatica
Kutojantie 6–8
02630 Espoo
www.faunatica.fi
etunimi.sukunimi@faunatica.fi
Y-tunnus 1641610-7, ALV rek.
Kotipaikka ESPOO

Vantaan kaupunkiympäristölautakunta päätti asettaa kaavan nähtäville 12.12.2023. Päätöksestä jätettiin pöytäkirjalausuma:

> *Yleiskaavatyössä ei tehty luontoselvityksiä varikkoalueen osalta. Yleisluontoisissa ratikkalinjaston luontoselvityksissä on tunnistettu varikkoalueella useita merkittäviä suojeluarvoja. Asemakaavatyön luontoselvityksiksi ei ole riittävää kerätä eri selvityksistä varikkoaluetta koskevia kohtia kaavaselostukseen.*
>
> *Vantaan ratikan hankesuunnitelman ja kaavarungon työssä tehtyjen yleisluontoisten luontoselvitysten lisäksi asemakaava-alueella tulee tehdä tarkat ja yksityiskohtaiset luontoselvitykset ennen hankkeen toteuttamista, jolla varmistetaan, ettei alueella ole luonnonsuojelulain tai vesilain mukaisia kohteita. Arvokkaat luontokohteet tulee joko säästää tai kompensoida toisaalla Vantaan kaupungin alueella suojelemalla ja/tai ennallistamalla edustavia kohteita. Kompensaatiotyössä voidaan hyödyntää valmisteilla olevaa kokonaisheikentämättömyyden mallia.*

Kaava on ollut nähtävillä alkuvuonna 2024. Kaavaan on tullut lausuntoja ja muistutuksia. Erään kaavasta annetun lausunnon mukaan:

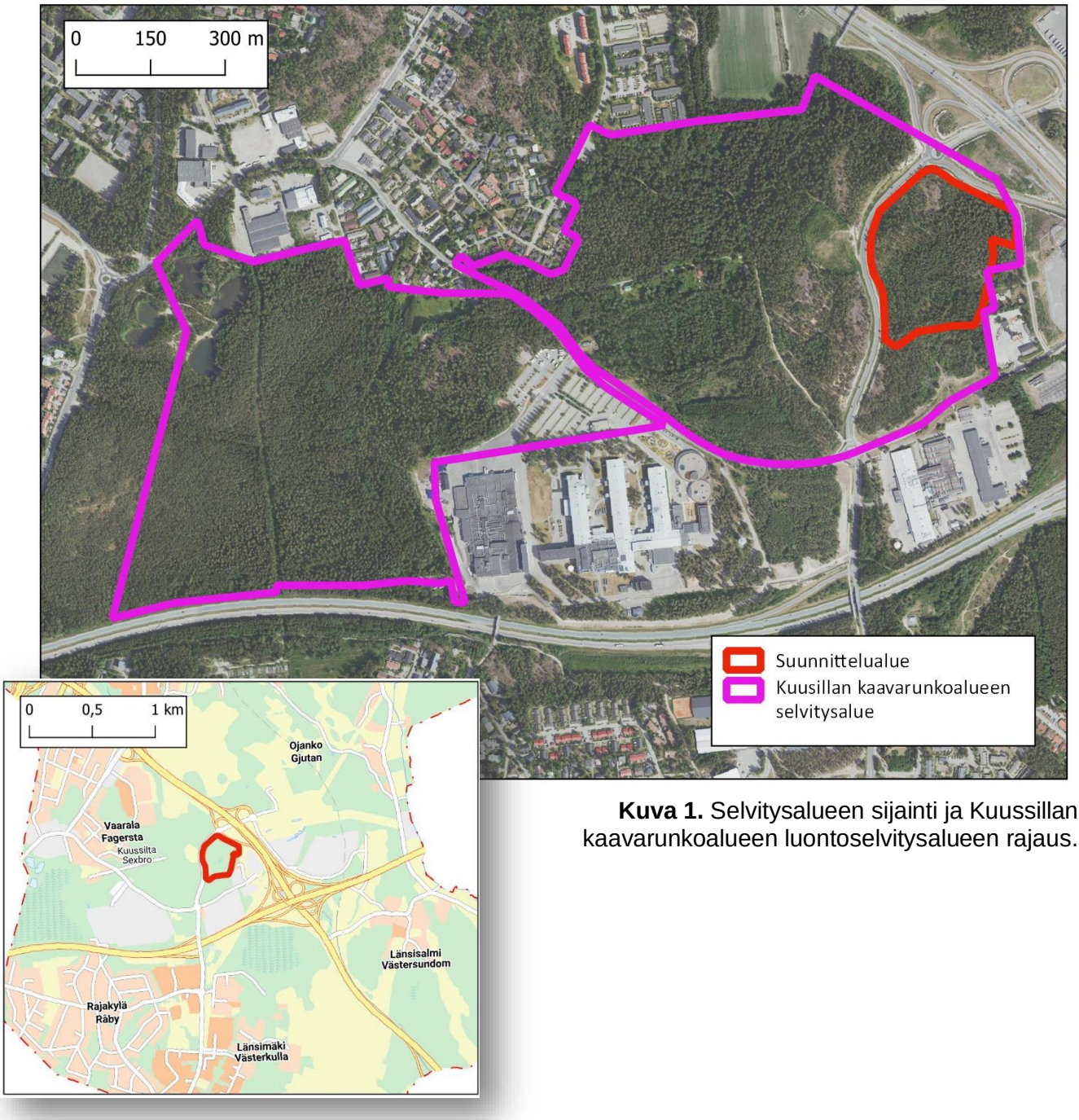
> *Asemakaavatyön yhteydessä ei ole tehty riittäviä luontoselvityksiä. Myöskään yleiskaavatyön yhteydessä ei tehty aluetta koskevia luontoselvityksiä. Yleiskaavatyössä viitattiin vain siihen, että luontoselvitykset tehdään ratikan hankesuunnitelman yhteydessä. Asemakaavassa on viitattu Ratikan hankesuunnitelman yhteydessä tehtyihin luontoselvityksiin ja lainattu niistä osia, jotka koskevat kaavan aluetta. Tarkastelualueena on hankesuunnitelman luontoselvityksissä ollut koko 20 km pitkän ratikkalinjan alue. Eri luontoselvityksistä on poimittu kohtia, jotka alueellisesti näyttäisivät kohdistuvan kaava-alueelle. Selvityksissä on tunnistettu alueelta useita suojeluarvoltaan merkittäviä kohteita, jotka erikseen tarkasteltuina eivät selostuksen mukaan ole suojeluarvoltaan poikkeuksellisen merkittäviä. Mitään kokonaistarkastelua alueen suojeluarvosta ja sen vaikutuksesta kaava-alueen läheisyydessä sijaitsevaan luontoon ei ole tehty.*
>
> *Itse asiassa Ratikan hankesuunnitelman luontoselvitykset ovat ajalta ennen tämän alueen kaavan laadintaa. Ratikan kaavarunko (049) ei ole MRL:n mukainen suunnitelma eikä sen väitetty vuorovaikutustarkastelu tai ”nähtävillä olot” ole osa tämän kaavan prosessia. Ehdotuksessa esitetyt luontoselvitykset eivät ole riittäviä. Kaava-alueesta ja sen rakentumisen vaikutuksista laajempaan ympäröivään luontoon on tehtävä MRL:n mukaiset luontoselvitykset, jossa kaava-alueen luontoarvoja tarkastellaan myös kokonaisuutena.*
>
> *Alueelle sijoittuu todennäköisesti useita vesilain mukaan suojeltuja noroja. Tähän viittaa asemakaavatyön yhteydessä tehty hulevesiselvitys ---. Alue on ympäristöään korkeammalla ja sen latvavesien vaikutus alapuolisiin pienvesiin on todennäköisesti myös merkittävä alueen laajuuden vuoksi. Alueelta on tehtävä pienvesien ja norojen osalta tehtävä vesilain mukaiset selvitykset ja niiden osalta tarvittaessa haettava lausunnot tai luvat vesiviranomaisilta. Selvitykset on syytä tehdä ennen kaavan hyväksymistä, jotta turhat valitusmenettelyt voidaan välttää.*

Vantaan kaupungin Kaupunkiympäristön toimialan toimeksiannosta Faunatica Oy laati tämän lausunnon luontoselvitysten riittävyydestä suunnittelualueella. Tehtävänannon osat olivat:

1. Täyttääkö asemakaava maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset luontoselvityksistä? Jos ei täytä, niin mitä selvityksiä puuttuu?

2. Täyttääkö asemakaava vesilain mukaiset vaatimukset? Jos ei täytä, niin mitä selvityksiä puuttuu?

Faunatica
Kutojantie 6–8
02630 Espoo
www.faunatica.fi
etunimi.sukunimi@faunatica.fi
Y-tunnus 1641610-7, ALV rek.
Kotipaikka ESPOO



Kuva 1. Selvitysalueen sijainti ja Kuussillan kaavarunkoalueen luontoselvitysalueen rajaus.

Luontoselvitykset

Luontoselvityksissä noudatettiin selvitysten ajankohtana vuosina 2020 ja 2021 yleisesti käytettyjä ohjeistuksia ja määrittelyjä. Alla on kerrottu tarkemmin raporteissa mainittuja pääseikkoja selvitysmenetelmistä ja noudatetuista ohjeistuksista.

Luontotyyppiselvitys

Suunnittelualueelta rajattiin luontotyyppiselvityksessä kaksi paikallisesti arvokasta luontotyyppikohdetta: räme (uhanalainen luontotyyppi ja metsälain 10 §:n erityisen tärkeä elinympäristö) sekä varttunut havupuuvaltainen tuore kangas (METSO I-luokan kohde ja silmälläpidettävä luontotyyppi) (kuva 2). Luontotyyppiselvityksessä kartoitettiin luonnonsuojelulain mukaiset luontotyypit (Luonnonsuojelulaki 1996, Luonnonsuojeluasetus 1997/2005, Pääkkönen & Alanen 2000), metsälain mukaiset erityisen tärkeät elinympäristöt (Metsäasetus 1996, Metsälaki 1996 ja siihen tehdyt muutokset 2013, Meriluoto & Soininen 2002), vesilain mukaiset suojeltavat kohteet (Vesilaki 2011, Ohtonen ym. 2005), METSO-ohjelman valintaperusteet täyttävät kohteet (Syrjänen ym. 2016), uhanalaiset luontotyypit (Kontula & Raunio 2018) sekä muut huomionarvoiset elinympäristöt ja luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeät alueet. Luontotyyppiselvityksessä noudatettiin soveltuvin osin mm. teosten Pääkkönen & Alanen (2000), Huttunen & Pahtamaa (2002), Meriluoto & Soininen (2002) ja Söderman (2003) ohjeistuksia ja määrittelyjä huomioitavista luontoarvoista. Selvitysalue kierrettiin jalan kattavasti läpi kasvillisuutta ja elinympäristöjä havainnoiden yhteensä kuudessa maastotyöpäivässä. Luontotyyppikuvion kasvillisuus ja kasvilajisto, puuston rakennepiirteet, lahopuusto sekä muut ominaispiirteet kirjattiin kattavasti maastolomakkeelle. (Makkonen ym. 2020)

Lahokaviosammalselvitys

Suunnittelualueen itä- ja keskiosa rajattiin erittäin uhanalaisen (EN) ja luontodirektiivin liitteen II lajeihin kuuluvan lahokaviosammalen ydinalueena (kuva 2). Selvitys tehtiin tarkalla menetelmällä, jossa kartoitettiin paitsi lahokaviosammalen itiöpesäkkeiden esiintymät, myös muut lahokaviosammalen asuttamat lahopuut itujyväsryhmien perusteella (ns. protoneemagemmat; Wolf 2015). Itujyväsryhmien kasvupaikkojen perusteella lajin läsnäolo alueella voidaan havaita nopeammin ja luotettavammin kuin pelkästään itiöpesäkkeiden kasvupaikkoja etsittäessä. (Makkonen ym. 2020)

Linnustoselvitys

Linnustoselvityksessä suunnittelualueella havaittiin huomionarvoisia pesimälajeja: erittäin uhanalainen viherpeippo sekä muuten huomionarvoiset lajit sirittäjä, puukiipijä. Suunnittelualueella ei kuitenkaan ole linnullisesti arvokkaita alueita. Selvityksen

perusmenetelmänä oli valtakunnallisen linnustonseurannan käyttöön kehitetty kartoitusmenetelmä. Tässä selvityksessä keskityttiin pienehköön lajijoukkoon ja tutkittiin paikoin melko avointa ja helpohkosti havainnoitavaa metsäympäristöä. Tämän suppeamman tavoitteen vuoksi käyntikertoja oli neljä, mikä on riittävä määrä tavoiteltujen tulosten luotettavaksi saavuttamiseksi. Kulkureitit suunniteltiin kartan ja ilmakuvien avulla etukäteen siten, että mikään kohta ei jäänyt 50 metriä kauemmas laskijan kulkulinjasta. Maastotyössä sekä tulosten luotettavuuden tulkinnassa otettiin lajikohtaisesti huomioon kunkin lajin havaittavuuteen ja laskentojen luotettavuuteen liittyviä näkökohtia. Selvityksessä on viitattu mm. seuraaviin ohjeistuksiin: Koskimies 1994, 2011 sekä Koskimies & Väisänen 1988. (Makkonen ym. 2020)

Liito-oravaselvitys

Merkkejä liito-oravasta ei havaittu suunnittelualueella, eikä suunnittelualueella ole selvityksen mukaan liito-oravalle soveltuvaa elinaluetta tai kolopuita, jotka sopisivat liito-oravan lisääntymis- ja levähdyspaikaksi. Liito-oravan esiintyvyyttä selvitettiin maastokartoituksin maalis-toukokuussa 2021. Aluetta kartoitettiin kahtena eri ajankohtana alku- ja loppukeväästä. Maastokartoituksissa kirjattiin ylös kaikki havaitut liito-oravan pesä-, kolo- ja papanapuut sekä elinympäristö- ja ydinalueet ja elinympäristöksi soveltuvat metsäalueet. Selvityksessä on viitattu mm. liito-orava LIFE -hankkeen yhteydessä laadittuihin ja ympäristöministeriön ohjeistuksiin (Nieminen 2017, Ympäristöministeriö 2017, Ahopelto ym. 2021). (Ramboll 2022)

Lepakkoselvitys

Lepakkoselvityksessä suunnitelma-alueella ei havaittu lepakoita eikä sieltä rajattu lepakoiden kannalta tärkeitä alueita. Työssä noudatettiin Suomen lepakkotieteellisen seuran (2011) ohjeistusta. Kartoitusreitit suunniteltiin tutustumalla alueeseen valoisaan aikaan. Alue saatiin melko kattavasti kartoitettua. Aktiivikartoituksen lisäksi työssä käytettiin passiividetektoreja. (Nieminen ym. 2022)

Ekologinen verkosto

Ekologisia yhteyksiä suunnittelualueella tai alueen sijoittumista Vantaan ekoverkostoon ei ole erikseen selvitetty. Yleinen selvitys Vantaan ekologisista yhteyksistä tehtiin yleiskaavaa 2020 varten. Työssä huomioitiin Vantaalle sijoittuvat maakunnallisesti tärkeät ekologiset yhteydet ja Vantaan paikalliset ekoyhteydet (Ojala 2019). Asemakaavan selostuksessa (Vantaan kaupunki 2023) on mainittu, että suunnittelualueella ei sijaitse ekologia yhteyksiä, vaan alueen luoteispuolella yhdistyy kaksi maakunnallisesti merkittävää ekologista yhteyttä. Ekologinen verkosto koostuu kuitenkin yhteyksien lisäksi luonnon ydinalueista, joita käytävät yhdistävät toisiinsa. Verkostoon kuuluu myös ydinalueita ja yhteyksiä tukevia elinympäristöjä ja suojavyöhykkeitä (Ojala 2019). Ekologisten yhteyksien selvityksen mukaan suunnittelualue on

osa Vantaan kaakkoisosassa metsäaluekokonaisuutta, joka sijoittuu Helsingin Vanhankaupunginlahden luonnonsuojelualueen ja Ojangon vaalittavan viheralueen väliin. Suunnittelualue on selvityksessä myös merkitty kokonaisuudessaan merkittäväksi LUO-arvoalueeksi. (Ojala 2019) Lisäksi suunnittelualue sijoittuu Uudenmaan liiton ekoverkostoselvityksen (Jalkanen ym. 2018) mukaan maakunnallisesti tärkeälle ekologiselle käytäväalueelle, joka yhdistää Mustavuoren ja Porvarinlahden luonnonsuojelualueita Sipoonkorven kansallispuistoon.

Tulokset

1. Maankäyttö- ja rakennuslain vaatimukset

> *Maankäyttö- ja rakennuslain 1 §:n mukaan lain tavoitteena on järjestää alueiden käyttö ja rakentaminen niin, että siinä luodaan edellytykset hyvälle elinympäristölle sekä edistetään ekologisesti, taloudellisesti, sosiaalisesti ja kulttuurisesti kestävää kehitystä. 9 §:n mukaan kaavan tulee perustua kaavan merkittävät vaikutukset arvioivaan suunnitteluun ja sen edellyttämiin tutkimuksiin ja selvityksiin. Kaavaa laadittaessa on tarpeellisessa määrin selvitettävä suunnitelman ja tarkasteltavien vaihtoehtojen toteuttamisen ympäristövaikutukset. Selvitykset on tehtävä koko siltä alueelta, jolla kaavalla voidaan arvioida olevan olennaisia vaikutuksia. 54 §:n mukaan asemakaavan sisältövaatimuksiin kuuluu, että luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää.*

Suunnittelualueelta on tehty kaikki yleisimmät kaava-alueilta tilattavat luontoselvitykset lukuun ottamatta putkilokasviselvitystä. Vaikka suunnittelualueella ei ole sellaisia tyypillisiä elinympäristöjä (kuten lehtoja, reheviä korpia tai perinnebiotooppeja), joissa yleensä voi odottaa esiintyvän erityisesti huomioitavaa putkilokasvilajistoa, huomionarvoisia lajeja voi kuitenkin kasvaa hyvin monenlaisissa elinympäristöissä. Tosin Vantaalla putkilokasviselvitys ei ole sisältynyt ainakaan kaikkiin asemakaavojen luontoselvityksiin (ks. esim. Manninen ym. 2022).

Ekologisten yhteyksien selvitystä voidaan pitää jossain määrin vajavaisena, sillä kaikki aineistoja ei ole asemakaavan selostuksessa otettu huomioon. Viitasammakkoselvitystä ei ole katsottu tarpeelliseksi tehdä, koska suunnittelualueella ei ole viitasammakolle soveltuvia elinympäristöjä.

Selvityksissä on otettu huomioon kattavasti erilaisia ohjeistuksia ja aineistoja, joiden avulla kaikki suunnittelualueella sijaitsevat luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaat kohteet on mahdollista tunnistaa. Selvityksessä ei kuitenkaan ole mainintaa Hakunilan metsäsuunnitelmasta eikä siitä, että suunnittelualueen metsäkuviot on luokiteltu arvometsiksi (ks. Makkonen ym. 2020).

Luontotyyppiselvityksessä rajattiin yleispiirteisten selvitysten tapaan vain arvokkaat kohteet eikä tehty kattavaa luontotyyppikuviointia, jossa myös arvokohteiden ulkopuolinen nk. tavallinen luonto kuvataan ainakin pintapuolisesti, mikä on yleensä käytäntö asemakaavatasoisissa selvityksissä.

Suunnittelualueella tehdyissä luontoselvityksissä on noudatettu tuolloin ajantasaisia ja yleisesti käytössä olleita ohjeistuksia. Sittemmin ohjeistukset ja lainsäädäntö ovat muuttuneet. Vuonna 2021 julkistettiin Suomen ympäristökeskuksen opas Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi, jota päivitettiin vuonna 2023 (Mäkelä & Salo 2023). Oppaan ohjeistuksia on noudatettu Vantaalla tehdyissä luontoselvityksissä ainakin vuonna 2023, jolloin oppaan kuvaamalla menetelmällä laskettiin myös luonnon monimuotoisuuden kannalta tärkeää lahopuun määrää (ks. esim. Manninen ym. 2023a). Uusi luonnonsuojelulaki tuli voimaan 1.6.2023, ja lakia tarkentava asetus hyväksyttiin 30.11.2023. Esimerkiksi suojeltujen luontotyyppien määritelmiä on uudessa asetuksessa tarkennettu.

Myös Suomen lepakkotieteellisen yhdistyksen lepakkokartoitusohjeet ovat päivittyneet vuonna 2023. Uudessa ohjeessa korostettiin kartoituksen mitoittamista alueen piirteet huomioiden. Koko ratikan kaavakunkoalue on lepakoiden kannalta suurelta osin epäsopivaa, minkä perusteella kahden kartoituskierroksen katsottiin riittävän. Tätä vielä kompensoitiin runsaalla passiividetektorien määrällä lähes kaikilla potentiaalisilla kuvioilla. Toki yhdyskuntien etsiminen jäi tuolloin vähäiseksi, ja niitä saattaisi löytyä tarkemmalla etsimisellä, mutta niiden löytyminen kovin läheltä varsinaista ratikkalinjaa on epätodennäköistä, eli löydösten vaikutus jäisi vähäiseksi. (Ville Vasko, kirjallinen tiedonanto)

2. Vesilain mukaiset vaatimukset

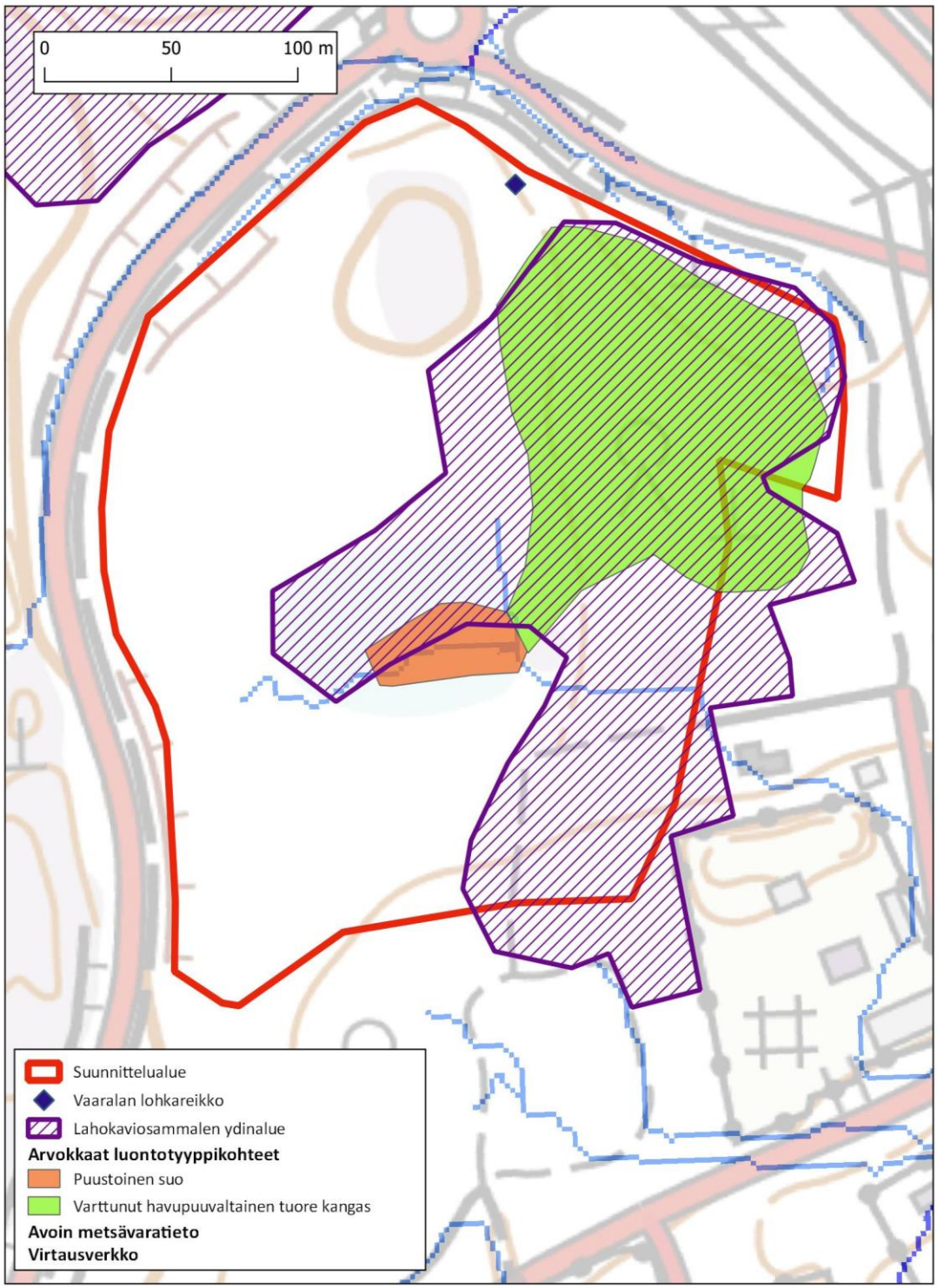
> *Vesilain 2 luvun 11 §:n mukaan luonnontilaisen enintään kymmenen hehtaarin suuruisen fladan, kluuvijärven tai lähteen taikka muualla kuin Lapin maakunnassa sijaitsevan noron tai enintään yhden hehtaarin suuruisen lammen tai järven luonnontilan vaarantaminen on kielletty. 3 luvun 2 §:n mukaan vesitaloushankkeella on oltava lupaviranomaisen lupa, jos se voi muuttaa vesistön asemaa, syvyyttä, vedenkorkeutta tai virtaamaa, rantaa tai vesiympäristöä taikka pohjaveden laatua tai määrää, ja tämä muutos mm. vaarantaa puron uoman luonnontilan säilymisen.*

Vantaalla on tehty useita pienvesi- ja virtavesiselvityksiä (Vantaan kaupunki & FCG Planeko 2009, Janatuinen 2012, Weijo 2015, Sitowise 2024), joissa on kartoitettu Vantaan vesilain mukaiset purot ja niiden luonnontilaisuus. Suunnittelualueella ei virtaa puronuomia.

Suunnittelualueella kartoitettiin luontotyyppiselvityksen yhteydessä vuonna 2020 myös vesilain 2 luvun 11 §:n mukaisten pienvesikohteiden esiintyminen. Selvityksessä ei havaittu em.

pienvesikohteita suunnittelualueella. Muualla Kuussillan kaavarunkoalueella löydettiin noro ja lähde (Makkonen ym. 2020).

Metsäkeskuksella (2024) on avoimessa paikkatietorajapinnassa pintavesien virtausreittejä kuvaava rasteriaineisto. Aineistoon liittyy epävarmuustekijöitä, eikä sen perusteella yksistään voida tehdä lopullisia tulkintoja, mutta se antaa viitteitä pienten, peruskartalle merkitsemättömien vesilain mukaisten norojen sijainnista. Kuvassa 2 on esitetty virtausverkko suunnittelualueella. Sen mukaan suunnittelualueen keskellä virtaa uoma luontotyyppiselvityksessä rajatun rämeen läpi, mutta selvityksessä paikalla ei todettu olevan vesilain mukaista noroa (Makkonen ym. 2020). Virtausverkkoa on sittemmin hyödynnetty Faunatican luontoselvityksissä, joissa on todettu, että vain pieni osa virtausverkkoon merkityistä uomista on todellisuudessa vesilain mukaisia noroja (ks. esim. Manninen ym. 2023b).



Kuva 2. Metsäkeskuksen virtausverkkoaineisto ja vuonna 2020 rajatut arvokkaat luontotyyppikohteet suunnittelualueella.

Johtopäätökset ja suositukset

Suunnittelualueella tehdyt luontoselvitykset ovat olleet pääosin perusteellisia, riittäviä ja selvitysten ajankohtana ajantasaisia. Vesilain mukaiset vaatimukset on täytetty luontotyyppiselvityksessä. Yksityiskohtaisemmassa asemakaavatasoisessa luontoselvityksessä on tapana tehdä myös putkilokasviselvitys ja koko selvitysalueen kattava luontotyyppikuviointi. Lisäksi tulisi huomioida, että koko suunnittelualueella on todettu olevan merkittäviä LUO-arvoja (Ojala 2019) ja arvometsää (Vantaan kaupunki 2024b).

Selvityksessä tulisi myös ottaa paremmin huomioon suunnittelualueen asema ekologisessa verkostossa. Ojalan (2019) mukaan lakisääteisten suojelualueiden lisäksi tarvitaan myös muita keinoja edistää luontoarvojen säilymistä. Vantaalla keskeisessä asemassa on vielä yhtenäisten metsäalueiden vaaliminen ja niiden kytkeytyneisyyden kehittäminen. Metsät tarjoavat keskeisen elinympäristön laajalle joukolle eliölajistoa ja niiden merkitys kaupunkiluonnon monimuotoisuuden kannalta voi olla huomattava (Ojala 2019).

Luontotyyppiselvitys tulisi päivittää vastaamaan nykyisiä Suomen ympäristökeskuksen ohjeistuksia. Luontotyyppikuvioiden arvoluokittelun tulisi vastata Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi -oppaan (Mäkelä & Salo 2023) luokittelua. Päivitys voi olla mahdollista tehdä olemassa olevien tietojen perusteella, jolloin maastotyötä ei välttämättä tarvita. Oppaan ohjeen mukaisesti olisi tosin hyvä myös laskea lahopuun määrä luontotyyppikuvioilta, mikäli mahdollista. Maastotyötä tarvitaan myös, jos alueelle tehdään putkilokasviselvitys ja kattava luontotyyppikuviointi. Myös uudistunut luonnonsuojelulainsäädäntö pitäisi huomioida selvityksen päivittämisessä. Sen sijaan lepakkokartoitusohjeisiin ei ole tehty sellaisia muutoksia, että lepakkoselvitys olisi välttämätöntä päivittää.

Kirjallisuus

Ahopelto, L., Lundgren, L., Kostiainen, A., Peltola, K., Laita, A., Mäkelä, A. Väänänen, M., Perätie, T. & Ruohomäki, A. 2021: Liito-oravan huomioiminen kaupunkisuunnittelussa. Hyvien käytäntöjen opas. – Metsähallitus, Espoon kaupunki, Jyväskylän kaupunki ja Kuopion kaupunki.

Huttunen, A. & Pahtamaa, T. 2002: Luontoselvitykset yleis- ja asemakaavoissa. – Pohjois-Pohjanmaan ympäristökeskuksen moniste 24.

Hyvärinen, E., Juslén, A., Kemppainen, E., Uddström, A. & Liukko, U.-M. (toim.) 2019: Suomen lajien uhanalaisuus – Punainen kirja 2019. – Ympäristöministeriö & Suomen ympäristökeskus. Helsinki. 704 s.

Jalkanen, J., Moilanen, A. & Toivonen, T. 2018: Uudenmaan ekologiset verkostot Zonation-analyysien perusteella. – Uudenmaan liiton julkaisuja E 194/2018. Helsingin yliopisto & Uudenmaan liitto.

Janatuinen A. 2012: Vantaan virtavesiselvitys. – Vantaan kaupunki, Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö, Vantaa.

Kontula, T. & Raunio, A. (toim.) 2018: Suomen luontotyyppien uhanalaisuus 2018. Luontotyyppien punainen kirja Osa 2 – luontotyyppien kuvaukset. – SUOMEN YMPÄRISTÖ 5 | 2018, Suomen ympäristökeskus ja Ympäristöministeriö, Helsinki.

Koskimies, P. 1994: Linnuston seuranta ympäristöhallinnon hankkeissa: ohjeet alueelliseen seurantaan. – Vesi- ja ympäristöhallinnon julkaisuja, sarja B, nro 18:1–81.

Koskimies, P. 2011: Metsälintujen havaittavuudesta pesimälinnuston laskennoissa. – Ornis Karelica 35: 32–41.

Koskimies, P. & Väisänen, R. A. 1988: Linnustonseurannan havainnointiohjeet. 2. p. – Luonnontieteellinen keskusmuseo, Helsingin yliopisto.

Luonnonsuojeluasetus 1997/2005/2013: 14.2.1997 annettu luonnonsuojeluasetus (160/1997), 17.11.2005 annettu muutos (913/2005) ja 1.7.2013 alkaen voimassa oleva muutos (471/2013) [http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1997/19970160; http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2005/20050913, http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2013/20130471].

Luonnonsuojelulaki 1996: 20.12.2006 annettu luonnonsuojelulaki (1096/1996) [http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/1996/19961096] ja luonnonsuojelulain perustelut (HE 79/1996) [http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/1996/19960079].

Luonnonsuojelulaki 2023: 5.1.2023 annettu luonnonsuojelulaki (9/2023) [https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2023/20230009] ja luonnonsuojelulain perustelut (HE 76/2022) [https://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/2022/20220076].

Ohtonen, A., Lyytikäinen, V., Vuori, K.-M., Wahlgren, A. & Lahtinen, J. 2005: Pienvesien suojelu metsätaloudessa. – Suomen ympäristö 727, Pohjois-Karjalan ympäristökeskus, Joensuu.

Ojala, A. 2019: Vantaan ekologiset yhteydet. – Vantaan kaupunki Ympäristökeskus. Julkaisuja 2019:1.

Makkonen, H., Koskimies, P., Manninen, O. & Nieminen, M. 2020: Vantaan Kuussillan ja Länsimäen kaavarunkoalueiden luontoselvitykset vuonna 2020. – Faunatican raportteja 47/2020. 76 s.

Manninen, E., Koskimies, P. & Vasko, V. 2022: Vantaan Lehmustontie 2 -asemakaava-alueen luontoselvitykset vuonna 2022. – Faunatican raportteja 42/2022.

Manninen, E., Koskimies, P. & Saviharju, H. 2023a: Luontoselvitykset Vantaan Linnanmetsässä vuonna 2023. – Faunatican raportteja 105/2023.

Manninen, E., Carlson, H. & Koskimies, P. 2023b: Luontoselvitykset Vantaan Syväojan metsässä vuonna 2023. – Faunatican raportteja 123/2023.

Metsäkeskus 2024: Avoin metsä- ja luontotieto – Aineistot paikkatieto-ohjelmille. –

[https://www.metsakeskus.fi/fi/avoin-metsa-ja-luontotieto/aineistot-paikkatieto-ohjelmille]

Metsälaki 1996: 12.12.1996 annettu metsälaki (1093/1996) [http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/1996/19961093] ja metsälain perustelut (HE 63/1996) [http://www.finlex.fi/fi/esitykset/he/1996/19960063] sekä laki metsälain muuttamisesta (1085/2013) [http://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2013/20131085]

Meriluoto, M. & Soininen, T. 2002: Metsäluonnon arvokkaat elinympäristöt. – Metsälehti Kustannus, Helsinki. 2. painos.

Mäkelä, K. & Salo, P. 2023: Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi. Opas tekijälle, tilaajalle ja viranomaiselle. 2. korjattu painos. – Suomen ympäristökeskuksen raportteja 43 | 2023

Nieminen, M. 2017: Liito-orava (*Pteromys volans* [Linnaeus, 1758]). – Teoksessa: Nieminen, M. & Ahola, A. (toim.) 2017: Euroopan unionin luontodirektiivin liitteen IV lajien (pl. lepakot) esittelyt. – Suomen ympäristö 1/2017, s. 48–55. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Nieminen, M. & Ahola, A. (toim.) 2017: Euroopan unionin luontodirektiivin liitteen IV lajien (pl. lepakot) esittelyt. – Suomen ympäristö 1/2017. Ympäristöministeriö, Helsinki.

Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2022: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021.

Pääkkönen, P. & Alanen, A. 2000: Luonnonsuojelulain luontotyyppien inventointiohje. – Suomen ympäristökeskuksen moniste 188. 128 s.

Ramboll Oy 2022: Vantaan liito-oravan suojelusuunnitelma. – Raportti 26.5.2022.

Sitowise Oy 2024: Vantaan pienvesiselvityksen päivitys 2023. Kaupunkipurojen luonnontila ja muuntuneisuus. Raporttiluonnos 7.2.2024.

Suomen lepakkotieteellinen yhdistys ry 2011: Suomen lepakkotieteellinen yhdistys ry:n suositus lepakkokartoituksista luontokartoittajille, tilaajille ja viranomaisille.

Suomen lepakkotieteellinen yhdistys ry 2023: Suomen lepakkotieteellisen yhdistyksen suosituksia lepakkokartoitusten tekijöille, tilaajille ja kartoitustietoja käyttäville viranomaisille.

Syrjänen, K., Hakalisto, S., Mikkola, J., Musta, I., Nissinen, M., Savolainen, R., Seppälä, J., Seppälä M., Siitonen, J. & Valkeapää, A. 2016: Monimuotoisuudelle arvokkaiden metsäympäristöjen tunnistaminen. METSO-ohjelman luonnontieteelliset valintaperusteet 2016–2025. – Ympäristöministeriön raportteja 17/2016.

Söderman, T. 2003: Luontoselvitykset ja luontovaikutusten arviointi – kaavoituksessa, YVA-menettelyssä ja Natura-arvioinnissa. – Ympäristöopas 109, Suomen ympäristökeskus., Helsinki.

Valtioneuvoston asetus luonnonsuojelusta 2023: 1066/2023. Helsingissä 30.11.2023. – [https://www.finlex.fi/fi/laki/alkup/2023/20231066]

Vantaan kaupunki & FCG Planeko Oy 2009: Vantaan pienvesiselvitys. – Vantaan kaupungin hankintakeskus, Vantaa 2009.

Vantaan kaupunki 2023: 931200 Vantaan ratikka: VARIKKO HAKUNILA. – Asemakaavan selostus, joka koskee 14.11.2023 päivättyä asemakaavakarttaa nro 931200.

Vantaan kaupunki 2024a: Vantaan ratikka: Varikko Vaaralaan. – internet-sivut: [https://www.vantaa.fi/fi/kaavoitus/kaavat/vantaan-ratikka-varikko-vaaralaan], viitattu 26.3.2024

Vantaan kaupunki 2024b: Vantaan karttapalvelu. – [https://kartta.vantaa.fi/], viitattu 3.4.2024

Weijo, P. 2015: Vantaan pienvesien tutkimusraportti. – Vantaan kaupunki, Maankäyttö, rakentaminen ja ympäristö, Ympäristökeskus.

Wolf, T. 2015: Untersuchungen zu den Entwicklungsstadien von *Buxbaumia viridis* (Lam. & DC.) Moug. & Nestl. (Grünes Koboldmoos). – Carolinea 73: 5–15.

Vesilaki 2011: 27.5.2011 annettu vesilaki (587/2011) [http://www.finlex.fi/fi/laki/ajantasa/2011/20110587].

Ympäristöministeriö 2017: Liito-oravan huomioon ottaminen kaavoituksessa. – YM1/501/2017. 6.2.2017

Ympäristöministeriö 2023: Luonto- ja lintudirektiivin lajit. – Internet-sivut, [http://www.ymparisto.fi/fi-FI/Luonto/Lajit/Luonto_ja_lintudirektiivien_lajit], viitattu 4.5.2023

17 § **Asemakaavan muutos 002591 ja maanalainen asemakaava 941500ma sekä tonttijaon muutos, 94. Hakunila / Satulakuja 3**

VD/7084/10.02.04.00/2023
SP/ SP/MYL/MHA/SGU/VIK/MT

Kaavamuutoksella mahdollistetaan uuden päiväkodin toteuttaminen. Kaavatyössä huomioidaan erityisesti viihtyisyys ja lähiympäristön laatu, sisältäen mm. resurssiviisauden tiekartan tavoitteet, vihertehokkuustavoitteet ja hulevesien hallinta. Historiallisen tielinjauksen huomioiminen sekä turvalliset ja toimivat liikenneyhteydet alueelle ovat tärkeitä. Kaavamuutoksessa varaudutaan noin 2600 k-m2 laajuiseen päiväkotirakennukseen piha-alueineen. Toteutuessaan päiväkoti vastaa Hakunilan suuralueen varhaiskasvatusikäisten määrän kasvuun ja siitä seuraavaan palvelutarpeeseen. Kaavamuutoksen ohessa laaditaan maanalainen asemakaava olemassa olevalle Vuosaaren satamaradan raitiotietunnelille kaavamuutosalueella.

Asemakaavamuutos koskee osa korttelia 94044 ja katualueet, kaupunginosassa 94 Hakunila. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa virkistysaluetta.

Tonttijako ja tonttijaon muutos koskee osa korttelia 94044.

Alue sijaitsee Hakunilan keskustassa osoitteessa Satulakuja 3.

Hakija
Vantaan kaupunki

Maanomistus
Kaavamuutosalueen omistaa Vantaan kaupunki.

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Kaavaan liitetyt hakemukset
Vantaan kaupunki on hakenut 6.11.2023 päivätyllä hakemuksellaan (nro 1758924695) asemakaavan muutosta.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa alue on merkitty asuinalueeksi (A). Alue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen. Alue rajautuu kaupunkikeskustan alueeseen (C). Kaavamuutosalueen koillisosassa kulkee raskaan liikenteen tunneliosuus. Alueen itäosassa kulkeva Hakunilantie on osoitettu liikenneyhteydeksi, jolla sijaitsee joukkoliikenteen runkoyhteystarve.

Asemakaavamuutos
Asemakaavan muutoksella muutetaan osa Ratsumiehenpuistosta (VP(P)) julkisten lähipalvelujen rakennusten korttelialueeksi (YL), katualueeksi sekä jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi katualueeksi (pp) ja osoitetaan sille 2 000 k-m² rakennusoikeutta. Kaavamuutosalueen yhteenlaskettu pinta-ala on 4 526 m2. Julkisten lähipalvelujen rakennusten korttelialueen (YL) pinta-ala on 3 585 m2,

jolloin korttelitehokkuus e= 0,55. Toteutuessaan päiväkoti vastaa Hakunilan suuralueen akuuttiin varhaiskasvatus-paikkapulaan.

Kaavamuutosalueen koillisosassa on maanalainen yhdysrata Vuosaaren satamaan (ma-LR). Alueen pohjoispuolella kulkeva Ratsumiehenpolku on merkitty suojelluksi tieksi (st).

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 26.03.2024.
Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä saatiin 21 kpl.
Hanketta esiteltiin Hakunilan verkkoasukastilaisuudessa 15.04.2024.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7).

Kaava kohdistuu kokonaan Vantaan kaupungin omistamalle maalle ja tuottaa 2000 k-m^2 uutta julkisten lähipalvelurakennusten kerrosalaa.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.

Huoltoajoyhteys kaavamuutosalueeseen järjestetään pohjoispuolen asuinkerrostalojen tonttiliittymän kautta. Käyttöoikeudesta on laadittava rasitesopimus kaavatyön ohella.

Kaupunkiympäristölautakunta 22.10.2024 § 9

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 22.10.2024 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002591 ja 941500ma sekä tonttijakoehdotus, 94 Hakunila / Satulakujan päiväkoti,

b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että vihreiden lautakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon sosialidemokraattien, kristillisdemokraattien, vasemmistoliiton ja Liike Nytin lautakuntaryhmät yhtyivät:

”Päiväkodin leikkipuiston vapaaseen käyttöön virallisen aukioloajan ulkopuolella tulisi rohkaista selkeillä viitoilla. Esim. "Päiväkodin leikkipuistoa saa käyttää vapaasti päiväkodin sulkeuduttua.””

Merkittiin, että sosialidemokraattien lautakuntakuntaryhmä jätti asiaan seuraavan pöytäkirjalausuman, johon vihreiden ja vasemmistoliiton lautakuntaryhmät yhtyivät:

”Satulakujan päiväkodin rakentamisen myötä alueelta poistuvan leikkipuiston korvaamiseksi tulee Hakunilan alueella parantaa kaikkien vapaassa käytössä olevien leikkipuistojen viihtyisyyttä ja leikkivälineiden tasoa sekä laajentaa niitä jos suinkin mahdollista. Työ pitää aloittaa viipymättä.”

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavamuutosehdotus ja tonttijakoehdotus on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 6.11. - 5.12.2024.Tänä aikana jätettiin 3 muistutusta. Muistutuksissa tuotiin esille huoli kaavamuutoksen seurauksena poistuvasta Ratsumiehenpuiston leikkipaikasta.

Kaavalausunnot
Kaupunkiympäristölautakunta päätti 22.10.2024 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 5 ja saatiin 5 kappaletta.
Väylävirasto ja Vantaan kaupunginmuseo, toteavat, että OAS vaiheessa esitetyt mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä, eikä heillä ole lisähuomautettavaa.
ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotukseen.
Vantaan Energia, haluaa että asemakaavamuutoksessa huomioidaan sähköverkon keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sekä kaukolämpöputkien sijainti. Kaavamuutoksen yhteydessä alueella sijaitsevalle muuntamolle toivottiin esitettävän asemakaavakarttaan muuntamon rakennusalamerkintä vm.

Tehdyt tarkistukset
Saadun lausunnon perusteella asemakaavaehdotukseen on lisätty ohjeellinen rakennusala ’vm’, olemassa olevalle puistomuuntamolle. Suojeltujen puiden sijainti on tarkennettu kaavakarttaan ja hankkeen edustajan kanssa on neuvoteltu asiasta. Alueen eteläreunan istutettavan alueen merkintää on kavennettu mahdollistamaan huoltotoiminta tontilla. Tarkistukset eivät ole olennaisia, joten uusi nähtävillepano ei ole tarpeen.

Kaavaselostuksen tarkistukset
Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu kaavakarttaan tehtyjen tarkistusten vuoksi ja MAL 2023 käsittelevä osuus on päivitetty.

Kaupunkiympäristölautakunta 11.2.2025 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) annetaan liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,
b) saatetaan kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.2.2025 päivätty, asemakaavamuutosehdotus 002591 ja maanalainen asemakaava 941500ma sekä tonttijakoehdotus, 94. Hakunila / Satulakuja 3.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että asiaan jätettiin seuraava kaupunkiympäristölautakunnan yhteinen pöytäkirjalausuma:

”Satulakujan päiväkodin rakentamisen myötä alueelta poistuvan leikkipuiston korvaamiseksi tulee Hakunilan alueella parantaa kaikkien vapaassa käytössä olevien leikkipuistojen viihtyisyyttä ja leikkivälineiden tasoa sekä laajentaa niitä jos suinkin mahdollista. Työ pitää aloittaa viipymättä.”

———

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 17

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset,

b) saattaa kaupunginvaltuuston hyväksyttäväksi 11.2.2025 päivätty, asemakaavamuutosehdotus 002591 ja maanalainen asemakaava 941500ma sekä tonttijakoehdotus, 94. Hakunila / Satulakuja 3.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Merkittiin, että kaupunginhallitus jätti asiaan seuraavan yhteisen pöytäkirjalausuman:

”Viheralueiden palveluverkkosuunnitelman mukaan leikkipuistojen määrä Hakunilan keskustassa kasvaa vuoteen 2032 mennessä. Ainoa tiedossa oleva muutos on kuitenkin Ratsumiehen leikkipuiston poistuminen Satulakujan päiväkodin alta, ja se on saanut asukkaiden taholta kritiikkiä. Hakunilan alueella tulee rakentaa uusia kaikkien vapaassa käytössä olevia leikkipuistoja”

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 11.2.2025
- Asemakaavamuutoksen selostus 11.2.2025
- Muistutukset ja vastineet 11.2.2025
- Lausunnot ja vastineet 11.2.2025

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti vs. asemakaava-arkkitehdit
Milja Halmkrona, p. +358 40 536 9606,
Sudar Oli Gunasekaran, p. +358 40 564 0039
Noora Koskivaara, p. +358 50 302 9293
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002591
941500ma

Päiväys
Datum

11.2.2025

Vantaan kaupunki

SATULAKUJAN PÄIVÄKOTI

Kaupunginosa 94, HAKUNILA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 94044 ja katualueet.

Maanalainen asemakaava
Maanalainen rautatiealue.

Tonttijako
Osa korttelia 94044.

1:2000

Vanda stad

SADELGRÄNDENS DAGHEM

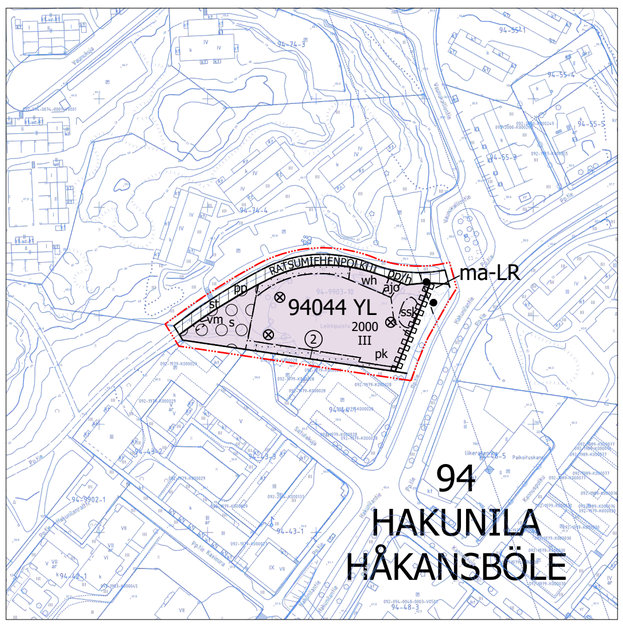
Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE

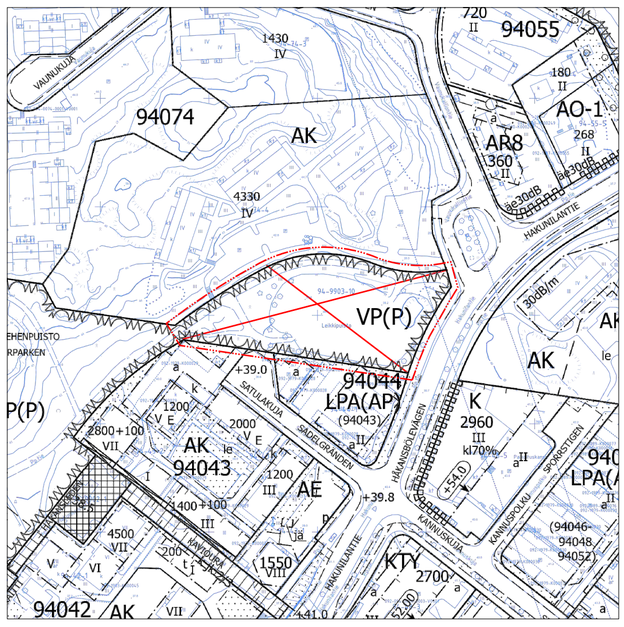
Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 94044 och gatuområden.

Underjordisk detaljpalnen
Underjordisk järnvägsområde.

Ändring av tomtendelning
Del av kvarteret 94044.

1:2000





ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:

DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:

3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.

Linje 3 m utanför planområdets gräns.

YL

Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue.

Kvartersområde för byggnader för offentlig närservice.

Arkkitehtuuri ja kaupunkikuva

Rakennusten on oltava kantavilta rakenteiltaan ja julkisivuiltaan pääosin puuta.

Rakennusten arkkitehtuuri tulee sovittaa puistoympäristön kaupunkikuvaan esimerkiksi katosten, kuistien tai muiden pienimittakaavaisten rakennusosien avulla.

Polkupyörä- ja lastenvaunuvarastot, leikki- ja ulkoiluvälinevarastot sekä keittiön laatikko- ja rullakkovarasto tulee sijoittaa ensisijaisesti osaksi päiväkotirakennusta. Niiden tulee olla materiaaliltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia sekä luonteva osa päiväkotirakennuksen arkkitehtuuria. Itsenäiset varastot on katettava viherkatolla ja ne saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.

Maantasokerrosten tulee antaa avonainen ja toiminnallinen vaikutelma.

Riittävä päiväkotirakennuksen luonnonvalo sisätiloissa tulee turvata.

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

Korttelialue tulee rajata ympäristöstään rakentein tai istutuksin siten, että puistoympäristön ja historiallisen tien kaupunkikuvan vehreys säilyy.

Piha

Tonteilla olevaa kasvillisuutta tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa alueen ominaispiirteet huomioon ottaen.

Alueella kasvavat suuret puut tulee säilyttää ja hoitaa elinvoimaisina. Rakennus ja aita tulee linjata säilyvät puut ja niiden juuristo huomioiden ja huolellisesti maastoon sovittaen. Puut on suojattava rakentamisen ajaksi ja on esitettävä suunnitelma suojaustoimenpiteistä rakennuslupavaiheessa.

Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Ilmanlaatu

Rakennuksen raittiin ilman otto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle Hakunilantiestä ja varustaa riittävällä tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Varhaiskasvatuksen tiloja ei saa sijoittaa lähemmäs kuin 20 m päähän Hakunilantien ajoradan reunasta.

Oleskeluun- ja leikkiin käytettävää pihaa ei saa sijoittaa lähemmäs kuin 40 m päähän Hakunilantien ajoradan reunasta.

Meluntorjunta

Rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään ΔLA = 30 dB Hakunilantien puolelle.

Oleskeluun ja leikkiin tarkoitetuilla piha-alueilla melutaso ei saa ylittää päiväajan ohjearvoa 55 dB.

Piha-alueiden melusuojauksen ja rakennuksen ulkokuoren äänitasoeron riittävyys tulee tarkistaa rakennuslupavaiheessa, mikäli rakennusten tai piha-alueiden sijainnit poikkeavat asemakaavavaiheen meluselvityksestä.

Arkitektur och stadsbild

Byggnaderna ska till sina bärande konstruktioner samt till fasaderna huvudsakligen bestå av trä.

Byggnadernas arkitektur ska anpassas till parkmiljöns gatubild till exempel genom takkonstruktioner, verandor eller andra småskaliga byggnadsdelar.

Cykel- och barnvagnsförråd, förråd för leksaker och friluftsredskap samt kökets förvaringsutrymme för lådor och rullcontainrar ska i första hand placeras så att de utgör en del daghemsbyggnaden. Förråden ska vara av högklassigt material och hålla en arkitektoniskt hög standard samt utgöra en naturlig del av daghemsbyggnadens arkitektur. De fristående förråden ska täckas med gröntak och de får placeras utanför byggnadsytan.

Markplansvåningarna ska ge ett öppet och funktionellt intryck.

Tillräckligt med dagsljus i daghemmets lokaler ska tryggas.

Utöver våningstalet får tekniska utrymmen och anordningar byggas och installeras på taket och dem ska bearbetas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.

Kvartersområdet ska avgränsas från omgivningen med konstruktioner eller planteringar så att parkmiljön och den historiska vägen bevarar sin lummighet i stadsbilden.

Gårdsplan

Befintlig växtlighet på tomterna ska bevaras och vid behov förnyas med beaktande av områdets särdrag.

Stora träd som växer i området ska bevaras och skötas så att de hålls livskraftiga. Byggnadet och staketet ska placeras med hänsyn till träden som ska bevaras och deras rotsystem och noggrant anpassas till terrängen. Träden ska skyddas under byggandet och en plan för skyddsåtgärderna ska presenteras i bygglovsskedet.

Kvarterets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Luftkvalitet

Byggnadens friskluftsintag skall placeras så långt som möjligt från Håkansbölevägen och förses med tillräcklig filtrering efter användningsändamålet av utrymmen.

Lokaler för småbarnspedagogik får inte placeras närmare än 20 m från kanten av Håkansbölevägens körbana.

Gårdsområden avsedda för vistelse och lek får inte placeras närmare än 40 meter från kanten av Håkansbölevägen.

Bullerbekämpning

Ljudisoleringen ΔL mot trafikbuller i byggnadernas ytterhölje ska vara minst ΔLA = 30 dB mot Håkansbölevägen.

Bullernivån på gårdsplaner avsedda för utevistelse får inte överskrida 55 dB.

Tillräcklighet av ljudisoleringen av byggnadens ytterhölje och gårdsområdenas bullerskydd ska säkerställas i samband med bygglovet, om byggnadernas eller gårdsområdenas lägen skiljer sig från den bullerutredning som gjorts i detaljplanskedet.

Maanalaisen junaliikenteen aiheuttama runkomelu on otettava huomioon suunnittelussa.

Uusiutuva energia

Osa rakennusten tarvitsemasta energiasta tulee tuottaa rakennusten katoille sijoitettavilla aurinkopaneeleilla. Paneelit on integroitava arkkitehtuurin keinoin vesikattorakenteeseen.

Liikenne ja pysäköinti

Korttelialueelle saa sijoittaa enintään 10 autopaikkaa.

Autopaikkojen suunnittelussa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Työntekijöiden käyttöön tarkoitettujen pyöräpaikkojen tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Huoltoliikenteelle varattu alue on erotettava pysäköinnistä ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksistä rakentein ja mahdollisuuksien mukaan istutuksin.

Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä ja huoltopihalla. Pysäköintipaikat tulee päällystää puoliläpäisevin pinnoittein.

Ympäristöolosuhteet

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Maanalaisen rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta rakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin rakenteille tai toiminnalle, rautatietunnelin kalliotilojen pysyvyydelle tai muutoksia lähiympäristön pohjavesien virtaussuhteissa ja pohjaveden pinnoissa.

Rakentamistyöt eivät saa vahingoittaa rautatietunnelin rakenteita ja teknisiä järjestelmiä eikä aiheuttaa vaaraa junaturvallisuudelle. Maanalaisen rautatiealueen aiheuttamat rakentamisrajoitteet tulee selvittää rakentamisvaiheessa väyläviraston kanssa.

Stombuller som orsakas av den underjordiska tågtrafiken tågtrafiken ska beaktas i planeringen.

Förnybar energi

En del av den energi som byggnaderna behöver ska produceras med solpaneler som placeras på byggnadernas tak. Panelerna ska integreras i yttertakskonstruktionen genom arkitektoniska medel.

Trafik och parkering

På kvartersområdet får högst 10 bilplatser placeras.

Vid planeringen av bilplatser ska beredskap finnas för laddningsställen för elbilar.

Cykelplatser som är avsedda för personal ska vara väderskyddade och ramlåsbara.

De områden som reserverats för servicetrafik ska avskiljas från parkering och gång- och cykelförbindelser med hjälp av konstruktioner och i mån av möjlighet med planteringar.

Beläggning som inte släpper igenom vatten får endast användas på körleder och på servicegården. Parkeringsplatserna ska beläggas med halvgenomsläppliga ytbeläggningar.

Miljöförhållanden

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA PLANOMRÅDET

Det planerade byggandet i närheten av den underjordiska järnvägstunneln får inte medföra fara för järnvägstunnelns konstruktioner eller verksamhet, för stabiliteten i järnvägstunnelns bergsutrymmen eller förändringar i flödesförhållandena i grundvattnet och grundvattnets yta i närmiljön.

Byggarbetena får inte skada järnvägstunnelns konstruktioner och tekniska system eller äventyra tågsäkerheten. De inskränkningar i byggandet som det underjordiska järnvägsområdet medför ska utredas under byggnadsfasen tillsammans med Trafikledsverket.

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
2	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
94	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HAKUN	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
94044	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
RATSUMIEHENPO	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
2000	**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.**
pk	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa lasten päiväkodin.**	**Byggnadsyta där barndaghem får placeras.**
ma-LR	**Maanalainen rautatiealue.**	**Underjordisk järnvägsområde.**
vm	**Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.**	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som ska planteras.**
s	**Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.**	**Del av område där trädbeståndet ska skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.**
	Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.**
ssk	**Avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää.**	**Kalt berg eller flyttblock som skall bevaras.**
	Katu.	**Gata.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
pp/h	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.**
ajo	**Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.**	**Riktgivande körförbindelse inom området.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
st	**Suojeltava tie.**	**Väg som skall skyddas.**
	Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus ja luonne on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.	En väg av historisk betydelse vars nuvarande dragning och karaktär ska bevaras. Över områdets byggnads- och underhållsplaner ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**

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

Milja Halmkrona, Aluearkkitehti, 29.1.2025 13.25

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, 11.2.2025 17.57

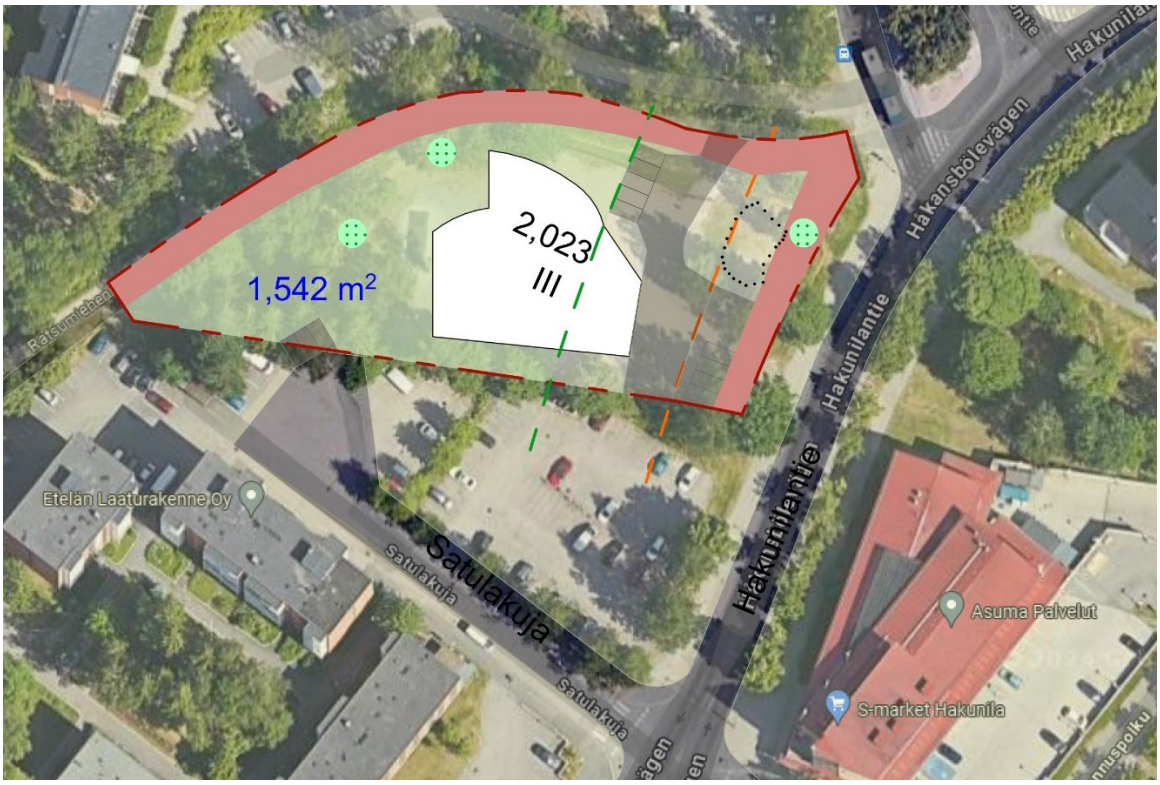
Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002591 Satulakujan päiväkoti

HAKUNILA



KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 11.2.2025 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002591 ja maanalaista asemakaavaa nro 941500ma. Kaavoitus on tullut vireille 26.03.2024.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:

Osa korttelia 94044 ja katualueet kaupunginosassa 94 Hakunila. (Kumoutuvan asemakaavan virkistysaluetta kaupunginosassa 94 Hakunila.)

Maanalainen asemakaava: Osa Vuosaaren satamarataa kaupunginosassa 94 Hakunila.

Tonttijako:

Osa korttelia 94044 kaupunginosassa 94 Hakunila.

Asemakaavan muutoksella muutetaan osa Ratsumiehenpuistosta (VP(P)) julkisten lähipalvelujen rakennusten korttelialueeksi (YL), katualueeksi sekä jalankululle ja polkupyöräilylle varatuksi katualueeksi (pp) ja osoitetaan sille 2 000 k-m² rakennusoikeutta. Kaavamuutosalueen yhteenlaskettu pinta-ala on 4 526 m^2. Julkisten lähipalvelujen rakennusten korttelialueen (YL) pinta-ala on 3 585 m^2, jolloin korttelitehokkuus e= 0,55. Toteutuessaan päiväkoti vastaa Hakunilan suuralueen akuuttiin varhaiskasvatuspaikkapulaan.

Kaavamuutosalueen koillisosassa on maanalainen yhdysrata Vuosaaren satamaan (ma-LR). Alueen pohjoispuolella kulkeva Ratsumiehenpolku on merkitty suojelluksi tieksi (st).

Kaavan laatijat:

Sudar Gunasekaran, asemakaava-arkkitehti, Vantaan Kaupunki;
sudar.gunasekaran@vantaa.fi; +358 40 564 0039

Noora Koskivaara, asemakaava-arkkitehti, Vantaan Kaupunki;
noora.koskivaara@vantaa.fi; +358 50 302 9293

Milja Halmkrona, aluearkkitehti vs., Vantaan kaupunki;
milja.halmkrona@vantaa.fi; +358 40 536 9606

KAAVAMUUTOSALUEEN SIJAINTI

Kaavamuutosalue sijaitsee Hakunilan keskustassa osoitteessa Satulakuja 3. Kaavamuutosalue on nykyisellään osa Ratsumiehenpuistoa ja siinä sijaitsee lasten leikkipaikka. Alue rajautuu idässä Hakunilantiehen ja pohjois- ja eteläpuolilla yksityiseen maanomistukseen. Alue on noin 300 metrin päässä Hakunilan keskustasta ja suunnitellusta ratikan linjauksesta.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Vantaan kaupunki on hakenut 6.11.2023 päivätyllä hakemuksellaan asemakaavan muutosta.
- Kaavoitus tuli vireille 26.3.2024 ja sai numeron 002591 ja 941500ma.
- Mielipiteet pyydettiin 26.4.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 21 kappaletta.
- Kaavahanketta esiteltiin 15.4.2024 järjestetyssä asukastilaisuudessa.

- Kaupunkiympäristölautakunta päätti 22.10.2024 asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville asettamisesta. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.
- Asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 6.11. - 5.12.2024 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 5 kappaletta ja vastaanotettiin 5 kappaletta. Muistutuksia saatiin 3 kappaletta.

SISÄLLYSLUETTELO

Perus- ja tunnistetiedot 2

1. Tiivistelmä 4

2. Lähtökohdat 4

3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 17

4. Asemakaavan kuvaus 22

5. Asemakaavan toteutus 31

6. Kaavatyöhön osallistuneet 32

7. Asemakaavan seurantalomake 33

8. Asemakaavakartta ja –määräykset 35

9. Muu suunnitelma-aineisto 39

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavakartta ja -määräykset, 11.02.2025
- Liikennemeluselvitys, Akukon Oy, 13.6.2024
- Runkomelu- ja tärinäselvitys, Akukon Oy, 13.6.2024

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Pihasuunnitelmaluonnos, 06.09.2024
- Viherkerroinlaskelma, tuloskortti, 25.09.2024
- Satulakujan päiväkoti, Alustava arvio perustamistapaolosuhteista, 22.04.2024
- Satulakujan päiväkotipaviljonki uudisrakennuksen tarveselvitys – hankesuunnitelma, 24.07.2024
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Petro Pesonen
- Vantaan hulevesiohjelma 2023
- Vantaan kaupungin hulevesien hallinnan toimintamalli 2014
- Vantaan kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2022–2031 (Kh. 19.9.2022)
- Vantaan resurssiviisauden tiekartta
- Vantaa alueittain, 2023
- Vantaan väestötilastot 2023/2024
- Vantaan osa-alueiden väestöennuste, 2023
- Vantaan viheralueiden palveluverkkosuunnitelma 2023–2032

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksella muutetaan osa puistoa (VP(P)) yleisten lähipalvelurakennusten korttelialueeksi (YL). Kaavamuutos mahdollistaa 2000 k-m^2 laajuisen 3-kerroksisen päiväkotirakennuksen piha-alueineen. Toteutuessaan päiväkoti vastaa Hakunilan suuralueen päiväkoti-ikäisten lasten määrän kasvusta johtuvaan varhaiskasvatuksen tilatarpeeseen.

Kaavamuutoksen yhteydessä laaditaan maanalainen asemakaava osalle olemassa olevaa Vuosaaren satamarataa.

Kaavan yhteydessä laaditaan tonttijako.

Kaavatyössä huomioidaan erityisesti viihtyisyys ja lähiympäristön laatu, sisältäen mm. resurssiviisauden tiekartan tavoitteet, vihertehokkuustavoitteet ja hulevesien hallinnan. Historiallinen tielinjaus huomioidaan.

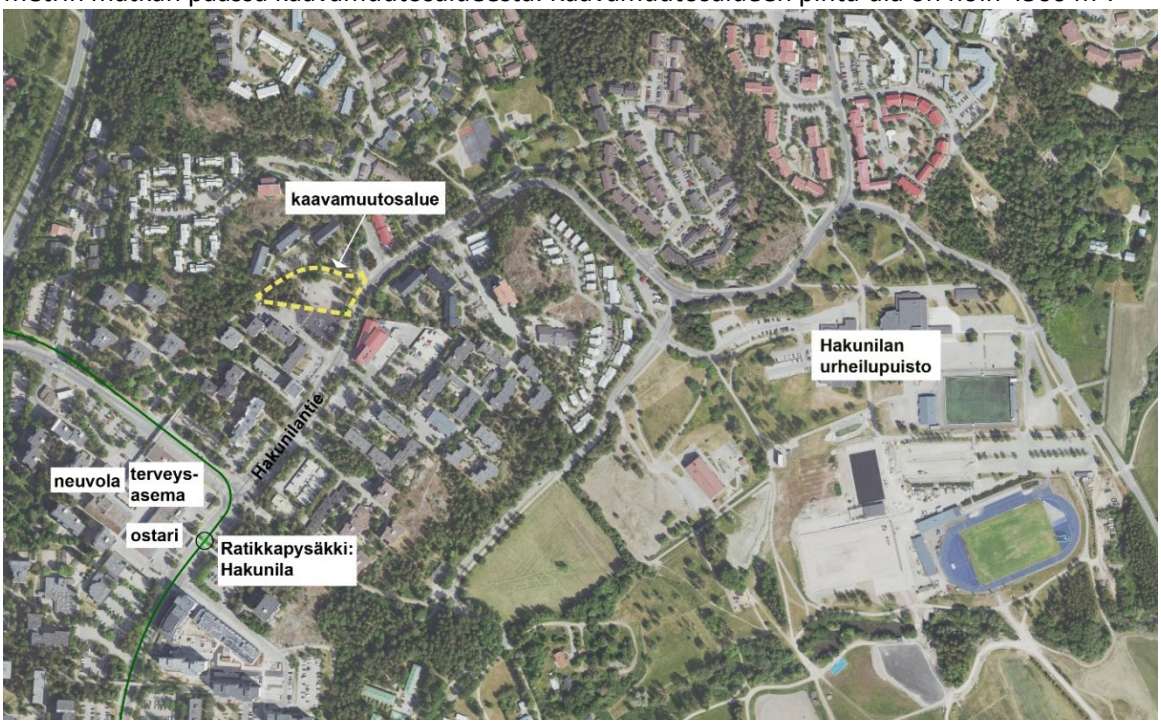
2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS KAAVAMUUTOSALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

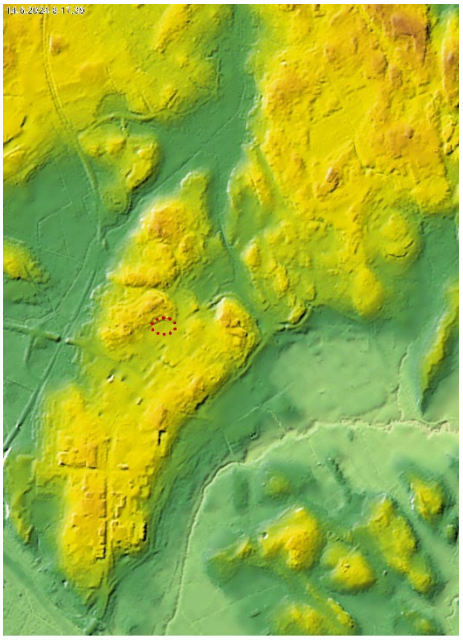
Kaavamuutosalue sijaitsee Itä-Vantaalla, Hakunilan suuralueella. Hakunilan kaupunginosa sijaitsee Lahdenväylän itäpuolella ja Kehä III:n koillispuolella. Hakunila on Itä-Vantaan alueellinen kaupallisten ja julkisten palveluiden keskus. Tikkurilan keskusta sijaitsee noin 5,5 kilometrin etäisyydellä Hakunilan keskustasta.

Kaavamuutosalue sijaitsee Hakunilan kaupunginosan pohjoisosassa, noin 300 metrin päässä Hakunilan ydinkeskustasta ja suunnitellun ratikan pysäkistä. Hakunilan urheilupuisto on noin puolen kilometrin matkan päässä kaavamuutosalueesta. Kaavamuutosalueen pinta-ala on noin 4500 m^2.



Kaavamuutosalueen sijainti

2.1.2 Luonnon ympäristö


Asemakaavamuutosalueen sijainti

Maisemakuva ja -rakenne

Hakunilan maiseman pääpiirteen muodostaa korkea ja kallioinen, pohjoiseteläsuuntainen selänne kahden laaksopainanteen välissä. Kaava-alue sijoittuu tämän selänteen pohjoispuolelle. Kaava-alue sijaitsee Håkansbölen kartanon läheisyydessä, jonka asutus ja tiestö näkyvät jo kuninkaan kartastossa (v. 1776–1805). Kallioisena ja mäkisenä alueena kaava-alue on kuitenkin säilynyt metsäisenä, kunnes siihen 1980-luvun alussa rakennettiin ympäristön asuinrakennukset pysäköintialueineen.

Kuva vasemmalla: Korkeusmallikuva esittää maanpinnan korkeuden varjostuksen ja värjäyksen avulla. Keltaiset alueet ovat korkeampaa selännettä ja vihreät matalampaa aluetta. Asemakaavamuutosalue on merkitty punaisella katkoviivalla.

Kaavamuutosalueelta tunnistetut arvopuut (Vantaan kaupunki)

Kaavamuutosalueelta on tunnistettu 3 arvopuuta. Hakunilantien varrella avokallion vieressä sijaitsee yksi tammi ja muutosalueen länsipuolella on kaksi mäntyä.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavamuutosalue kuuluu Kormuniitynojan valuma-alueeseen. Alue on pääosin vettä läpäisemätöntä ja viemäröityä aluetta. Alue ei ole pohjavesialuetta.

Maaperä

Pintamaalajikartan mukaan alue on moreenia (Mr), jossa on pieni kallioalue tontin koilliskulmassa. Pintamaalajikarttaa ei ole päivitetty, joten siitä ei käy ilmi leikkipaikkaa, joka tulisi kartalla näkyä täyttö- ja toiminta-alueena (T) Täyttömaakerroksen paksuudesta, tiiviydestä tai puhtaudesta jne. ei ole tarkempaa tietoa. Tontin itäosassa sijaitsee vanhoja kairauspisteitä, jotka on tehty vuonna 1978. Lisäksi Hakunilatiellä sijaitsee kairauspisteitä. Kairauksien mukaan tontin itäpäässä on ollut

luonnonmaassa vaihtelevan paksuinen silttikerrostuma. Silttikerrostuman paksuus vaihtelee tontilla. Tontin länsipuolta ei ole tutkittu.

Pohjavedenpinnasta ei ole tietoa. Alueella on yksi liikenneviraston kalliopohjavesiputki.

Kaavamuutosalueen maalajikartta (Vantaan kaupunki) Mr = moreenimaalajit

Rakennettavuus maaperän suhteen

Rakennus perustetaan tontilla pintakerrostuman (täyte, turve tai siltti) alapuolisen tiiviin kitkamaan varaan. Kalliopinta voi alueella olla paikoitellen lähellä maanpintaa, myös mahdolliseen louhintaan tulee varautua. Paksun silttikerrostuman alueella voidaan rakennus tai sen osat joutua myös paaluttamaan tai rakentamaan paksumman massanvaihdon varaan. Alustavan arvion mukaan kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voi perustaa maanvaraisesti. Rakennukset tulee salaojittaa ja routasuojata.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Hakunilan suuralueen osuus Vantaan väestöstä on 12,5 prosenttia eli n. 30 980 henkilöä (Vantaan väestötilastot 2023/2024, 2023). Hakunila on väestömäärältään Vantaan kolmanneksi ja asukastiheydeltään viidenneksi suurin kaupunginosa. Hakunilan suuralueen väestö kasvoi ripeää vauhtia etenkin 1970-luvun alkupuolelta 1990-luvun puoliväliin. Sen jälkeen väestönkehitys on ollut aaltoilevaa. Suuralueen ennustetaan kasvavan vuosien 2022–2032 välillä noin 5 200 asukkaalla (Vantaan osa-alueiden väestöennuste, 2023). Kaupunginosan ennustetaan kasvavan vuosien 2021–2031 välillä noin 3 000 asukkaalla (Vantaan osa-alueiden väestöennuste, 2023).

Hakunilan kaupunginosan väestön ikärakenne vastaa pitkälti Vantaan keskiarvoa. Lapsia ja nuoria on hieman Vantaan keskiarvoa enemmän. Suuralueen vieraskielisten osuus on Vantaan suurin (34 % v. 2022) kaikissa ikäryhmissä. Vuoden 2032 loppuun mennessä alle kouluikäisten määrän ennakoidaan suuralueella kasvavan noin 80:llä. (Vantaa alueittain, 2023)

Sosiaalinen ympäristö

Hakunilan suuralueella 75 % asunnoista sijaitsee kerrostaloissa, rivitaloissa hieman yli 15 % ja omakotitaloissa noin 10 %. Vuonna 2022 kerättyjen tilastotietojen mukaan sekä Hakunilan kaupunginosassa että Hakunilan suuralueella sijaitsee pääosin omistusasuntoja. Vuonna 2022 kaupunginosan asuntokannasta yksiöitä oli vähän enemmän kuin Vantaalla keskimäärin, kaksioita ja kolmioita hieman enemmän kuin Vantaalla keskimäärin, ja vähintään neljän huoneen asuntoja oli merkittävästi vähemmän kuin Vantaalla keskimäärin. (Vantaa alueittain, 2023)

Vuonna 2022 Hakunilan kaupunginosassa asuntokunnan keskikoko oli vuonna 2019 saman verran kuin koko Vantaalla (2,0 hlöä). Vuonna 2022 suuralueen perheväestön osuus oli 74 %, eli koko

Vantaan keskiarvoa hieman suurempi. Sekä suuralueen että kaupunginosan perheiden keskikoko vastaa koko Vantaan 2,8 henkilön keskikokoa. (Vantaa alueittain, 2023)

Hakunilan terveysasema ja seniorikuntosali, päivätoimtakeskus sekä nuorisotalo sijaitsevat ostoskeskuksen lähiympäristössä noin 300m kävelymatkalla kaavamuutosalueelta.

Palvelut ja työpaikat

Hakunilan suuralueella työpaikkoja oli 6 900 vuonna 2022. Suuralue on yksi Vantaan teollisuustyöpaikkojen keskittymistä (2 100 työpaikkaa vuonna 2022). Vuosien 1990–2022 välillä työpaikkojen määrä on vaihdellut suuralueella vain vähän. (Vantaa alueittain, 2023)

Vuonna 2022 Hakunilan kaupunginosassa oli 1 280 työpaikkaa. Muutoin vuosien 1990–2022 välillä työpaikkojen määrä on vaihdellut 1 100 työpaikasta 1 600 työpaikkaan. (Vantaa alueittain, 2023) Luokitelluista toimialoista eniten työpaikkoja on muu- tai tuntemattomalla toimialalla (360 kpl) sekä terveys- ja sosiaalipalveluissa (308 kpl). (Vantaa alueittain, 2023)

Hakunila on laajan alueen kaupallisten ja osin myös julkisten palveluiden keskus. Kaupalliset palvelut löytyvät pääosin Hakunilan kahdesta ostoskeskuksesta. Hakunilan ostoskeskus sijaitsee noin 300 metrin päässä kaavamuutosalueesta, Hakunilantien ja Kyytitien risteyksessä. Ostoskeskuksen yhteydestä löytyy myös terveysasema, nuorisotila, neuvola ja muut palvelut. S-market ja sen yhteydessä olevat muut lähipalvelut sijaitsevat kaavamuutosalueen vastapäätä, Hakunilantien ja Kannuskujan risteyksessä.

Yhdyskuntarakenne

Hakunila on pääosin 1970-luvulla korkealle kallioylängölle rakentunut kerrostalovaltainen asuinalue. Alueen pohjoisosassa sekä alempana Sotungin laakson reunassa on matalampia pientaloalueita.

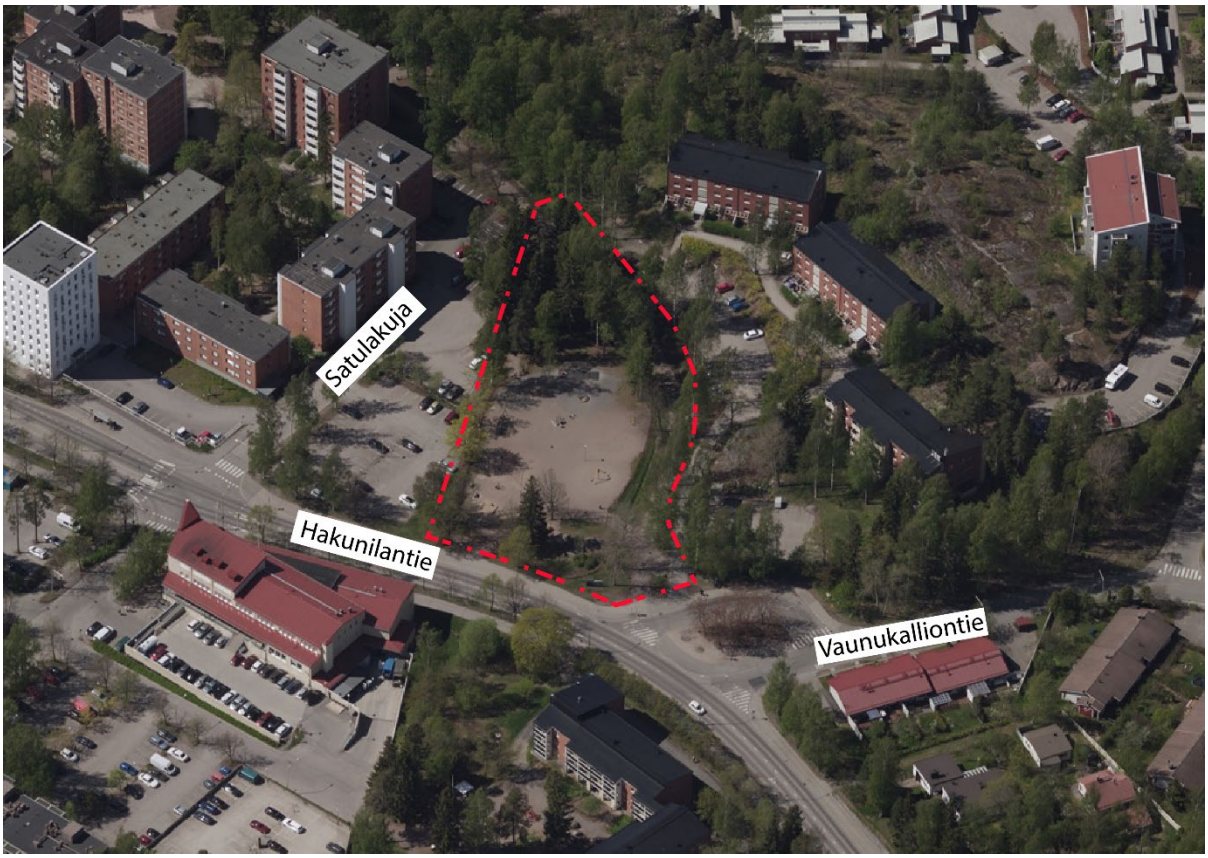
Nykyinen Hakunilan keskusta-alue on keskittynyt suhteellisen pienelle alueelle. Keskusta-alue voidaan käsittää sijaitsevan Kyytitien ja Hakunilantien risteyksen ympäristössä Hakunilan ostoskeskuksen ja pohjoisempana sijaitsevan S-marketin välisellä alueella. Kaavamuutosalue sijaitsee noin 300 m Kyytitien ja Hakunilantien risteyksestä, johon myös suunnitellun Vantaan ratikan pysäkki sijoittuisi toteutuessaan.

Kaupunkikuva

Kaavamuutosalueella sijaitsee leikkipaikka Ratsumiehenpuisto I. Kaavamuutosalueen länsi- ja lounaisreunat ovat puustoisia, ja alueella kasvaa sekä havu- että lehtipuita. Katukuvassa erottuvat myös kaava-alueen reunassa sijaitseva avokallio. Puisto jatkuu kaavamuutosalueen länsi- ja lounaispuolella.

Kaavamuutosaluetta ympäröi 3–8-kerroksiset asuinkerrostalot, jotka ovat pääasiassa 1980-luvulla rakennettuja. Julkisivumateriaalina on käytetty paljon tiiltä ja tiilipintaisia elementtejä. Lähimmät rakennukset ovat harja- tai tasakattoisia. Hakunilan kerrostaloalue edustaa 1970-luvun tyypillistä elementtirakentamista. Rakennukset ovat selkeästi erillisiä rakennusmassoja sijoitettuna maastonmuotoja noudattaen. Eräät Hakunilan keskustan korttelipihoista ovat erityisen viihtyisiä korkeuseroista ja kasvillisuudesta johtuen. Erityisesti avokalliot ovat vahvasti läsnä Hakunilan ydinalueella, näin myös kaavamuutosalueella.

Panoraamakuva kaavamuutosalueesta 5/2024.



Viistoilmakuva länteen 5/2019.

Kaavamuutosalue pohjoisesta etelään, kuva 12/2023.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Kaava-alueen pohjoisreunalla kulkee rakennusperintökohteeksi luokiteltu historiallinen tie Hakunilantie – Ratsumiehenpolku, joka on osa vanhaa Itä-Hakkilan ja Hakunilan yhdistävää tietä. Tie on Östersundomista Tuusulantielle johtaneen tieyhteyden osa. Ratsumiehenpolku on hiekkapintainen kerrostaloalueen välistä kulkeva kävelytie. Ratsumiehenpolun linjaus voi olla alkuperäinen, mutta raskas rakentaminen ympäristössä on saattanut hyvin myös muuttaa tien linjausta. Paikoin tien vieressä on metsikköä. Polun länsipää on asfaltoitu. Tie erottuu 1700-luvun jälkipuoliskon kartoilla.

Kulttuurihistoriallisesti arvokkaat Håkansbölen kartanoalue puistoineen sekä Sotungin kylä sijaitsevat kävely- ja pyöräilymatkan päässä kaavamuutosalueelta. Håkansbölen kartanoalueella on useita rakennusperintökohteiksi määriteltyjä rakennuksia, jotka on suojeltu asemakaavassa.

Alueella ei ole kulttuuriympäristöön liittyviä erityisiä maisemallisia arvoja, eikä sieltä tunneta

käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Historiallinen tielinjaus Hakunilantie – Ratsumiehenpolku kuvassa oikealla, kuva 12/2023. Tien luonne on muuttunut aikojen kuluessa.

Virkistys

Hakunila on tunnettu erittäin hyvistä ulkoiluun liittyvistä virkistysmahdollisuuksista. Kaava-alue sijaitsee linnuntietä n. 500 m päässä Hakunilan urheilupuiston liikuntapalveluista (mm. palloilu- ja yleisurheilukentät sekä uimahalli) ja laajasta virkistysverkostosta. Kormuniitynojan ja virkistysverkoston varrella sijaitsee Håkansbölen kartano, joka on Hakunilan keskeinen identiteettitekijä. Talvisin latuverkostoa on urheilupuiston lisäksi Itä-Hakkilanojan ympäristössä.

Ratsumiehenpuistossa on nykyisin kaksi leikkipaikkaa, Ratsumiehenpuisto I ja Ratsumiehenpuisto II (Skomars), joista ensin mainittu sijaitsee kaavamuutosalueella. Noin 300 metrin päässä kaavamuutosalueesta koilliseen sijaitsee Vaunukallion leikkipaikka sekä Vaunukallion kenttä lähiliikuntapaikkoineen (mm. tennis, koripallo, ulkokuntoilu).

Liikenne

Kaavamuutosalue on hyvin saavutettavissa autolla. Hakunilantie ja Kyytitie ovat koko kaupunginosan pääkatuja. Keskustan toiminnot ovat hyvin saavutettavissa kaavamuutosalueelta pyöräillen ja kävellen. Hakunilantietä pitkin kulkee pääpyöräreitti I ja Kyytitietä pitkin pyöräilyn laatukäytävä. Pyöräliikenteen tavoiteverkossa molemmat ovat pääpyöräreitti I-luokassa.

Julkinen liikenne kulkee Hakunilantietä ja Kyytitietä pitkin. Lähimmät bussipysäkit sijaitsevat aivan kaavamuutosalueen pohjoispuolella (Vaunukalliontien pysäkki) sekä Kannuskujan pysäkki n. 100 metrin päässä kaavamuutosalueesta etelään Hakunilantien varressa. Hakunilantien ja Kyytitien risteyksen kautta kulkee bussilinjoja, joilla pääsee mm. lentokentälle, Tikkurilaan, Mellunmäkeen ja Helsingin Rautatientorille. Vantaan ratikan (Mellunmäki – Aviapolis) suunnittelu on käynnissä. Toteutuessaan sen reitti kulkee Hakunilantietä ja Kyytitietä pitkin ja se korvaa nykyisen bussin runkolinjan 570.

Vesihuolto

Vedenjakelu

Asemakaavan muutosalueen etelä- ja itäpuolelle on rakennettu vesihuolto. Kaavamuutosalueen yleiset vesijohdot sijaitsevat Hakunilantiellä ja Satulakujalla.

Alueen vesijohtoverkko kuuluu Hakunilan painepiiriin. Käyttövesi saadaan, Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön paineenkorotus-pumppaamon ja Tikkurilan painepiirin kautta. Hakunilassa sijaitsevan vesitornin tilavuus on 1000 m3, HW = +94,20 ja NW = +88,00. Lisäksi käytössä on alasäiliö, jonka tilavuus on 2700 m3.

Vesijohtoverkon alin painetaso kaava-alueella on noin + 85.30 ja ylin on noin + 95.30. Painetasot on ilmoitettu N2000- järjestelmässä metreinä merenpinnasta (mvp). Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset jätevesiviemärit sijaitsevat Hakunilantiellä ja Satulakujalla.

Alueen etelä- ja itäpuolelle on rakennettu jätevesiviemäröinti. Alueen jätevedet kootaan d300..500 keräilyviemäreillä alueen länsipuolelle rakennettuun Lahdentien d800 jätevesien runkoviemäriin.

Alueen jätevedet kulkeutuvat jätevesiviemärissä etelään Vaaralan jäte-vedenpumppaamolle ja edelleen etelään Rajakylään. Sieltä jätevedet johdetaan Mailatien jätevesien mittausaseman kautta Helsingin viemäriverkkoon. Lopulta jätevedet ohjataan Viikinmäen keskuspuhdistamolle puhdistettaviksi.

Hulevesiviemäröinti ja hulevesijärjestelmä

Kaavamuutosalueen lähimmät yleiset hulevesiviemärit sijaitsevat Satulakujalla ja Hakunilantiellä. Hakunilantien hulevesiviemärilinjaan on nykyisin kaksi tonttiliitosta Satulakujan puistosta.

Hulevedet johdetaan alueen hulevesiviemäreiden kautta kahdesta purkupisteestä kaavamuutosalueen vieressä virtaavaan Kormuniitynojaan. Puro yhtyy Nissaksessa Krapuojaan, joka laskee lopulta mereen Helsingin Kapellviken'in lahdessa.

Kaukolämpö

Asemakaavan muutosalueella ei sijaitse Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia. Kiinteistö on liitettävissä kaukolämpöverkkoon Hakunilantieltä.

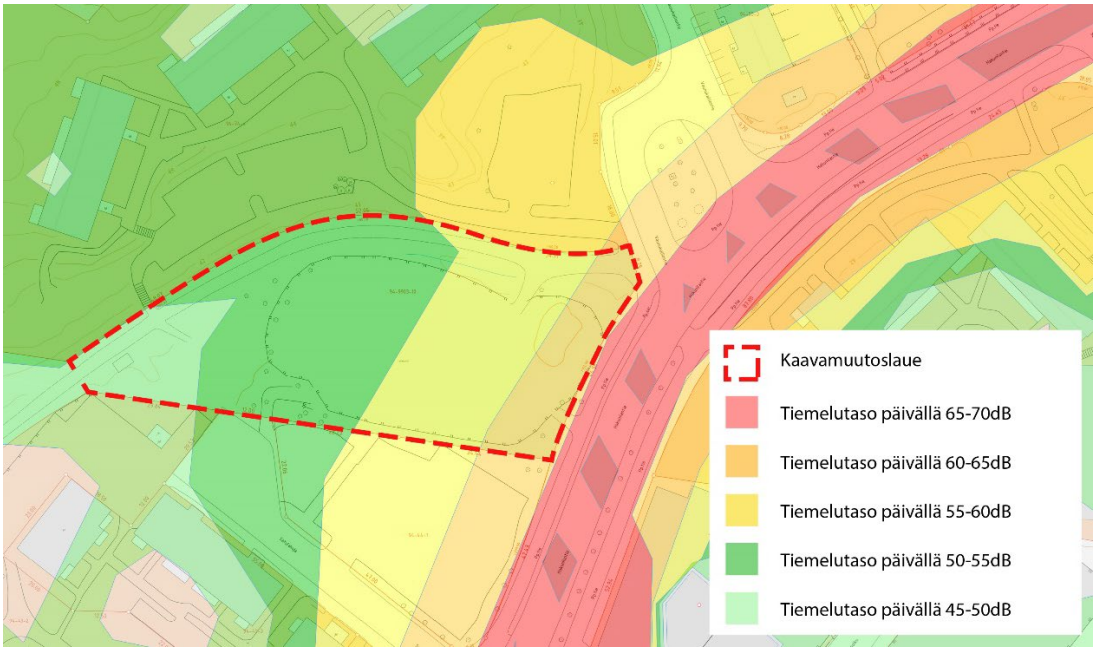
Sähköverkko

Kaavamuutosalueen pohjoispuolella Ratsumiehenpolun varrella ja kaavamuutosalueen länsiosassa kulkee Vantaan Energialle kuuluvia 20 kV keskijänniteverkon maakaapeleita sekä pienjänniteverkon 0,4kV kaapeleita. Kaava-alueen länsipäässä on puistomuuntamo. Kaavamuutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sekä puistomuuntamon sijainnit.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Kaavamuutosalueen kaakkoispuolella sijaitsevan Hakunilantien lisäksi toinen merkittävä tiemelun lähde on Kyytitie alueen lounaispuolella noin 200 m etäisyydellä kaava-alueesta. Valtioneuvoston päätöksen (Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992., 1992) mukaan yleiset ohjearvot opetukseen käytettävissä sisätiloissa on päivällä (klo 7–22) 35 dB ja liikennemelu piha-alueella on päivällä (klo 7–22) 55 dB. Piha-alueet vastaavat vaadittua ohjearvoa suurimmalla osalla kaavamuutosaluetta nykytilanteessa. Uudisrakennuksen vaikutus melutilanteeseen on tutkittava.



Tieliikennemelukartta päivällä (7-22), 2021

Ilmanlaatu

Merkittävin kaavamuutosalueen ilmanlaatuun vaikuttava päästölähde on Hakunilantien liikenne. HSY:n ja Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen määrittelemien ilmanlaatuvyöhykkeiden suositusetäisyys herkille kohteille on 40 metriä ja minimietäisyys 20 metriä kun huomioidaan Hakunilantien liikenne-ennusteen 10 000 ajoneuvoa/arkivuorokausi.

HSY:n ilmanlaadun vuosikartan perusteella typpidioksidin (NO2) vuosikeskiarvon pitoisuus on Hakunilantien varressa ollut noin 15 µg/m3 vuonna 2020. Pitoisuudet ovat laskeneet vuosittain, ja vuonna 2023 Ilmanlaatu on typpidioksidin osalta ollut hyvä (11 µg/m3). Kaavamuutosalueen ympäristö on hyvin tuulettuva ja on epätodennäköistä, että typpidioksidin tai pienhiukkasten raja-arvotasot olisivat vaarassa ylittyä suositusetäisyyden ja minimietäisyyden välissä.

Katupölystä aiheutuvien hengitettävien hiukkasten pitoisuudet jäävät suositusetäisyydellä alle raja- ja ohjearvojen, mutta minimi- ja suositusetäisuuden välissä hengitettävien hiukkasten pitoisuudet voivat katupölykautena olla väliaikaisesti koholla.

Erityistoiminnat: Vuosaaren satamarata

Kaavamuutosalueen koillispuolella sijoittuu Vuosaari – Kerava -rataosan Savion rautatietunnelialue. Itse ratatunneli jää puistoalueen ulkopuolelle, mutta radan käyttöoikeusalue ulottuu puiston puolelle (käyttöoikeusalueen leveys on 15 m radan keskilinjasta suuntaansa). Radan kohdalla korkotasoero raiteiden ja maanpinnan korkeusaseman välillä on n. 60 m. Tunnelin liikenne koostuu Vuosaaren satamaan kulkevista tavarajunista. Rataosuudella on 80 km/h nopeusrajoitus. Raideliikenteen aiheuttama rakentamisrajoitteet sekä tärinä- ja runkomelun vaikutukset on tutkittava kaavatyön edettäessä.

2.1.4 Maanomistus

Kaavamuutosalueen omistaa Vantaan kaupunki.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

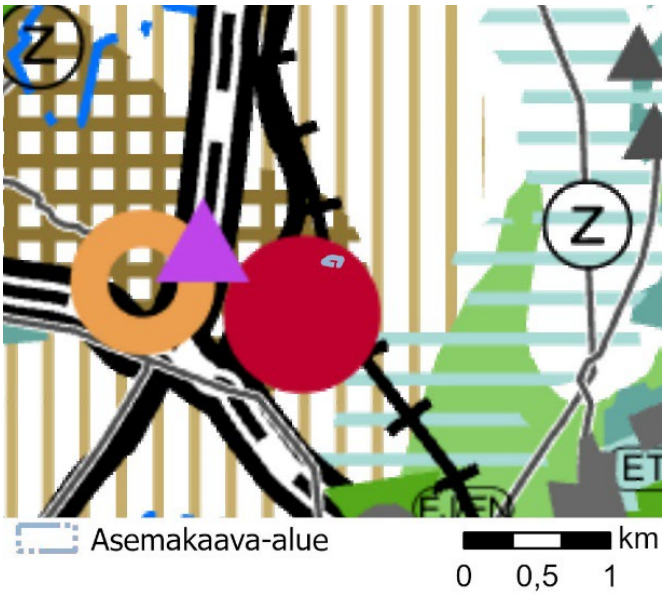
2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet.

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.
- Merkittävät uudet asuin-, työpaikka- ja palvelutoimintojen alueet sijoitetaan 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.
- Ehkäistään melusta, tärinästä ja huonosta ilmanlaadusta aiheutuvia ympäristö- ja terveyshaittoja.

Maakuntakaava



Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Uusimaa-kaava 2050 on saanut lainvoiman 13.3.2023.

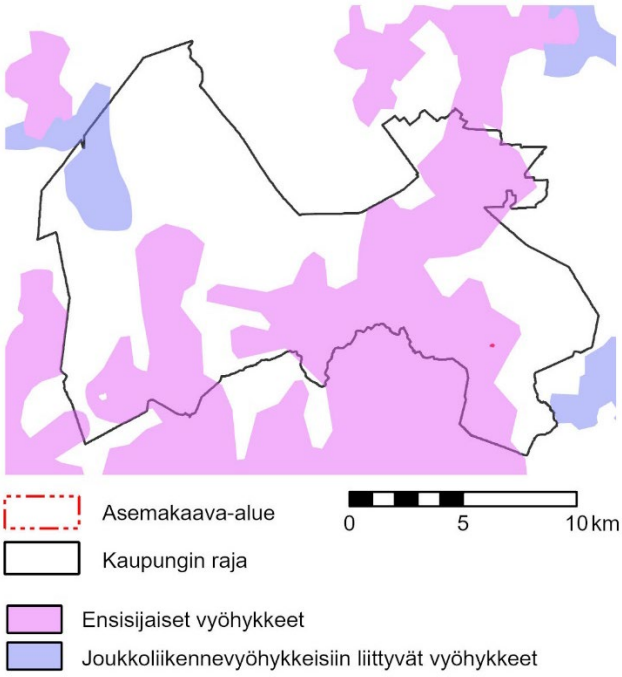
Maakuntakaavassa asemakaava-alue on taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä ja pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä. Alueen läpi kulkee maanalainen yhdysrata Vuosaaren satamaan.

Ote maakuntakaavayhdistelmästä.

MAL 2023 -suunnitelma

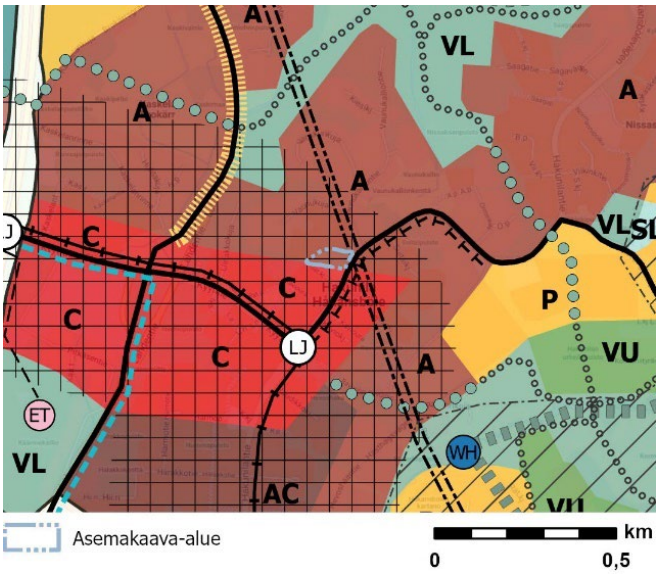
MAL 2023 on suunnitelma Helsingin seudun maankäytön, asumisen ja liikenteen kehittämiseksi vuosille 2023–2040. Suunnitelma valmistellaan neljän vuoden välein yhteistyössä seudun 14 kunnan ja HSL:n toimesta. Suunnitelmassa määritellään ja priorisoidaan seudullisesti merkittävän maankäytön ja erityisesti 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. Hiilineutraaliuden tavoitteena on seudun kasvu vähentäen hiilidioksidipäästöjä tehokkaasti kestävän yhdyskuntarakenteen, asumisen ja liikenteen keinoin. Menestys

syntyy siten, että seutu tarjoaa houkuttelevan asuin- ja toimintaympäristön asukkaille ja elinkeinoelämän toimijoille. Hyvinvoivan seudun laadukas elinympäristö mahdollistaa hyvän ja onnellisen elämän kaikille asukkaille.



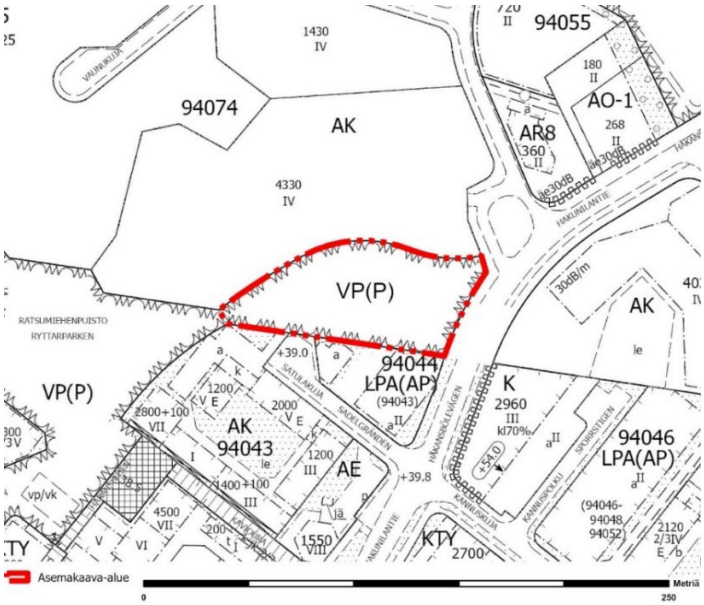
Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2023 suunnitelma on hyväksytty Vantaan osalta HSL:n hallituksessa 12.9.2023 (liikenne) ja Vantaan kaupunginvaltuustossa 13.11.2023. Osaa tavoitteista on täsmennetty kuntien ja valtion välisessä MAL-sopimuksessa, joka on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa 21.10.2024. Kaavamuutosalue sijaitsee MAL sopimuksen ensisijaisessa vyöhykkeessä.

Yleiskaava



Yleiskaavassa (KV 25.1.2021) alue on merkitty asuinalueeksi (A). Alue kuuluu kestävän kasvun vyöhykkeeseen (ruuturasteri). Alueen rajautuu kaupunkikeskustan alueeseen (C). Kaavamuutosalueen koillisosassa kulkee raskaan liikenteen tunneliosuus (musta pistekatkoviiva). Alueen itäosassa kulkeva Hakunilantie on osoitettu liikenneyhteydeksi (musta viiva), jolla sijaitsee joukkoliikenteen runkoyhteystarve (T-viiva).

Asemakaava



Voimassa oleva asemakaava

Kaavamuutosalue on voimassa olevassa asemakaavassa puistoaluetta (VP(P)). Alueella on voimassa Hakunila 5 asemakaava numero 940700 (KV 19.5.1980, SM 30.6.1980). Alueen pohjoispuolella on asuinkerrostalojen aluetta (AK) ja eteläpuolella on autopaikkojen korttelialuetta (LPA(AP)).

Muut päätökset ja suunnitelmat

Hakunilan keskustan kaavarunko 2017

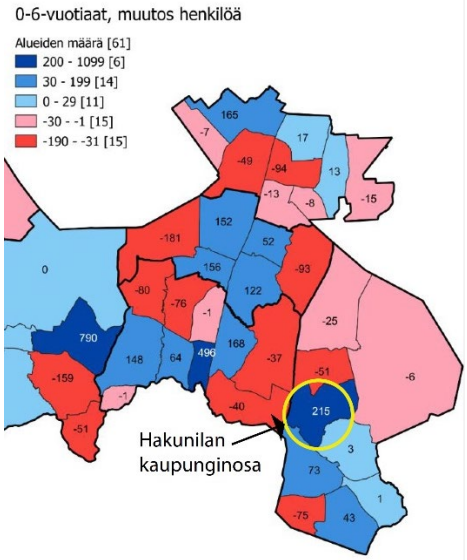
Hakunilan keskustan kaavarunko on laadittu yleis- ja asemakaavoituksen valmisteluaineistoksi. Kaavarungon uusille korttelialueille ja tiivistyville keskustakortteleille sijoittuu kaavarungon mukaan laskennallisesti 4 200 uutta asukasta. Tavoitteena on mahdollistaa kohtuuhintaisen asuntorakentamisen toteutuminen hyvien liikenneyhteyksien ja palvelujen yhteyteen.

Kaavarungossa asemakaavamuutosalue on puistoaluetta (VP, vihreä). Kaava-alueen eteläpuolella sijaitsee keskustatoimintojen korttelialue (C, punainen). Kaavamuutosaluetta vastapäätä Hakunilantien varressa sijaitsee osin kivijalkapalveluille varattua aluetta (punainen viivarasteri). Päiväkotihanke poikkeaa vuoden 2017 kaavarungon ratkaisusta.

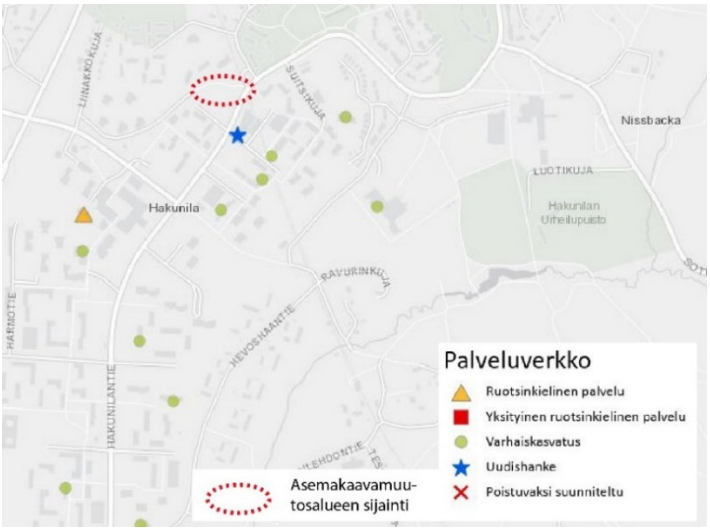
Ote Hakunilan keskustan kaavarungosta (2017).

Kaupunkitasoinen palveluverkkosuunnitelma 2022–2031

Päiväkodin tarve perustuu vuonna 2022 laadittuun kaupunkitasoiseen palveluverkkosuunnitelmaan. (hyväksytty 19.12.2022). Palveluverkkoratkaisut perustuvat palvelutarpeiden kehittymiseen, kaupunkitasoiseen priorisointiin ja vaihtoehtojen kokonaistaloudellisten vaikutusten arviointiin. Varhaiskasvatuksen palveluverkkosuunnitelma perustuu vuonna 2021 laadittuun väestöennustemäärään, jonka mukaan 0–6-vuotiaiden osuus Hakunilan kaupunginosassa kasvaa 51 lapsella. Alueelta poistuu käytöstä muutama paviljonkipäiväkoti. Kaavan mahdollistama päiväkotihanke korvaa osin niiden myötä poistuvia tilapaikkoja.



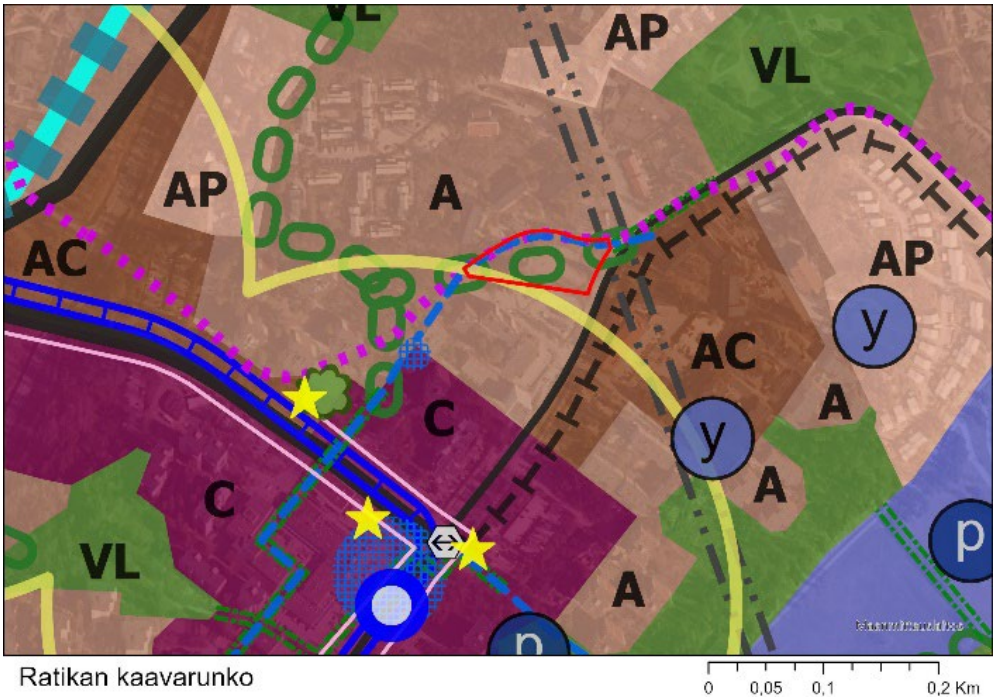
Väestöennuste 2021, 0–6-vuotiaat



Varhaiskasvatuksen palveluverkkosuunnitelma 2022-2031

Ratikan kaavarunko

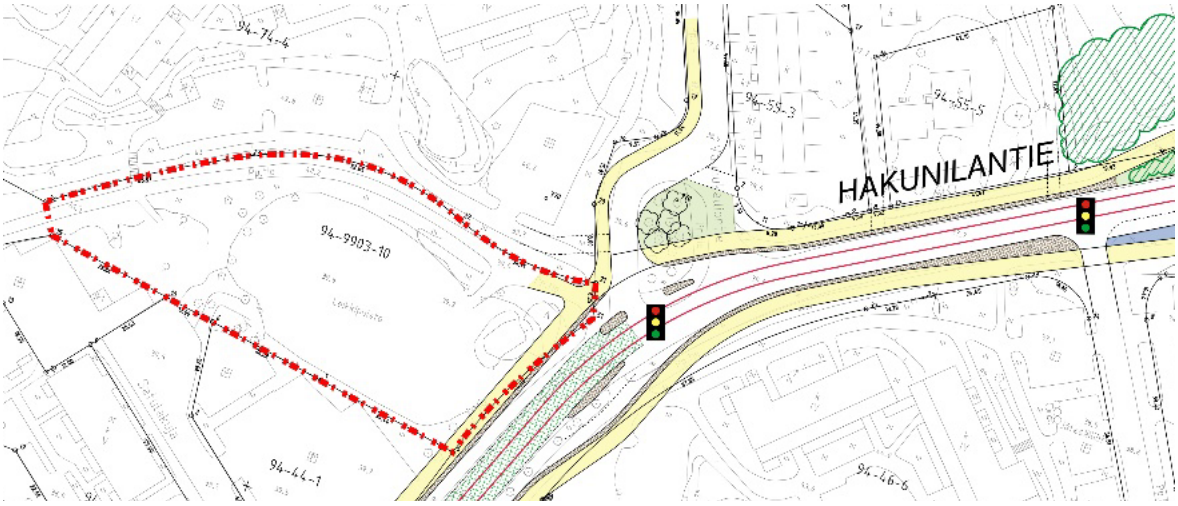
Ratikan kaavarungossa (hyväksytty 19.6.2023) kaavamuutosalue sijaitsee pysäkinseudun rajalla (keltainen ympyrä). Alueen pohjoisosassa kulkeva historiallinen tielinjaus on merkitty tärkeäksi käveltäväksi kaupunkitilaksi (sininen katkoviiva) sekä kehitettäväksi historialliseksi tieympäristöksi (aniliininpunainen pisteviiva). Kaavamuutosalueen kautta kulkee viherketju (vihreä ketjulinja). Merkinnällä osoitetaan toisiinsa kytkeytyneitä säilytettäviä ja kehitettäviä viheralueiden ketjuja.



Ratikan kaavarunko

Ratikan yleissuunnitelma

Ratikan yleissuunnitelmassa on varauduttu mahdolliselle ratikan linjan jatkeelle Kyytitien-Hakunilantien risteyksestä pohjoiseen Hakunilantietä pitkin. Yleissuunnitelmassa esitetään alustava tilavaraus Hakunilantien laajentamiselle. Varauksen myötä kaava-alue kapenisi noin 7 metrin verran, sisältäen 2 metrin luiskavarauksen.



Ote Ratikan yleissuunnitelman asemapiirustuksesta Hakunilantieltä välillä Kyytitie-Hevoshaantie (päivätty 30.4.2019)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLE-TULO

Vantaan kaupunki haki 6.11.2023 päivätyllä hakemuksellaan asemakaavanmuutosta. Kaavamuutos sai työohjelmassa numerot 002591 ja 941500ma. Kaavoitus tuli vireille 26.03.2024.

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, Väylävirasto-Uudenmaan ELY-keskus, Vantaan Energia Oy.

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 arviointisuunnitelman** mielipiteet pyydettiin 26.3.2024 - 26.4.2024 välisenä aikana. Kaavamuutoksesta järjestettiin kaavoittajan puhelinaika 09.4.2024 klo 10–11. Tiedusteluita tai soittoja ei tänä aikana tullut. Mielipiteitä jätettiin 21 kappaletta, joista 13 kpl tuli lähiympäristön asukkailta.
- Hanketta esiteltiin 15.4.2024 järjestetyssä asukastilaisuudessa.

OAS vaiheessa saapuneet mielipiteet

- Caruna Oy toteaa, että kaava-alueella ei ole Caruna Oy:n sähköverkkoa.
- Fingrid Oy toteaa, että kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.
- Väylävirasto edellyttää, että kaavoitettaessa alueita rautatietunnelin läheisyydessä on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä. Kaavatyön yhteydessä tulee laatia riittävät selvitykset runkomelun ja tärinän leviämisestä ja osoittaa niiden pohjalta tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.
  Lisäksi Savion rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta rakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin rakenteille tai toiminnalle, rautatietunnelin kalliotilojen pysyvyydelle tai muutoksia lähiympäristön pohjavesien virtaussuhteissa ja pohjaveden pinnoissa. Rakentamistyöt eivät saa vahingoittaa rautatietunnelin rakenteita ja teknisiä järjestelmiä eikä aiheuttaa vaaraa junaturvallisuudelle.
- Helsingin Seudun Ympäristöpalvelut (HSY) toteaa, että alueen vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Kaavamuutos ei edellytä vesihuollon uudisrakentamista eikä johtojen siirtämistä.
- Vantaan Energia Oy toimitti karttaliitteet, jossa oli esitetty Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sijainti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.
- Vantaan kaupunginmuseon näkemyksen mukaan historiallisen tien linjaus tulisi suojella asemakaavassa. Museon mielestä olisi myös hienoa, jos tien luonne hiekkapintaisena kävelytienä voisi säilyä. Museo pitää hyvänä, että osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa on todettu historiallisen tielinjauksen huomioimisen tärkeys.
- Hakunilan Sosiaalidemokraatit ry, Vasemmistoliiton Itä-Vantaa yhdistys ry sekä 13 lähiympäristön asukasta vastustavat kaavahanketta ja sen aiheuttamaa leikkipuiston poistoa. Kyseessä oleva leikkipuisto on asukkaiden mukaan ollut alueen ainoa kunnollinen leikkipuisto. Siellä viihtyvät kaikenikäiset lapset, sillä sieltä löytyy leikkivälineitä isommillekin lapsille. Alueen nuorille se on tärkeä kohtaamispaikka. Niin kutsutussa Lavapuistossa on järjestetty myös pieniä kevätjuhlia alueen lapsiperheille mm. MML:n toimesta. Ratsumiehen puisto on paikka, jossa asukkaat kohtaavat kansalaisuudesta riippumatta. Myös perheet ovat järjestäneet puistossa lasten syntymäpäiviä. Se on vuosien varrella toiminut Hakunilan asukkaiden olohuoneena. Puisto on ollut alueen tärkein viihtymistekijä ja sen purkaminen on valtava menetys asukkaille. Asukkaat ovat huomanneet alueella olevan ilmansaasteongelmia ja ovat huolissaan päiväkodin sijoittamisesta johtuvasta lisääntyvästä liikenteestä alueelle. Asukkaat ehdottavat päiväkodin sijoittamista muualle.

Nähtäville asettaminen ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 22.10.2024 asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville asettamisesta 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavan muutosehdotus oli nähtävillä (MRA 27 §) 6.11. - 5.12.2024 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 5 kappaletta ja vastaanotettiin 5 kappaletta. Muistutuksia saatiin 3 kappaletta.

Lausunnot ja vastineet

Väylävirasto ja Vantaan kaupunginmuseo toteavat, että OAS vaiheessa esitetyt mielipiteet on otettu huomioon kaavatyössä, eikä heillä ole lisähuomautettavaa.

ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotukseen.

Vantaan Energia haluaa että asemakaavamuutoksessa huomioidaan sähköverkon keski- ja pienjännitemaakaapeleiden sekä kaukolämpöputkien sijainti. Kaavamuutoksen yhteydessä alueella sijaitsevalle muuntamolle olisi hyvä asettaa asemakaavakarttaan muuntamon rakennusalamerkintä vm.

Vastine: Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit on huomioitu asemakaavamuutosehdotuksessa. Asemakaavakarttaan lisätään ohjeellinen rakennusala 'vm', puistomuuntamolle.

Muistutukset ja vastineet

Muistutuksia saatiin 3 kappaletta ja niissä kaikissa vastustettiin kaavahanketta. Muistutuksissa tuotiin esille huoli kaavamuutoksen seurauksena poistuvasta Ratsumiehenpuiston leikkipaikasta. Leikkipuisto koettiin tärkeäksi alueen asukkaille. Muistuttajat esittivät vaihtoehtoisia sijainteja päiväkodille ja korostivat, että Skomarsin torpan vieressä sijaitseva leikkipaikka ja Vaunukallion puiston leikkipaikka eivät vastaa Ratsumiehenpuiston leikkipaikan tasoa sijaintinsa tai varustelunsa osalta. Lisäksi muistutuksissa todettiin, että Ratsumiehenpuiston alue on kooltaan riittämätön päiväkotikäyttöön.

Vastine: Palveluverkon ja viheralueverkoston suunnittelusta vastaavat asiantuntijat ovat tutkineet muistutuksissa ehdotetut vaihtoehtoiset sijainnit. Suurin osa niistä on jo varattu tulevaisuuden päiväkotihankkeita varten. Osaa ehdotetuista sijainneista ei voida hyödyntää päiväkotikäyttöön heikon ilmanlaadun tai meluhaittojen vuoksi.

Hakunilan suuralueella on pitkään ollut merkittävä pula varhaiskasvatuspaikoista, ja väestöennusteiden mukaan palvelutarve alueella kasvaa tulevaisuudessa. Palveluverkkoselvityksen perusteella Ratsumiehenpuiston sijainti on todettu tarkoituksenmukaiseksi päiväkotirakentamiselle, vaikka alue on kooltaan tavanomaista pienempi.

Kaupunki pyrkii korvaamaan poistuvan leikkipuiston kehittämällä lähileikkipuistoja varustelultaan monipuolisemmiksi ja paremmin isommille lapsille soveltuviksi, jotta leikkipaikan poistosta aiheutunut palvelujen puute voidaan korvata.

Nähtävilläolon jälkeen tehdyt muutokset kaavakarttaan ja -määräyksiin

Nähtävillä olon jälkeen tehtiin teknisiä tarkistuksia kaavakarttaan ja kaavaselostukseen. Tarkistukset eivät ole oleellisia eivätkä aiheuta kaavan uutta nähtäville asettamista.

Saadun lausunnon perusteella asemakaavaehdotukseen lisättiin ohjeellinen rakennusala 'vm', olemassa olevalle puistomuuntamolle.

Suojeltujen puiden sijainti on tarkennettu kaavakarttaan ja päiväkotihankkeen edustajan kanssa on neuvoteltu asiasta. Alueen eteläreunan istutettavan alueen osan merkintää kavennettiin mahdollistamaan huoltotoiminta tontilla. MAL 2023 käsittelevä osuus on päivitetty selostukseen.

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. Ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin yhdistämällä kaupungin itäisimpiä osia sujuvan raideliikenteen piiriin ja mahdollistamalla kaupungin kasvun kestävästi joukkoliikenteen varrelle. Kaavamuutosalue on helposti saavutettavissa ratikalla.

Vantaan arkkitehtuuriohjelma 2015 (Kv 11.5.2015):
Luomme Vantaalle kerroksellisen, tiiviin ja läheisen kaupunkikuvan.

Kannustamme hyvään ja kohtuuhintaiseen arkkitehtuuriin, kestävään rakentamiseen sekä uusien energiamuotojen käyttöön.

Resurssiviisauden tiekartta (Kv 28.2.2022)

- Resurssiviisauden tiekartta määrittää Vantaan pitkän aikavälin ympäristötavoitteita ja konkretisoi valtuustokauden 2021–2025 strategiaa. Kaupunkisuunnittelussa keskeisiä tavoitteita ovat:
- Kaupunki integroi ilmastonmuutoksen sopeutumistoimet suunnitteluun, rakentamiseen ja ylläpitoon.
- Viherrakenne on terveyttä tukevaa ja hyvinvointia luova. Säilytetään ja parannetaan viheralueiden saatavuutta.
- Edistetään vähähiilistä rakentamista.
- Edistetään rakentamisen kiertotaloutta.
- Vähennetään infrarakentamisen ja massojenhallinnan hiilijalanjälkeä.
- 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

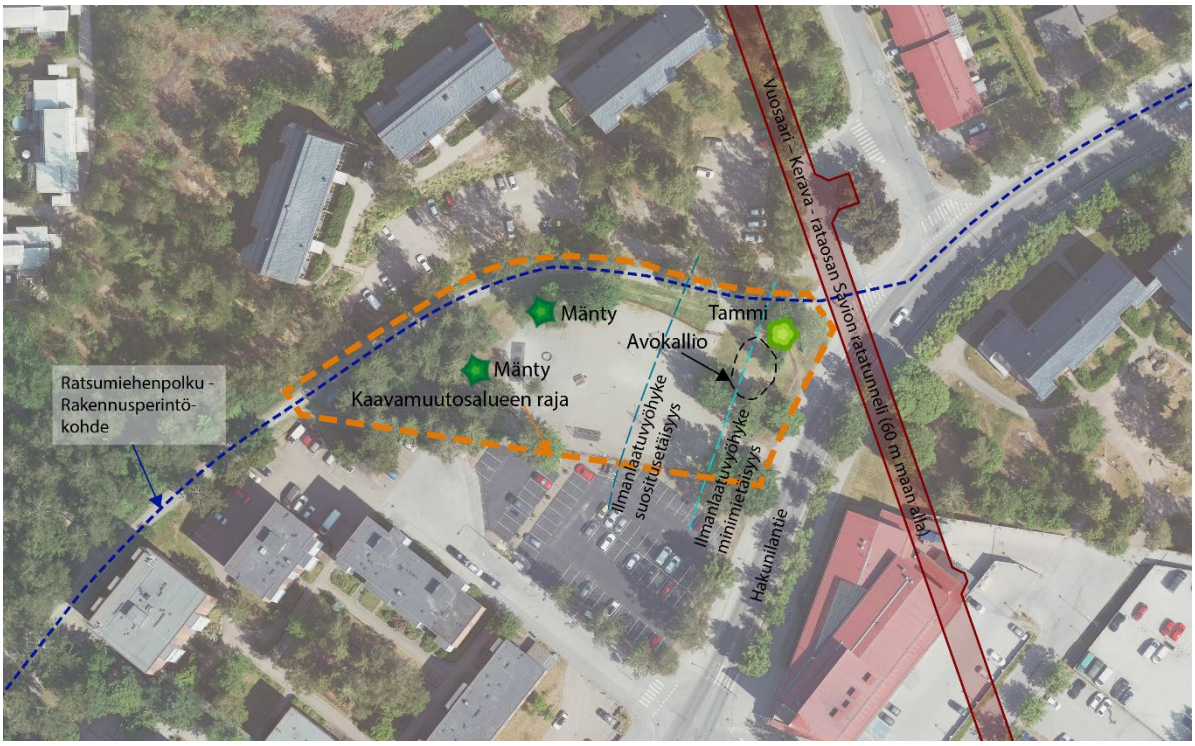
Asemakaavassa määrätään alueelle maankäytön mukainen vihertehokkuustaso. Vihertehokkuudella tarkoitetaan alueen painotetun viherpinta-alan suhdetta alueen kokonaispinta-alaan. Vihertehokkuusmenetelmän avulla edistetään muun muassa vehreän, viihtyisän ympäristön rakentumista ja hulevesien hallintaa sekä turvataan ekosysteemipalveluita ja luonnon monimuotoisuutta. Samalla toteutetaan kestävän kehityksen ja ilmastonmuutokseen sopeutumisen ja hillinnän mukaisia suunnitteluperiaatteita.

Vantaan Kaupunginmuseon tavoitteena on, että historiallinen tielinjaus säilytettäisiin.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISUN VAIHTOEHDOT

Lähtötietojen kartoitus

Ottaen huomioon tiemelun ja ilmanlaadun tilanteen alueella, päiväkodin rakennusmassa on syytä osoittaa Hakunilantien varteen melusuojaksi. Rakennuksen ja Hakunilantien väliin jäävä kaistale on silloin luontevaa jättää pysäköinnille. Näin alueen vehreä länsipää jää päiväkodin pihan käyttöön. Historiallisesti arvokas tie on syytä rajata päiväkotitontin ulkopuolelle ja varmistaa näin jalankulun ja pyöräilyn yhteydet.



Kaava-aluetta rajaavia tekijöitä ja kaava-alueen ominaispiirteitä.

Asemakaavaratkaisun vaihtoehdot

Rakennuksen mahdollisia sijainteja muodostuvalla tontilla on esitetty seuraavissa kuvissa. Rakennus on esitetty koossa 2 000 k-m^2, III kerroksisena.

Kaikissa vaihtoehdoissa on samankaltainen saatto- ja huoltoliikenteen ratkaisu. Rakennuksen muoto ja sijainti vaikuttavat suoraan leikkipihan kokoon, joten rakennus suositellaan sijoitettavan mahdollisimman lähelle Hakunilatietä melu- ja ilmanlaadusta aiheutuvat rajoitukset huomioon ottaen.

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Kaavaratkaisu mahdollistaa muitakin ratkaisuja. Rakentaminen keskitetään olemassa olevalle täyttömaalle ja alueen länsiosan puusto säilytetään tai sitä tarvittaessa uudistetaan niin että sen puustoinen luonne säilyy. Kaavaratkaisu säilyttää alueen maisemallisesti ja kulttuurihistoriallisesti tärkeät

ominaispiirteet. Lisäksi määräyksissä on huomioitu meluntorjunta ja ilmanlaatu. Vuosaaren satamaradan aiheuttamat rakentamisrajoitteet on myös huomioitu.

Tontilla on ajoliittymäkielto Hakunilantielle. Tontin saattoliikenne järjestetään Satulakujan kautta. Tontin huoltoajo järjestetään pohjoispuolen asuintalojen pysäköinnin kautta. Arvopuut ja Hakunilantien vieressä oleva avokallio säilytetään.

4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Kaavamuutoksella osoitetaan yleisten lähipalvelurakennusten korttelialuetta (YL), katualuetta, jalankululle ja pyöräilylle varattua aluetta (pp) sekä jalankululle ja pyöräilylle varattua alueenosaa, jolla huoltoajo on sallittu (pp/h) ja maanalaista rautatiealuetta (ma-LR). Alueen pohjoisosassa kulkeva Ratsumiehenpolku on merkitty suojelluksi tieksi (st), jonka luonne ja linjaus tulee säilyttää.

Maanalaisessa asemakaavassa esitetään olemassa oleva maanalaisen raideliikenteen aluetta. (ma-LR)

4.1.1 Mitoitus

Yleisten lähipalvelurakennusten alue (YL) on kooltaan 3 585 m^2. Rakennusoikeus on 2 000 k-m^2. Tehokkuudeksi muodostuu 0,55. Päiväkotitoiminnan autopaikkojen vähimmäismäärä on 21 ap, joista enintään 10 ap sijoitetaan korttelialueelle. Saattoliikenteelle (11ap) järjestetään paikoitusta Satulakujan varrella.

Maanalaisen raideliikenteen alue (ma-LR) on pinta-alaltaan 155m^2.

4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen

Kaavaratkaisulla ja sen määräyksillä varmistetaan rakentamisen ja ympäristön laatu. Rakennusten arkkitehtuuri tulee sovittaa puistoympäristön kaupunkikuvaan esimerkiksi katosten, kuistien tai muiden sekä kasvillisuuden pienimittakaavaisten rakennusosien avulla. Rakennusten arkkitehtuurista on annettu julkisivumateriaalia ja maantasokerrosten ilmettä koskevia määräyksiä. Kaavassa edellytetään puurakentamista, ja vihertehokkuudesta sekä hulevesien käsittelystä on annettu määräykset.

Kaavaehdotuksen määräykset koskevat meluntorjuntaa, ilmanlaatua sekä viheralueiden säilyttämistä. Näiden rajoitteiden myötä rakennuksen tulee sijoittaa olemassa olevalle täyttömaa-alueelle. Mahdolliset leikkivälineet, jotka tarvitsevat tasaisen maa-alueen ja perustamistöitä sijoitetaan täyttömaa-alueelle, kuten on esitelty pihasuunnitelmaluonnoksessa. Alueen länsiosa säilytetään puustoisena leikkialueena. Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.

ovat säilytettävä puusto ja avokallio, istutettavat tontin reunat, maavarainen kasvillisuuspintainen hulevesien viivytyspainanne sekä puoliläpäisevät pinnoitteet. Rakennuslupavaiheessa suunnitelmaa voidaan tarkentaa, kunhan kaavavaiheen vihertehokkuuden tavoiteluku ja kaavamääräykset toteutuvat. Vihertehokkuuden toteutuminen on osoitettava rakennusluvan yhteydessä pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

4.3 Aluevaraukset

Pääosa maanpäällisestä asemakaavan muutosalueesta 002591 on yleisten lähipalvelurakennusten korttelialuetta YL. Muu osa on katualuetta Hakunilantien varrella sekä jalankululle ja pyöräilylle varattua alueenosaa (pp) alueen pohjoisosassa Ratsumiehenpolulla. Huoltoajo on sallittu Ratsumiehenpolun itäisellä osuudella (pp/h). Ratsumiehenpolun linjaus ja luonne säilytetään ja se on merkitty suojelluksi tieksi (st).

Maanalaisella asemakaavalla 941500ma osoitetaan maanalainen rautatietunneli (ma-LR) olemassa olevaa Vuosaaren satamarataa varten.

4.3.1 Korttelialueet

YL, Yleisten rakennusten korttelialue

Rakennusoikeus alueella on 2 000 kerrosneliömetriä ja sallittu kerroskorkeus kolme (3), joka on kerrostalovaltaiseen ympäristöön hyvin sopiva. Rakennuksen mahdollinen sijainti tontilla on osoitettu väljänä rakennusalana. Kaavamääräyksissä edellytetään kestävää ja korkeatasoista arkkitehtuuria, ja rakennusten on oltava kantavilta rakenteiltaan ja julkisivuiltaan pääosin puuta. Rakennus tulee sovittaa puistoympäristön kaupunkikuvaan esimerkiksi katosten, kuistien tai muiden pienimittakaavaisten rakennusosien avulla. Varastot tulee sijoittaa ensisijaisesti osaksi päiväkotirakennusta. Kaavamuutosalueen länsipäädyssä sijaitsevalle puistomuuntamolle osoitettiin ohjeellinen rakennusala ’vm’.

Hakunilantieltä ei saa järjestää ajoneuvoliittymää korttelialueelle. Saattoliikenne on järjestettävä Satulakujan kautta. Huoltoajo on järjestettävä pohjoispuolen asuintalojen pysäköintialueen kautta. Ohjeellisen huoltoajon sijainti on merkitty kaavakarttaan. Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään. Ohjeellinen hulevesien viivytysalue on merkitty alueen pohjoisosaan nykyisen painanteen läheisyyteen.

Kaavamuutosalueen Hakunilantien puoleisella osalla oleva avokalliomuodostuma on säilytettävä. Lisäksi kaavakarttaan on merkitty kolme suojeltavaa puuta, joiden juuristoa ei saa vahingoittaa. Puut tulee suojata rakentamisen ajaksi. Alueen länsiosan puusto tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Alue saa käyttää metsäpihana osana leikkipihaa. Korttelialue tulee rajata ympäristöstään rakentein tai istutuksin siten, että puistoympäristön ja historiallisen tien kaupunkikuvan vehreys säilyy. Kaavassa edellytetään vihertehokkuutta 1,0. Näin ollen kaavaehdotus täyttää ratikan kaavarungon viherketjumääräystä.

Kaavassa on mm. melusuojausta, ilmanlaatua, energiaa ja arkkitehtuurin laatua koskevia määräyksiä. Melutorjunnasta määrätään, että rakennusten ulkokuoren äänitasoeron (ΔLA) lento-, raide- ja tieliikennemelua vastaan tulee päiväkotitiloissa olla 30 dB. Alueella edistetään uusiutuvan energian käyttöä ja määrätään, että osa rakennusten tarvitsemasta energiasta tuotetaan rakennusten katoille sijoitettavilla aurinkopaneeleilla.

4.3.2 Muut alueet

Katualue

Katualuetta on levennetty Hakunilantien varrelta noin 7 metriä huomioimaan yleiskaavan mukainen mahdollinen ratikan jatke.

Jalankululle ja pyöräilylle varattu alueenosa (pp)

Alueen pohjoispuolella kulkeva Ratsumiehenpolku on merkitty jalankululle ja pyöräilylle varatuksi alueenosaksi (pp).

Jalankululle ja pyöräilylle varattu alueenosa, jolla huoltoajo on sallittu (pp/h)

Ratsumiehenpolun itäinen osa on merkitty jalankululle ja pyöräilylle varatuksi alueenosaksi, jolla huoltoajo on sallittu (pp/h) mahdollistamaan päiväkodin huoltoajo.

Suojeltu tie (st)

Kaavamuutosalueella sijaitseva Ratsumiehenpolun osuus on merkitty suojelluksi tieksi (st). Tien linjaus ja luonne on säilytettävä ja alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.

4.3.3 Maanalainen kaava ma-LR

Alueen koillispuolella kulkeva Vuosaaren satamaradan Savion tunnelialue on merkitty maanalaiseksi rautatiealueeksi (ma-LR). Maanalaisen rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta rakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin rakenteille tai toiminnalle, rautatietunnelin kalliotilojen pysyvyydelle tai muutoksia lähiympäristön pohjavesien virtaussuhteissa ja pohjaveden pinnoissa. Rakentamistyöt eivät saa vahingoittaa rautatietunnelin rakenteita ja teknisiä järjestelmiä eikä

aiheuttaa vaaraa junaturvallisuudelle. Maanalaisen rautatiealueen aiheuttamat rakentamisrajoitteet tulee selvittää rakentamisvaiheessa Väyläviraston kanssa.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) toteutumista. Asemakaavan muutos vastaa VAT-tavoitteisiin seuraavien tavoitteiden osalta: Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta sekä edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä.

Hanke sijoittuu jo rakennetulle alueelle ja on yhdyskuntarakennetta tiivistävä ja täydentävä. Kaavamuutos vastaa päiväkotipaikkojen tarpeeseen ja parantaa alueen palveluita. Hanke sijoittuu hyvien joukkoliikenneyhteyksien varteen. Hankkeen rakentamisen myötä puisto pienenee. Kaavamääräyksillä pyritään kuitenkin vähentämään rakentamisen haitallisia vaikutuksia puistoympäristöön. Kokonaisratkaisu on taloudellisesti toteutettavissa.

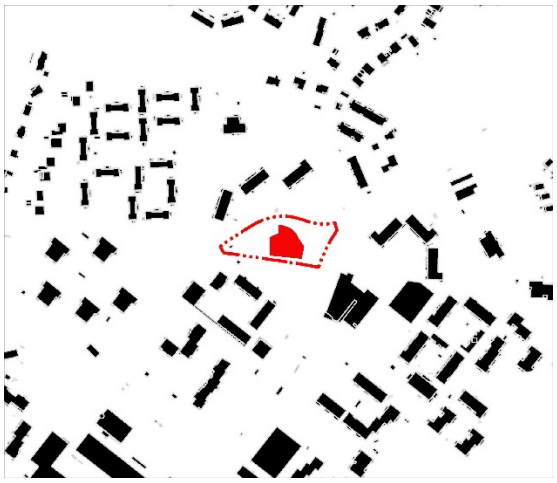
4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Hakunilan keskustan kerrostaloalue täydentyy enintään kolmikerroksella palvelurakennuksella, jonka tulee sovittaa puistoympäristöön esimerkiksi katosten, kuistien tai muiden pienimittakaavaisten rakennusosien avulla. Rakennetaan päiväkotia nykyiseen puistoon. Pyritään pehmentää rakentamisen vaikutusta olemassa olevaan puistoympäristöön. Päiväkotitoimintaan liittyvät katokset ja varastot tulee sijoittaa ensisijaisesti osaksi päiväkotirakennusta. Maantasokerrosten tule antaa avonainen ja toiminnallinen vaikutelma. Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0.

Väestön rakenne ja kehitys

Hakunilan suuralueella on akuutti päiväkotitarve lasten määrän ennustetun kasvun takia. Toteutuessaan päiväkoti vastaa tähän tarpeeseen. Kaavamuutoksella ei ole suoraa vaikutusta asukasmäärään tai rakenteeseen, mutta se parantaa alueen palvelurakennetta. Tämän myötä alueen vetovoimaisuus asuinalueena kasvaisi.

Yhdyskuntarakenne



Ehdotus täydentää Hakunilan keskustan yhdyskuntarakennetta. Se myös täydentää alueen palveluita. Bussipysäkit sijoittuvat kävelyetäisyydelle. Vaikutus on yhdyskuntarakennetta eheyttävä. Alueella on jo olemassa kunnallistekniset rakenteet ja liittyminen niihin on helppoa.

Kaupunkikuva

Kaavaehdotuksella mahdollistetaan päiväkotirakennuksen rakentaminen olemassa olevaan puistoon. Rakentamisen vaikutukset on huomioitu jättämällä tontin länsiosaan säästettäväksi jätettävä puustoinen alue. Tontilla on merkitty säästettäväksi kaupunkikuvallisesti merkittäviä puita ja alueella esiintyvä avokalliomuodostuma tulee säilyttää. Kaava-alueen pohjoispuolella kulkeva Ratsumiehenpolku on historiallisesti merkittävä tie. Korttelialue tulee rajata ympäristöstään rakentein tai istutuksin siten, että puistoympäristön ja historiallisen tien kaupunkikuvan vehreys säilyy.

Rakennusten arkkitehtuurin sovittamisesta ympäristöönsä esimerkiksi katosten, kuistien tai muiden pienimittakaavaisten rakennusosien avulla on kaavamääräys. Yllä mainittujen viheraluemääräyksien lisäksi kaavaehdotuksella on määräykset ympäristöhaittojen torjunnasta, joka rajoittavat rakennuksen sijoittamista. Nain ollen, rakennus tulee olla massaltaan keskitetty olemassa olevaan täyttömaa alueeseen. Katokset ja varastot tulee sijoittaa ensisijaisesti osaksi päiväkotirakennusta. Niiden tulee olla materiaaliltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia sekä luonteva osa päiväkotirakennuksen arkkitehtuuria. Itsenäiset varastot on katettava viherkatolla ja ne saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.

Asuminen

Kaavamuutos ei tuo asuntoja alueelle, mutta uusi palvelu lisää olevien ja uusien asuntojen haluttavuutta.

Sosiaalinen ympäristö, palvelut ja työpaikat

Päiväkoti tuo työpaikkoja alueelle. Esitetty rakentamisen kerrosala mahdollistaa 126-tilapaikkaisen päiväkodin, johon tulisi lisäksi hoito- ja kasvatushenkilökuntaa 18 henkilöä.

Uudet palvelut kohdistuvat etenkin alueen nykyisille ja tuleville lapsiperheille, mutta yleensä päiväkotitilat tarjoavat iltakäytön mahdollisuuksia kaiken ikäisille. Alueen voidaan odottaa muuttuvan vilkkaammaksi ja toiminnoiltaan monipuolisemmaksi. Toteutuessaan päiväkoti vastaa Hakunilan suuralueen akuuttiin varhaiskasvatuspaikkapulaan. Palvelutarjontaa parantamalla edistetään sosiaalista kestävyyttä. Hanke on VAT:n mukainen.

Taloudelliset vaikutukset

Kaava mahdollistaa uuden 2 000 k-m^2 kokoisen päiväkodin rakentamisen. Kaava-alue sijaitsee nykyisen kaupunkirakenteen jatkeena ja olevassa katuverkossa. Kaavan toteuttamisella ei arvioida olevan vaikutuksia kunnallisteknisen rakentamisen kustannuksiin. Alue on pääosin helposti rakennettava. Alustavan tiedon mukaan rakennusten perustaminen ei tarvita paalutusta ja kunnallistekniset rakenteet sekä liikennöitävät alueet voi perustaa maanvaraisesti. Perustamiskustannukset siis jäävät alhaisiksi.

Saattoliikenne osoitetaan Satulakujan varteen, jotta tonttia voisi käyttää enemmän piha-alueena kuin parkkipaikkana. Kaava-alue kuuluu kestävän liikenteen vyöhykkeeseen ja viereistä Hakunilantietä pitkin kulkee linja-autolinja.

Huomioidaan nykyisen leikkipaikan leikkivälineiden kierrätys ja säilyttämismahdollisuuksia osana päiväkodin leikkipihaa.

Virkistys

Kaavamuutoksen myötä puisto pienenee ja alueella sijaitseva Ratsumiehenpuiston leikkipaikka I poistuu käytöstä. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmaa koskevissa mielipiteissä asukkaat huolestuivat leikkipaikan poistosta. Satulakujan päiväkoti leikkipihoineen vie koko nykyisen Ratsumiehenpuisto I -leikkipaikan. Muilta osin Ratsumiehenpuiston kokonaisuus säilyy puistona. Alueen viheralueverkoston tilanne ja kaavahankkeen vaikutus siihen on tutkittu Viheralueiden saavutettavuus- ja mitoitusohjeen eli SAAVU (KALA 5.9.23 tiedoksi) ohjeen mukaan. SAAVU-tarkastelun perusteella puistoalueiden saavutettavuus alueella säilyy riittävänä. Leikkipaikkojen osaltakin saavutettavuus säilyy hyvänä (Vantaan viheralueiden palveluverkkosuunnitelma 2023–2032). Pyritään parantaa mahdollisuuksien mukaan lähileikkipaikkoja niin että palveluverkon edellyttämä palvelutaso myös säilyy hyvänä. Nykyisestä Ratsumiehenpuisto I -leikkipaikasta noin 200 metrin päässä lounaassa sijaitsee Ratsumiehenpuisto II -leikkipaikka (Skomars), ja 300 metrin päässä koillisessa on Vaunukallion leikkipaikka. Vaikka kaavamuutosalueen leikkipaikka poistuu, alueella on helposti saavutettavissa muita samakaltaisia leikkipaikkoja, joten hanke ei vaaranna VAT:n virkistyskäyttöä koskevia tavoitteita. Lisäksi päiväkodin käyttöön rakennettava uusi leikkipiha on kaikille asukkaille käytettävissä päiväkodin aukioloajan ulkopuolella.

Päiväkodin tarveselvitys-hankesuunnitelmassa (KH hyväksytty 16.9.2024) on huomioitu nykyisen leikkipaikan leikkivälineiden kierrätys ja säilyttämismahdollisuudet osana päiväkodin leikkipihaa. Suunnitelma tarkentuu, kun välineiden kunto ja sopivuus on kartoitettu.

Kaavamuutosalueen lähimmät leikkipaikat

Liikenne

Kaavamuutosalue sijaitsee noin 300 m kävelymatkan päässä Hakunilan ydinkeskustasta, ja noin 50–100 metrin etäisyydellä bussipysäkeistä. Jalankulku- ja pyöräily-yhteydet sekä saavutettavuus joukkoliikenteellä ovat hyvät eri suunnista. Kaavanmukainen päiväkotiratkaisu lisää jonkin verran liikennettä alueella, mutta vaikutusta ei voi pitää merkittävänä.

Saattoliikenteen ajo tontille tapahtuu Satulakujalta ja huoltoajo tapahtuu tontin pohjoispuolella olevin asuintalojen pysäköintipaikan kautta. Kaavassa määrätään, että huoltoliikenteelle varattu alue on erotettava pysäköinnistä ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksistä rakentein ja mahdollisuuksien mukaan istutuksin. Kaavassa myös määrätään, että työntekijöiden käyttöön tarkoitettujen pyöräpaikkojen tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia. Tontin ahtauden takia korttelialueelle osoitetaan kaavamääräyksellä enintään 10 ap. Saattoliikenteen paikoitusta toteutetaan Satulakujan varrella.

Vesihuolto

Vedenjakelu sekä jätevesi- ja hulevesiviemäröinti

Kaavamuutos ei aiheuta vesihuollon nykyisten johtojen siirtotarpeita tai kunnallistekniikan uudelleen rakentamista.

Tonttien hulevesijärjestelmät

Muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää tonteilla ennen vesien johtamista yleiseen verkostoon. Hulevesien hallintarakenteet on mitoitettava 10 minuutin sadetilanteelle, jonka rankkuus on 150 l/s/ha. Tontilta saa poistua mitoitussadetilanteessa samansuuruinen virtaama kuin sieltä poistuisi luonnontilassa. Tontin tasaus tulee suunnitella siten, että tulvatilanteessa vesi voi kertyä piha- ja pysäköintialueille hetkellisesti. Tätä varten kaavassa on merkitty ohjeellinen hulevesialue (wh). Suurempia sadetilanteita varten tulee suunnitella hallittu tulvareitti tontilta yleisille alueille. Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

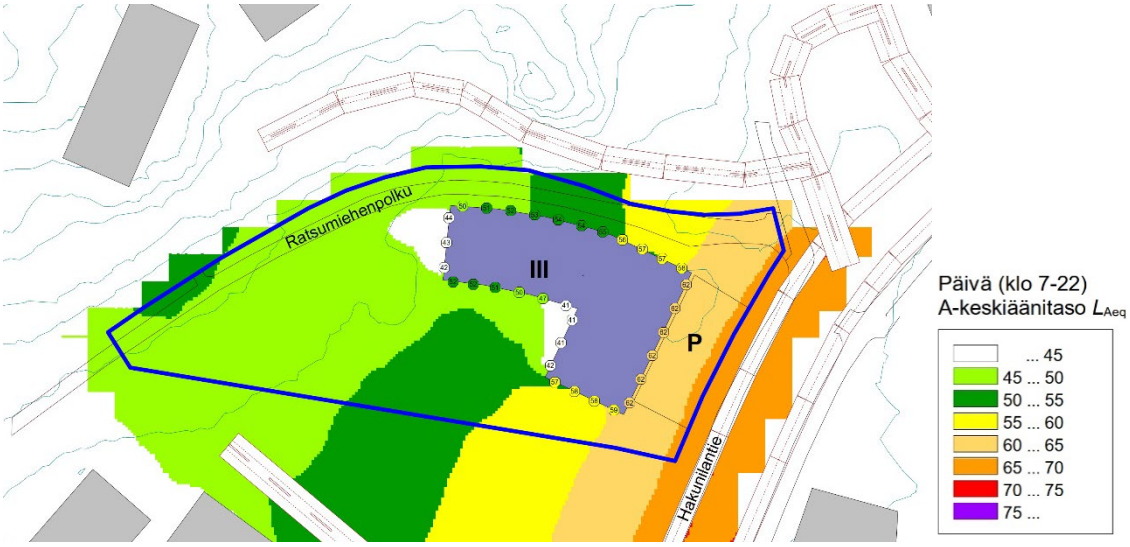
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu (Liikennemeluselvitys, Akukon Oy, 13.6.2024)

Laskennassa otettiin huomioon kohdetta lähimpinä sijaitsevat tieosuudet sekä liikennemääriltään merkittävät tiet. Selvitystä varten tehtiin herkkyystarkastelu mahdollisen raitiovaunulinjan vaikutuksesta, mikäli se kulkisi Hakunilantiellä. Liikennemeluselvityksessä tehtyjen laskentojen mukaan, julkisivuille kohdistuvat päiväajan keskiäänitaso on suurimmillaan 62 dB. Tämän perusteella kohteeseen on suositeltavaa asettaa vähimmäisvaatimus ΔLA = 30 dB Hakunilantien puolelle, joka vastaa melualueelle sijoittuvien asuntojen sekä muiden herkkien tilojen vähimmäisvaatimusta.

Ulkoalueet

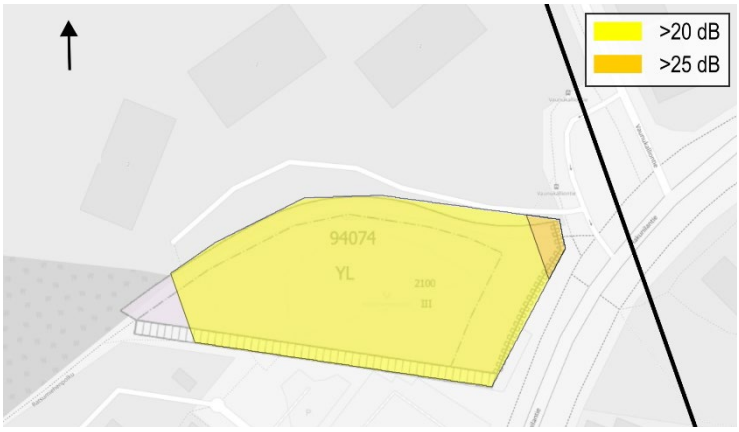
Liikennemelu piha-alueella alittaa 55 dB päiväajan ohjearvon (Valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista 993/1992., 1992) suurimmalla osalla kaavamuutosaluetta jo ennen kaavamuutosta. Suunniteltu päiväkotirakennus torjuu sisäpihalle kantautuvaa melua tehokkaasti. Pihalle muodostuu alle 55 dB aluetta (vihreitä alueita) noin 1600 m2 ilman meluntorjuntatoimenpiteitä. HUOM! Pihalle muodostuu rakennuksen sivulla jonkin verran 55–60 dB aluetta (keltaista aluetta), jolle ei saa sijoittaa leikkivälineitä tai oleskeluun tarkoitettuja kalusteita. Sinne voi kuitenkin sijoittaa vaunukatoksia tai pihavarastoja.



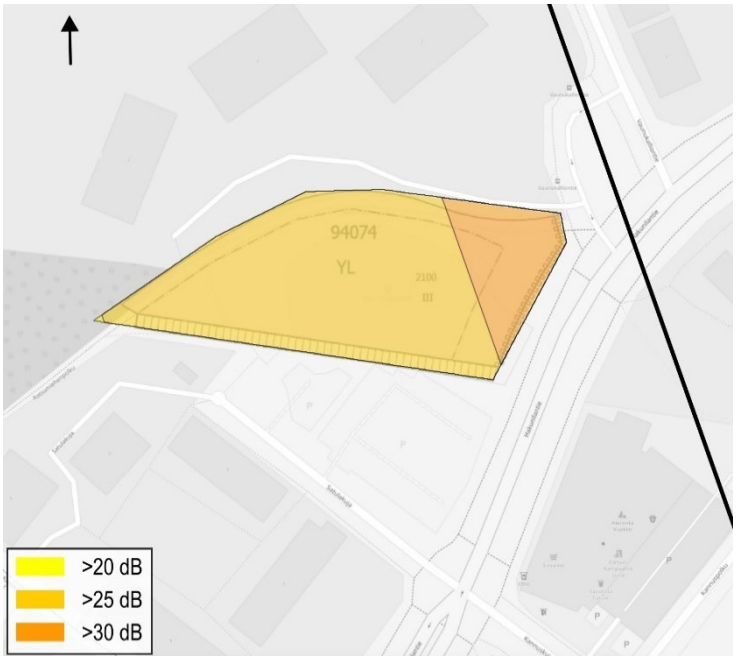
Tieliikennemelu päivällä (klo 7-22), Liikennemeluselitys – Akukon Oy (13.6.2024)

Maanalaisen junaliikenteen aiheuttama runkomelu

Raideliikenteen tärinä- ja runkomelun vaikutus tutkittiin kaavatyön yhteydessä. Laskennallisen mallinnuksen tulosten perusteella runkomelutasot päiväkodin ensimmäisessä kerroksessa jäävät alle 25 dB, eikä runkomelun ohjearvo Lprm ≤ 35 dB näin ollen ylity. Lisäksi tutkittiin kelluvien lattiarakenteiden vaikutus runkomeluun. Tässä tapauksessa runkomelu voi ylittää 30 dB päiväkodin koillisnurkassa, mutta ei tule ylittämään runkomelun ohjearvoa. Kaavamääräyksessä runkomelu on mainittu suunnittelussa huomioitavana tekijänä.



Mallinnustulokset raideliikenteen aiheuttamasta runkomelusta päiväkodin ensimmäisessä kerroksessa. Runkomelu jää arviolta alle 25 dB päiväkodissa.



Mallinnustulokset raideliikenteen aiheuttamasta runkomelusta päiväkodin ensimmäisessä kerroksessa, johon on toteutettu kelluva lattiarakenne. Runkomelu jää arviolta alle 25 dB päiväkodissa.

Maanalaisen junaliikenteen aiheuttama tärinä

Tuloksen mukaan junaliikenteen aiheuttama tärinä alittaa selvästi kohteen tärinän ohjearvon vW,95 ≤ 0,3 mm/s, ja jää alle ihmisen havaintokynnyksen. Raideliikenteen aiheuttamaa tärinää ei tarvitse huomioida jatkosuunnittelussa.

Mallinnustulokset Savion tunnelin raideliikenteen kohteeseen aiheuttamasta tärinästä. Tärinä alittaa koko kaava-alueella 0,3 mm/s ohjearvon selvästi, ja jää alle ihmisen havaintokynnyksen.

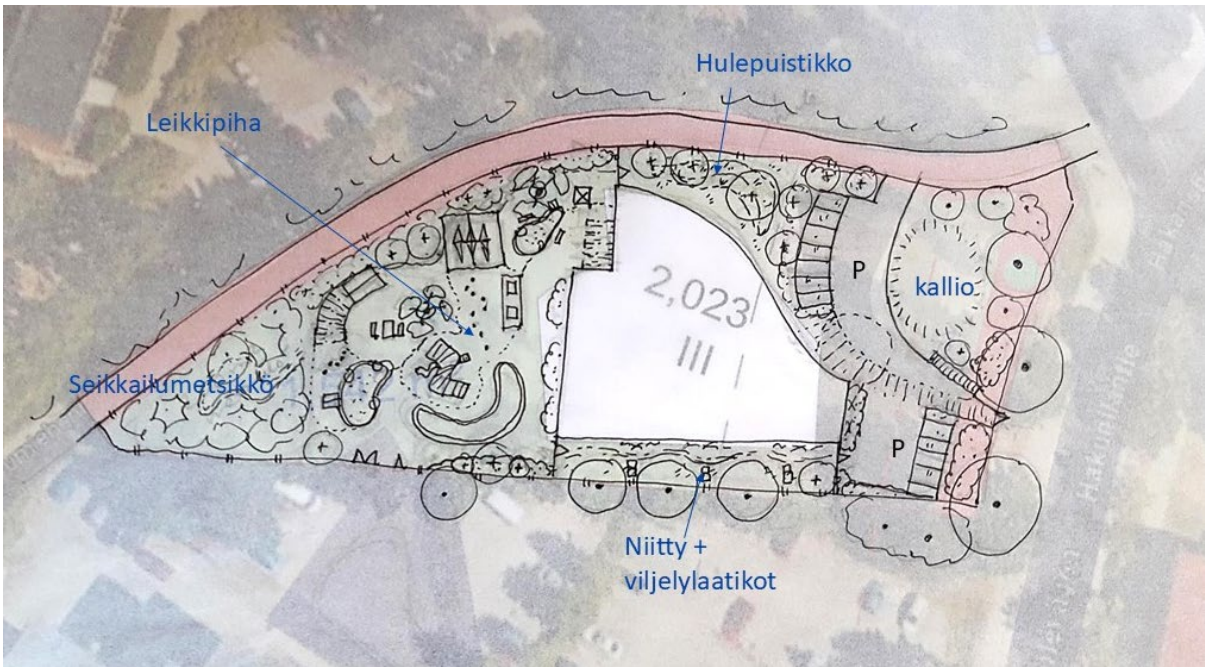
Ilmanlaatu

Hyvän ilmanlaadun turvaamiseksi lasten leikkiin ja oleskeluun käytettävät piha-alueet sijoitetaan HSY:n ja Terveyden ja hyvinvoinnin laitoksen määrittelemien ilmanlaatuvyöhykkeiden suositusetäisyydelle. Kaavassa määrätään, että varhaiskasvatuksen tilat tulee sijoittaa minimietäisyyttä (20 m) kauemmas Hakunilantien ajoradan reunasta ja, että oleskeluun ja leikkiin käytettävä piha tulee sijoittaa suositusetäisyyttä (40 m) kauemmaksi Hakunilantien ajoradan reunasta, jolloin ilmanlaatu on sopiva päiväkodin toiminnalle. Minimi- ja suositustäisyyden väliin sijoitettavan päiväkotirakennuksen sisäilman laatu turvataan kaavamääräyksellä, jonka mukaisesti päiväkotirakennuksen tuloilmanotto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle Hakunilantiestä ja varustaa tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Kaavahanke hyödyntää pitkälti olemassa olevaa yhdyskuntatekniikkaa. Uudisrakentaminen sijoittuu jo rakennetuille alueille, eikä sillä ole merkittävää vaikutusta alueen luontoarvoihin. Vantaan karttapalvelun ja luontoselvitysten perusteella alueella ei ole todettu erityisiä luontoarvoja. Alueella on kolme arvopuuta (kaksi mäntyä ja yksi tammi), jotka tulee säilyttää. Arvopuiden tarkkaa sijainti tulee varmistaa toteutussuunnittelun vaiheessa. Olemassa olevaa puustoa säilytetään tontilla mahdollisimman paljon. Kaavassa määrätään, että alueella kasvavat suuret puut tulee säilyttää ja hoitaa elinvoimaisina. Puut on suojattava rakentamisen ajaksi ja rakennuslupavaiheessa on esitettävä suunnitelma suojaustoimenpiteistä. Alueen länsipäässä oleva pienmetsikkö on säilytettävä elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistettava siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy. Aluetta kehitetään metsäpihana, joka toimii osana päiväkodin pihaa.

Pihasuunnitelmaluonnos (kuva alla) on laadittu asemakaavavaiheen vihertehokkuuslaskennan pohjaksi. Kaavassa vaaditaan vähintään vihertehokkuus 1,0. Hanke ei vaaranna VAT:n luonnonvaroja koskevia tavoitteita.



Alustava pihasuunnitelma viherkerroinlaskelmaa varten, 06.09.2024.

Vesistöt ja vesitalous

Kaavassa edellytetään läpäisemättömien pinnoitteiden vähäistä käyttöä. Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä ja huoltopihalla sekä sisääntulojen yhteydessä. Pysäköintipaikat tulee päällystää puoliläpäisevin pinnoittein. Rakennus tulee kuitenkin kattoineen lisäämään hulevesien viivytyksen määrää. Alue on tällä hetkellä kivituhkaa/hiekkaa, joka on puoliläpäisevää/läpäisevää. Kaavaan on merkitty ohjeellisena hulevesien viivytyspainanne.

Vaikutukset maaperään

Rakentamisella ja perustamistavalla on vaikutusta maaperään. Pohjavedenpinnantaso tulee selvittää. Rakennuspaikalla tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus, kun rakennuksen paikka on selvillä. Rakentamisratkaisujen tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

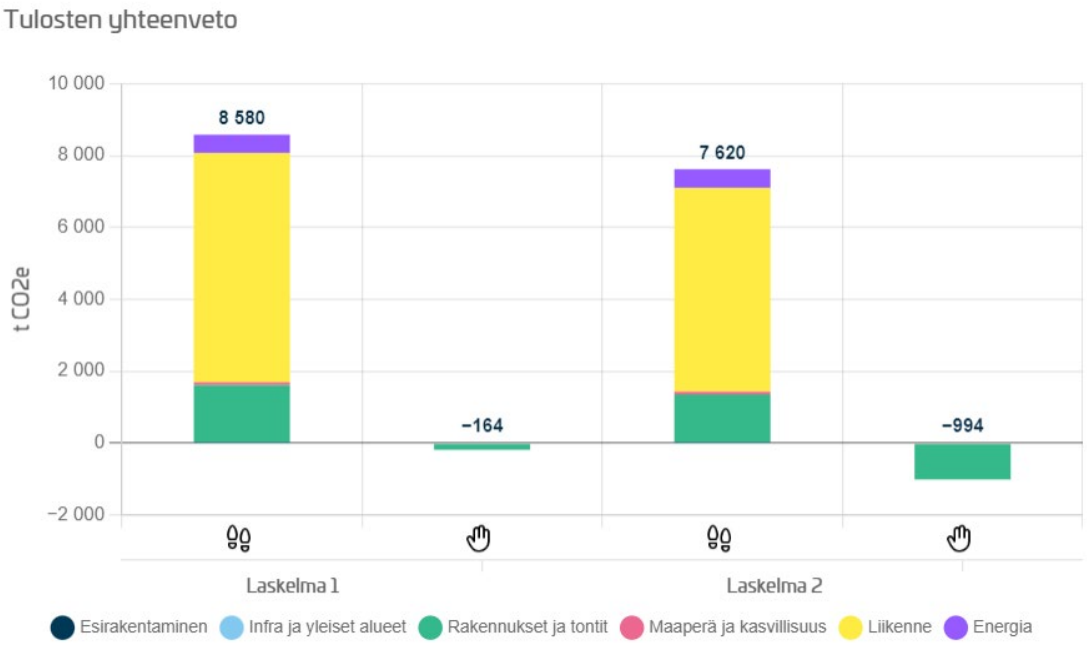
Vähähiilisyys

Rakentaminen lisää aina kasvihuonekaasupäästöjä, samoin rakennusten käyttö mm. lämmityksen ja liikenteen kautta. Toisaalta nyt rakennettava päiväkoti tiivistää olemassa olevaa yhdyskuntarakennetta. Se tukeutuu ja tukee laadukkaita joukkoliikennepalveluja ja raideliikennettä.

Kaavamääräyksissä on puurakentamista ja uusiutuvia energianlähteitä suosivia kannustimia.

Kaava-aluetta on tarkasteltu kahden erilaisen rakentamisvaihtoehdon avulla käyttäen hyväksi Sitowisen Planect-työkalua. Ensimmäisessä ns. tavanomaisessa ratkaisussa rakennuksen rungossa käytettiin betonia. Energialähteenä oli kaukolämpö ja tavanomainen sähköntuotanto. Rakennus toteutettiin 2-kerroksisena. Tässä vaihtoehdossa kasvihuonepäästöjä kertyi 50 vuoden aikana 8 580 tCO2e eli 68 tonnia/tilapaikka.

Toisessa vaihtoehdossa rakennusten runko oli kauttaaltaan puuta ja osa lämmitys- ja sähköenergiasta oli aurinkoenergiaa. Tämän lisäksi oli huomioitu liikenteen päästöjä hillitsevät toimenpiteet kuten sähköautojen latausmahdollisuus, pyöräilyn edellytyksiin panostaminen, paikalliset jaetut työtilat ja laadukkaat kävely-ympäristöt. Rakennus toteutettiin 3-kerroksisina, eli rakennuksen jalanjälki oli pienempi kuin ensimmäisessä vaihtoehdossa. Tällöin kasvihuonepäästöjen määrä oli 50 vuoden aikana 7 620 tCO2e eli 60 tonnia/tilapaikka. Eli puurakentamisen, aurinkoenergian ja kestävien liikennemuotojen edistämisen yhteisvaikutuksella päästiin noin 12 % kasvihuonepäästöjen vähennykseen.



Kuva rakentamisvaihtoehtojen tuloksista

Kiertotalous

Huomioidaan nykyisen leikkipaikan leikkivälineiden kierrätys ja säilyttämismahdollisuuksia osana päiväkodin leikkipihaa.

Viheralueet ja hiilinielu

Kaavassa on vaadittu vihertehokkuusluku 1,0. Vihertehokkuuden avulla hillitään ilmastonmuutosta ja edistetään siihen sopeutumista vähentämällä tulvariskejä, luomalla hiilinieluja ja lieventämällä lämpösaarekeilmiötä.

4.5 Ympäristön häiriötekijät

Tieliikenteen melu, maanalaisen junaliikenteen runkomelu sekä tärinä ja ilmanlaadun tekijät on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Päiväkotihankkeen tarveselvitys-hankesuunnitelma hyväksyttiin kaupunginhallituksen kokouksessa 16.9.2024 § 9. Päiväkoti hankitaan kiireellisen tarpeen vuoksi paviljonkina. Tavoitteena on, että paviljonki valmistuu syksyksi 2025.

Huoltoajoyhteys järjestetään alueen pohjoispuolen asuinkerrostalojen tonttiliittymän kautta. Käyttöoikeudesta on laadittava rasitesopimus kaavatyön ohella.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Kaupungin asiantuntijat ovat valmistelleet kaavan.

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus	Mari Jaakonaho	aluearkkitehti (01.09.2024 asti)
	Milja Halmkrona	vs. aluearkkitehti (02.09.2024 alkaen)
	Sudar Oli Gunasekaran	asemakaava-arkkitehti
	Noora Koskivaara	asemakaava-arkkitehti
	Sari Simonen	kaavatekninen koordinaattori
Yleiskaava	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
	Jonna Kurittu	yleiskaavasuunnittelija
	Asta Tirkkonen	yleiskaava-arkkitehti
	Anna-Mari Kangas	yleiskaavasuunnittelija
Kadut ja puistot	Antti Auvinen	vesihuollon yleissuunnittelu
	Heikki Väänänen	liikenteen alueinsinööri
	Jonna Juusola	maisema-arkkitehti
Mittaus- ja geopalvelut	Ismo Kaarnasaari	Suunnitteluinsinööri
Rakennusvalvonta	Panu Latvala	lupa-arkkitehti
Ympäristökeskus	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Toimitilajohtaminen	Heidi Astone	rakennuttaja-arkkitehti
Talous- ja hallintopalvelut	Milja Inkeroinen	vuorovaikutusasiantuntija
Kaupunginmuseo	Andreas Koivisto	arkeologi

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkirakenne ja ympäristö / Asemakaavoitus

Vantaalla, 11. päivänä helmikuuta 2025

Sudar Oli Gunasekaran
asemakaava-arkkitehti

Milja Halmkrona vs.
aluearkkitehti

Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	7.10.2024
Kaavan nimi	002591 ja 941500ma 94 kaupunginosa Hakunila		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	26.3.2024
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092 Vantaa
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,4527	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]	0,0155	**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,4527

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,4527**	**100,00**	**2000**	**0,44**	**0,0000**	**2000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,3585	79,2	2000	0,56	0,3585	2000
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,4527	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,0942	20,8	0	0,00	0,0942	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,0155**	**3,42**	**0**	**0,0000**	**0**

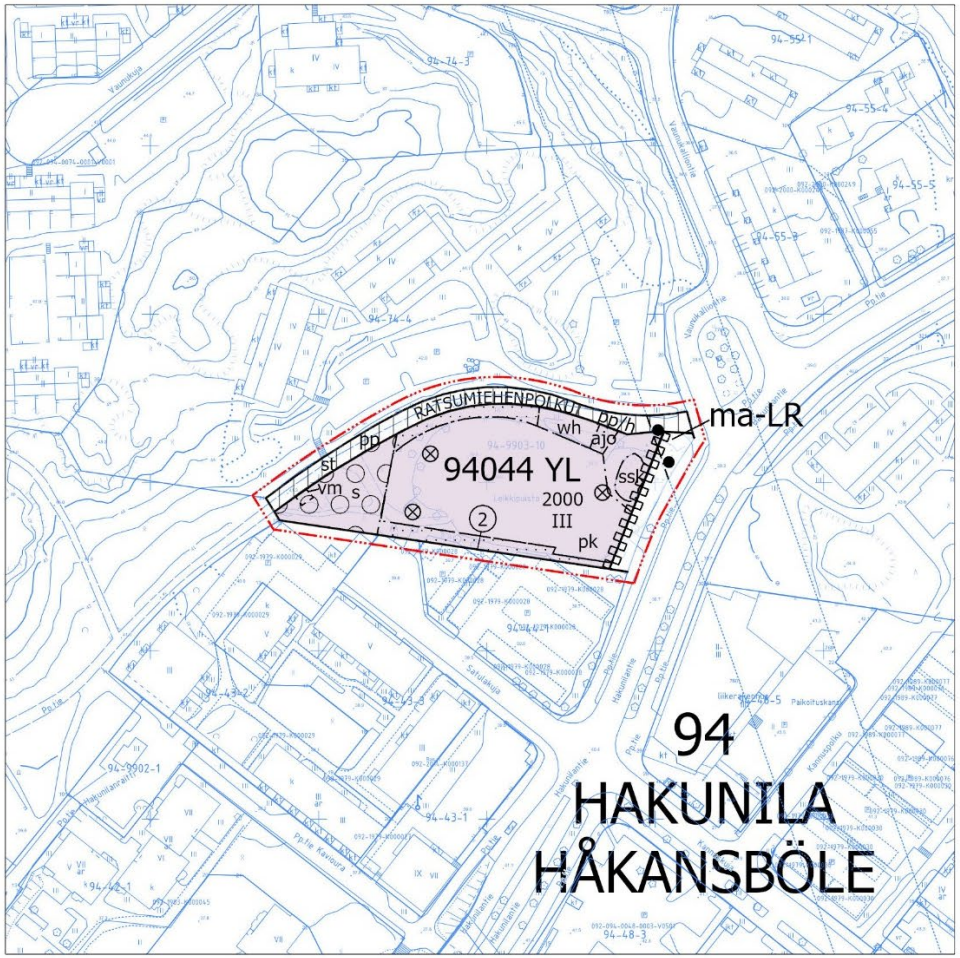
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm +/-]	[k-m² +/-]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

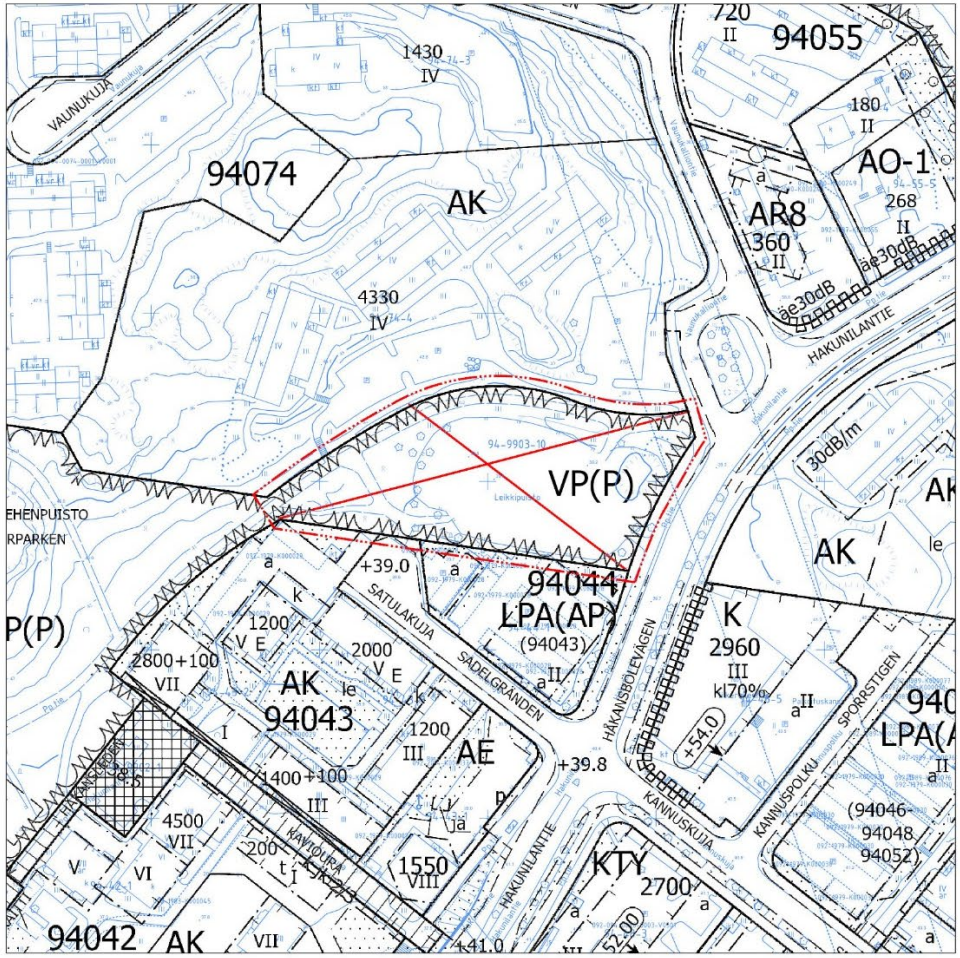
Alamerkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,4527**	**100,00**	**2000**	**0,44**	**0,0000**	**2000**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä	0,3585	79,2	2000	0,56	0,3585	2000
YL	0,3585	100,0	2000	0,56	0,3585	2000
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,4527	0
VP	0,0000	0,0	0		-0,4527	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,0942	20,8	0	0,00	0,0942	0
Kadut	0,0279	29,6	0	0,00	0,0279	0
Kev.liik.kadut	0,0663	70,4	0	0,00	0,0663	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						

Maanalaiset tilat	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Pinta-alan muut. [ha +/-]	Kerrosalan muut. [k-m² +/-]
Yhteensä	**0,0155**	**3,42**	**0**	**0,0000**	**0**
ma-LR	0,0155	100,0	0	0,0000	0

8. ASEMAKAAVAKARTTA JA –MÄÄRÄYKSET





Asemakaavan muutosehdotus 11.2.2025

Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki

0 25 50 100 150 Metriä

1/3

Kaava-alueen numero Planområdets nummer 002591 941500ma	Päiväys Datum 11.2.2025

Vantaan kaupunki

SATULAKUJAN PÄIVÄKOTI

Kaupunginosa 94, HAKUNILA

Asemakaavan muutos
Osa korttelia 94044 ja katualueet.

Maanalainen asemakaava
Maanalainen rautatiealue.

Tonttijako
Osa korttelia 94044.

1:2000

Vanda stad

SADELGRÄNDENS DAGHEM

Stadsdel 94, HÅKANSBÖLE

Ändring av detaljplanen
Del av kvarteret 94044 och gatuområden.

Underjordisk detaljplanen
Underjordisk järnvägsområde.

Ändring av tomtendelning
Del av kvarteret 94044.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
YL	**Julkisten lähipalvelurakennusten korttelialue.**	**Kvartersområde för byggnader för offentlig närservice.**
	Arkkitehtuuri ja kaupunkikuva	**Arkitektur och stadsbild**
	Rakennusten on oltava kantavilta rakenteiltaan ja julkisivuiltaan pääosin puuta.	Byggnaderna ska till sina bärande konstruktioner samt till fasaderna huvudsakligen bestå av trä.
	Rakennusten arkkitehtuuri tulee sovittaa puistoympäristön kaupunkikuvaan esimerkiksi katosten, kuistien tai muiden pienimittakaavaisten rakennusosien avulla.	Byggnadernas arkitektur ska anpassas till parkmiljöns gatubild till exempel genom takkonstruktioner, verandor eller andra småskaliga byggnadsdelar.
	Polkupyörä- ja lastenvaunuvarastot, leikki- ja ulkoiluvälinevarastot sekä keittiön laatikko- ja rullakkovarasto tulee sijoittaa ensisijaisesti osaksi päiväkotirakennusta. Niiden tulee olla materiaaliltaan ja arkkitehtuuriltaan korkealuokkaisia sekä luonteva osa päiväkotirakennuksen arkkitehtuuria. Itsenäiset varastot on katettava viherkatolla ja ne saa sijoittaa rakennusalan ulkopuolelle.	Cykel- och barnvagnsförråd, förråd för leksaker och friluftsredskap samt kökets förvaringsutrymme för lådor och rullcontainrar ska i första hand placeras så att de utgör en del daghemsbyggnaden. Förråden ska vara av högklassigt material och hålla en arkitektoniskt hög standard samt utgöra en naturlig del av daghemsbyggnadens arkitektur. De fristående förråden ska täckas med gröntak och de får placeras utanför byggnadsytan.
	Maantasokerrosten tulee antaa avonainen ja toiminnallinen vaikutelma.	Markplansvåningarna ska ge ett öppet och funktionellt intryck.
	Riittävä päiväkotirakennuksen luonnonvalo sisätiloissa tulee turvata.	Tillräckligt med dagsljus i daghemmets lokaler ska tryggas.
	Katolle saa kerrosluvun lisäksi rakentaa teknisiä tiloja ja asentaa teknisiä laitteita ja ne tulee huolitella rakennuksen arkkitehtuuriin soveltuviksi	Utöver våningstalet får tekniska utrymmen och anordningar byggas och installeras på taket och dem ska bearbetas så att de passar ihop med byggnadens arkitektur.
	Korttelialue tulee rajata ympäristöstään rakentein tai istutuksin siten, että puistoympäristön ja historiallisen tien kaupunkikuvan vehreys säilyy.	Kvartersområdet ska avgränsas från omgivningen med konstruktioner eller planteringar så att parkmiljön och den historiska vägen bevarar sin lummighet i stadsbilden.
	Piha	**Gårdsplan**
	Tonteilla olevaa kasvillisuutta tulee säilyttää ja tarvittaessa uudistaa alueen ominaispiirteet huomioon ottaen.	Befintlig växtlighet på tomterna ska bevaras och vid behov förnyas med beaktande av områdets särdrag.

002591 *2/3*

Alueella kasvavat suuret puut tulee säilyttää ja hoitaa elinvoimaisina. Rakennus ja aita tulee linjata säilyvät puut ja niiden juuristo huomioiden ja huolellisesti maastoon sovittaen. Puut on suojattava rakentamisen ajaksi ja on esitettävä suunnitelma suojaustoimenpiteistä rakennuslupavaiheessa.

Stora träd som växer i området ska bevaras och skötas så att de hålls livskraftiga. Byggnadet och staketet ska placeras med hänsyn till träden som ska bevaras och deras rotsystem och noggrant anpassas till terrängen. Träden ska skyddas under byggandet och en plan för skyddsåtgärderna ska presenteras i bygglovsskedet.

Korttelin vihertehokkuuden tulee olla vähintään 1,0. Vihertehokkuuden toteutuminen on rakennusluvan yhteydessä osoitettava pihasuunnitelmalla ja vihertehokkuuslaskelmalla.

Kvarterets gröneffektivitet ska vara minst 1,0. Gröneffektivitetens förverkligande ska påvisas i samband med bygglovet genom en plan över gården och en gröneffektivitetskalkyl.

Ilmanlaatu

Rakennuksen raittiin ilman otto tulee sijoittaa mahdollisimman etäälle Hakunilantiestä ja varustaa riittävällä tilojen käyttötarkoituksen mukaisella suodatuksella.

Luftkvalitet

Byggnadens friskluftsintag skall placeras så långt som möjligt från Håkansbölevägen och förses med tillräcklig filtrering efter användningsändamålet av utrymmen.

Varhaiskasvatuksen tiloja ei saa sijoittaa lähemmäs kuin 20 m päähän Hakunilantien ajoradan reunasta.

Lokaler för småbarnspedagogik får inte placeras närmare än 20 m från kanten av Håkansbölevägens körbana.

Oleskeluun- ja leikkiin käytettävää pihaa ei saa sijoittaa lähemmäs kuin 40 m päähän Hakunilantien ajoradan reunasta.

Gårdsområden avsedda för vistelse och lek får inte placeras närmare än 40 meter från kanten av Håkansbölevägen.

Meluntorjunta

Rakennusten ulkokuoren ääneneristävyyden liikennemelua vastaan on oltava vähintään ΔLA = 30 dB Hakunilantien puolelle.

Bullerbekämpning

Ljudisoleringen ΔL mot trafikbuller i byggnadernas ytterhölje ska vara minst ΔLA = 30 dB mot Håkansbölevägen.

Oleskeluun ja leikkiin tarkoitetuilla piha-alueilla melutaso ei saa ylittää päiväajan ohjearvoa 55 dB.

Bullernivån på gårdsplaner avsedda för utevistelse får inte överskrida 55 dB.

Piha-alueiden melusuojauksen ja rakennuksen ulkokuoren äänitasoeron riittävyys tulee tarkistaa rakennuslupavaiheessa, mikäli rakennusten tai piha-alueiden sijainnit poikkeavat asemakaavavaiheen meluselvityksestä.

Tillräcklighet av ljudisoleringen av byggnadens ytterhölje och gårdsområdenas bullerskydd ska säkerställas i samband med bygglovet, om byggnadernas eller gårdsområdenas lägen skiljer sig från den bullerutredning som gjorts i detaljplanskedet.

Maanalaisen junaliikenteen aiheuttama runkomelu on otettava huomioon suunnittelussa.

Stombuller som orsakas av den underjordiska tågtrafiken tågtrafiken ska beaktas i planeringen.

Uusiutuva energia

Osa rakennusten tarvitsemasta energiasta tulee tuottaa rakennusten katoille sijoitettavilla aurinkopaneeleilla. Paneelit on integroitava arkkitehtuurin keinoin vesikattorakenteeseen.

Förnybar energi

En del av den energi som byggnaderna behöver ska produceras med solpaneler som placeras på byggnadernas tak. Panelerna ska integreras i yttertakskonstruktionen genom arkitektoniska medel.

Liikenne ja pysäköinti

Korttelialueelle saa sijoittaa enintään 10 autopaikkaa.

Trafik och parkering

På kvartersområdet får högst 10 bilplatser placeras.

Autopaikkojen suunnittelussa tulee varautua sähköautojen latauspisteisiin.

Vid planeringen av bilplatser ska beredskap finnas för laddningsställen för elbilar.

Työntekijöiden käyttöön tarkoitettujen pyöräpaikkojen tulee olla säältä suojattuja ja runkolukittavia.

Cykelplatser som är avsedda för personal ska vara väderskyddade och ramlåsbara.

Huoltoliikenteelle varattu alue on erotettava pysäköinnistä ja jalankulku- ja pyöräily-yhteyksistä rakentein ja mahdollisuuksien mukaan istutuksin.

De områden som reserverats för servicetrafik ska avskiljas från parkering och gång- och cykelförbindelser med hjälp av konstruktioner och i mån av möjlighet med planteringar.

Vettä läpäisemätöntä pinnoitetta saa käyttää vain ajoväylillä ja huoltopihalla. Pysäköintipaikat tulee päällystää puoliläpäisevin pinnoittein.

Beläggning som inte släpper igenom vatten får endast användas på körleder och på servicegården. Parkeringsplatserna ska beläggas med halvgenomsläppliga ytbeläggningar.

Ympäristöolosuhteet

Alueella tulee järjestää hulevesien viivytys ennen niiden johtamista yleiseen hulevesijärjestelmään.

Miljöförhållanden

På området ska ordnas så att dagvattnet fördröjs innan det leds ut i det allmänna regnvattensystemet.

Rakennuslupaa varten on laadittava hulevesisuunnitelma.

För byggnadslov ska utarbetas en dagvattenplan.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA PLANOMRÅDET

Maanalaisen rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta rakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin rakenteille tai toiminnalle, rautatietunnelin kalliotilojen pysyvyydelle tai muutoksia lähiympäristön pohjavesien virtaussuhteissa ja pohjaveden pinnoissa.

Det planerade byggandet i närheten av den underjordiska järnvägstunneln får inte medföra fara för järnvägstunnelns konstruktioner eller verksamhet, för stabiliteten i järnvägstunnelns bergsutrymmen eller förändringar i flödesförhållandena i grundvattnet och grundvattnets yta i närmiljön.

Rakentamistyöt eivät saa vahingoittaa rautatietunnelin rakenteita ja teknisiä järjestelmiä eikä aiheuttaa vaaraa junaturvallisuudelle. Maanalaisen rautatiealueen aiheuttamat rakentamisrajoitteet tulee selvittää rakentamisvaiheessa väyläviraston kanssa.

Byggarbetena får inte skada järnvägstunnelns konstruktioner och tekniska system eller äventyra tågsäkerheten. De inskränkningar i byggandet som det underjordiska järnvägsområdet medför ska utredas under byggnadsfasen tillsammans med Trafikledsverket.

002591 *3/3*

	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Osa-alueen raja.	**Gräns för delområde.**
	Ohjeellinen alueen tai osa-alueen raja.	**Riktgivande gräns för område eller del av område.**
②	**Sitovan tonttijaon mukaisen tontin raja ja numero.**	**Tomtgräns och -nummer enligt bindande tomtindelning.**
94	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
HAKU	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
94044	**Korttelin numero.**	**Kvartersnummer.**
RATSUMIE	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
2000	**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.**
pk	**Rakennusala, jolle saa sijoittaa lasten päiväkodin.**	**Byggnadsyta där barndaghem får placeras.**
ma-LR	**Maanalainen rautatiealue.**	**Underjordisk järnvägsområde.**
	Ohjeellinen rakennusala, jolle saa sijoittaa muuntamon.	**Riktgivande byggnadsyta där transformator får placeras.**
wh	**Ohjeellinen hulevesialue.**	**Riktgivande dagvattenområde.**
	Istutettava alueen osa.	**Del av område som ska planteras.**
s	**Alueen osa, jonka puustoa tulee hoitaa elinvoimaisena ja tarvittaessa uudistaa siten, että sen maisemallinen merkitys säilyy.**	**Del av område där trädbeståndet ska skötas så att det bibehålls livskraftigt och vid behov förnyas så att trädens landskapsmässiga betydelse bevaras.**
⊗	**Suojeltava puu. Puuta ja sen juuristoa ei saa vahingoittaa.**	**Träd som ska skyddas. Trädet och dess rotsystem får ej skadas.**
ssk	**Avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää.**	**Kalt berg eller flyttblock som skall bevaras.**
	Katu.	**Gata.**
pp	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik.**
pp/h	**Jalankululle ja polkupyöräilylle varattu katu/tie, jolla huoltoajo on sallittu.**	**Gata/väg reserverad för gång- och cykeltrafik där servicetrafik är tillåten.**
ajo	**Alueella oleva ohjeellinen ajoyhteys.**	**Riktgivande körförbindelse inom området.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden**
st	**Suojeltava tie.**	**Väg som skall skyddas.**
	Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus ja luonne on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto.	En väg av historisk betydelse vars nuvarande dragning och karaktär ska bevaras. Över områdets byggnads- och underhållsplaner ska museimyndighetens utlåtande inhämtas.
	Viiteviiva osoittaa alueen, jota merkintä koskee.	**Hänvisningslinjen visar området som beteckningen gäller.**

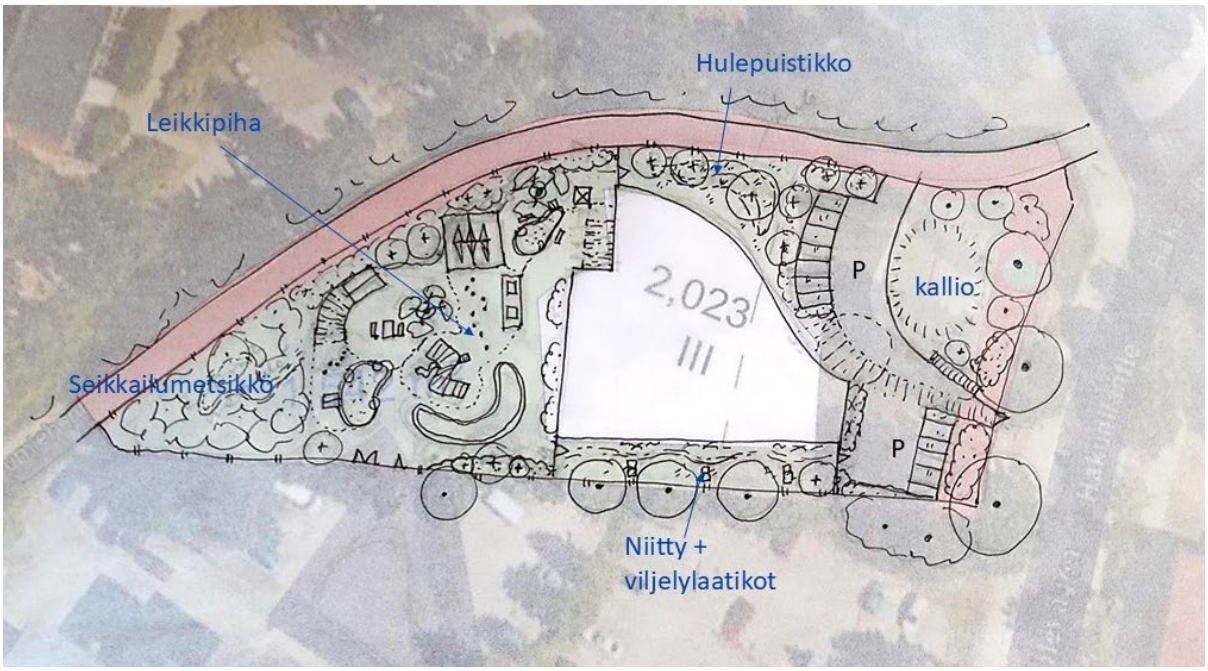
TONTTIJAKO

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.

9. MUU SUUNNITELMA-AINEISTO



Alustava pihasuunnitelma viherkerroinlaskelmaa varten, 06.09.2024.

Tuloskortti

Päivämäärä 25.9.2024

Osoite ja kaupunginosa Satulakuja 1, Hakunila
Kaavan numero ja kortteli Satulakujan päiväkoti

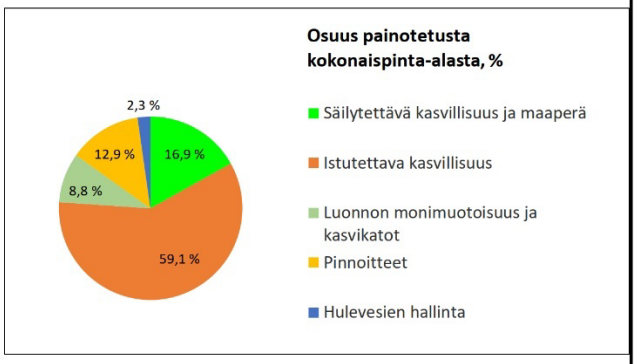
Vihertehokkuuslaskelma

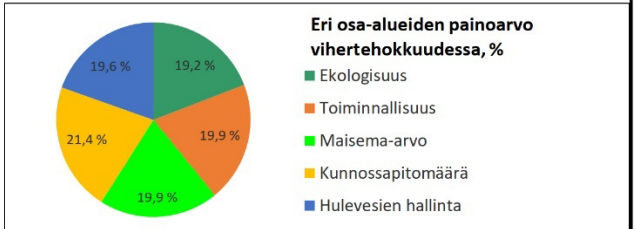
Viher-tehokkuus	1,5
Tavoiteluku	1,0

Vihertehokkuuteen sisällytetyt elementit

Elementtityyppi	Elementtejä käytetty, kpl	Laskurin elementtien kokonaislukumäärä, kpl
Säilytettävä kasvillisuus ja maaperä	2	7
Istutettava kasvillisuus	6	8
Luonnon monimuotoisuus ja kasvikatot	5	8
Pinnoitteet	3	3
Hulevesien maanpäälliset hallintarakenteet	1	10
Yhteensä	**17**	**36**

Hulevesimäärä m³	
10,9	
Valuma kerroin C	
0,6	
Viivytystilavuustarve m³	
10,9	
Jää viivyttämättä m³	Esitettyjen hulevesiratkaisujen viivytystilavuus m³
0,0	11,0
Läpäisemättömän pinnan osuus	
21 %	





LISÄÄ "PIHASUUNNITELMA.JPG" SILLE VARATULLE VÄLILEHDELLE

● KAAVAVAIHE
○ RAKENNUSLUPAVAIHE

Vihertehokkuuslaskelman tuloskortti, 25.09.2024.

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
nimi 002591 Satulakujan päiväkoti
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus / MHA, SGU, NKO **11.2.2025**

Kaupunkiympäristölautakunta 22/10/2024 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002591 Satulakujan päiväkoti**. Lausuntoja pyydettiin 5 kpl ja saatiin 5 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 21.11.2024 Väylävirasto	Väylävirasto on antanut 12.4.2024 lausunnon kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on huomioitu kaavatyössä. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon.	-
NRO 2, 25.11.2024 Vantaan kaupunginmuseo	Suojelumääräys on laadittu museon kanssa yhteistyössä ja alueen kulttuuriympäristöarvot ovat siten huomioitu asemakaavassa. Museolla ei näin ollen ole huomautettavaa asemakaavan muutoksesta.	-
NRO 3, 05.12.2024 ELY-keskus	ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotukseen.	-
NRO 4, 04.12.2024 Vantaan Energia	Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Puistomuuntamo M3012 sijaitsee asemakaavan muutosalueella Ratsumiehenpuistossa. Kaavamuutoksen yhteydessä muuntamolle olisi hyvä asettaa asemakaavakarttaan muuntamon rakennusalamerkintä vm. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.	Asemakaavakarttaan lisätään ohjeellinen rakennusala ’vm’, puistomuuntamolle.

NRO 5, 18.12.2024 Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymä (HSY)	Yleinen vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Asemakaavamuutoksella ei ole vaikutuksia yleiseen vesihuoltoon.	-

NRO 1
Väylävirasto, 21.11.2024

Lausunto:
Väylävirasto on tutustunut asemakaavan muutosehdotukseen ja antaa lausuntonsa rautateiden näkökulmasta. Väylävirasto on antanut 12.4.2024 lausunnon kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta, joka on huomioitu kaavatyössä. Väylävirastolla ei ole lisättävää aiempaan lausuntoon. Maanteiden osalta lausunnon antaa toimivaltainen ELY-keskus.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

NRO 2
Vantaan kaupunginmuseo, 25.11.2024

Lausunto:
Mielipiteessään museo esitti, että kaava-alueella sijaitseva Ratsumiehenpolun linjaus suojeltaisiin asemakaavassa. Ratsumiehenpolku on merkitty asemakaavaselostukseen suojeltavaksi merkinnällä st. Merkintään liittyy määräys: "Historiallisesti merkittävä tie, jonka nykyinen linjaus ja luonne on säilytettävä. Alueen rakentamis- ja hoitosuunnitelmista on hankittava museoviranomaisen lausunto." Suojelumääräys on laadittu museon kanssa yhteistyössä ja alueen kulttuuriympäristöarvot ovat siten huomioitu asemakaavassa. Museolla ei näin ollen ole huomautettavaa asemakaavan muutoksesta.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

NRO 3
ELY-keskus**,** 05.12.2024

Lausunto:
ELY-keskuksella ei ole huomautettavaa asemakaavaehdotukseen.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

NRO 4
Vantaan Energia**,** 4.12.2024

Lausunto:
Sähköverkko
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy puistomuuntamo M3012 sijaitsee asemakaavan muutosalueella Ratsumiehenpuistossa. Kaavamuutoksen yhteydessä muuntamolle olisi hyvä asettaa asemakaavakarttaan muuntamon rakennusalamerkintä vm. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueen lähellä sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia Hakunilantiellä. Kaukolämpöputkien ajantasainen sijainti löytyy Vantaan kaupungin yhdistelmäjohtokartalta. Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti. Tuleva kiinteistö voidaan liittää kaukolämpöverkkoon.

Vastine:
Maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit on huomioitu asemakaavamuutosehdotuksessa.

Tarkistukset:
Asemakaavakarttaan lisätään ohjeellinen rakennusala ’vm’, puistomuuntamolle.

NRO 5
Helsingin seudun ympäristöpalvelut-kuntayhtymä (HSY), 18.12.2024

Lausunto:
Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan asiasta seuraavaa:
Yleinen vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Asemakaavamuutoksella ei ole vaikutuksia yleiseen vesihuoltoon.

Vastine:
-

Tarkistukset:
-

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
002591 Satulakujan päiväkoti
MUISTUTUKSET JA VASTINEET

Asemakaavoitus / MHA, SGU, NKO/ 2/11/2025

Asemakaavamuutosehdotus 002591 Satulakujan päiväkoti on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 6.11. - 5.12.2024. Tänä aikana jätettiin 3 kpl muistutusta.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Tarkistukset**
NRO 1, 2.12.2024 Asukas 1	Suunnitellun ns. Satulakujan päiväkodin paikka on väärä. Hakunilan keskusta-alueen paras lasten, nuorten ja perheiden leikki- ja kokoontumispaikka häviää. Kaavaehdotuksessa mainitut Skomarsin torpan viereinen ja Vaunukallion puiston leikkipaikka eivät ole sijainniltaan eivätkä varustuksiltaan mitenkään verrattavissa nykyiseen Ratsumiehenpuistoon.	-
NRO 2, 5.12.2025 Vasemmistoliiton Itä-Vantaan yhdistys ry	Kyseinen puisto on koko laajan Hakunilan keskusta-alueen ainoa kunnollinen leikkipuisto. Se toimii Hakunilan asukkaiden olohuoneena ja on tärkein kohtaamispaikka alueella. Älkää tehkö mahdottomaksi viihtyä Vantaalla. Vaadimme, että Ratsumiehen puisto säilytetään leikkipuistona!	-
NRO 3, 5.12.2025 Asukas 2	Muistuttaisin kaupunginhallitusta Satulakujan kaavasta, jolla heitetään rahaa taas hukkaan ja heikennetään asukkaiden asumisviihtyvyyttä.	-

NRO 1
Asukas 1, 2.12.2024

Muistutus:

Olen edelleen sitä mieltä, että suunnitellun ns. Satulakujan päiväkodin paikka on väärä! Tästä ovat monet tahot Hakunilassa jo keväällä ilmaisseet mielipiteensä ja vielä useammat ovat keskusteluissa olleet samaa mieltä, vaikkeivat kirjallisesti ole sitä kaupungille lähettäneetkään. Vaikka erinäisissä selvityksissä olette saaneet liikenne-, saaste-, kaupunkikuva-, ja virkistysasiat näyttämään edes kohtuullisilta, ne eivät poista sitä tosiasiaa, että Hakunilan keskusta-alueen paras lasten, nuorten ja perheiden leikki- ja kokoontumispaikka häviää. Päiväkodille sijainti on väärä, tontti on talolle, leikkipihalle ja mm. henkilökunnan parkkipaikoille ehdottomasti liian pieni.

Kaavaehdotuksessa mainitut Skomarsin torpan viereinen ja Vaunukallion puiston leikkipaikka eivät ole sijainniltaan eivätkä varustuksiltaan mitenkään verrattavissa nykyiseen Ratsumiehenpuistoon. Edelleen me asukkaat ihmettelemme, MIKSI Suitsikujan päiväkotia ei rakenneta suuremmaksi, kunnolliseksi päiväkodiksi? Sijainti sille on ihanteellinen, kaukana liikenteen melusta ja saasteesta. Kun se noin puolen vuoden ajan on ollut tyhjänä ja lopulta syksyllä purettiin, rakennetaan tilalle nyt. PAVILJONKIPÄIVÄKOTI? Nämä hankkeet eivät vaikuta millään tavalla järkeviltä, eivätkä harkituilta.

Eikö Vantaan suunnittelussa koskaan voida huomioida alueella asuvien mielipidettä ja tarpeita? Vaihtoehtoja on esitetty - Suitsikuja, ns. Varikkoalue, ent. Hevoshaan koulun alue ja sen viereinen pelto. Tilaa Hakunilan alueella riittää, miksi hävittää hyvää ja asukkaille tärkeää toimintaa? Onko asia muutettavissa vain virallisten valitusten kautta?

Vastine:
kts. alla

Tarkistukset:
-

NRO 2
Vasemmistoliiton Itä-Vantaan yhdistys ry, 5.12.2024

Muistutus:

Pöyristyneenä seuraamme Vantaan kaupungin kehitystä tuhota Hakunilan alueelta puisto- ja viheralueita pala kerrallaan. Enää sekään ei riitä vaan nyt vuorossa on lasten, nuorten ja perheiden tärkein ja lähes ainoa kohtaamispaikka Hakunilassa, Ratsumiehen leikkipuisto.
Kyseinen puisto on koko laajan Hakunilan keskusta-alueen ainoa kunnollinen leikkipuisto. Se toimii Hakunilan asukkaiden olohuoneena ja on tärkein kohtaamispaikka alueella. Päivisin puisto on perhepäivähoitajien, pienten lasten ja heidän vanhempiensa sekä koululaisten aktiivisessa käytössä. Iltapäivällä puistossa viihtyy edellisten lisäksi perheet ja nuoret. Puisto on tärkeä nuorten ajanviettopaikka ja merkittävästi parempi kuin vaihtoehtoinen Hakunilan ostari on.

Kyseiselle päiväkodille olisi useita muitakin rakennuspaikkoja. Alla listaus soveltuvista paikoista:
- Suitsikujan päiväkodin, joka on suljettu, tilalle.
- Hevoshaan koulun tontille, mahtuisi tulevan paviljongin lisäksi myös päiväkoti.

- Hevoshaan koulun tontin viereiselle peltoalueelle, jossa nyt on yksi puu.
- Entisen bussivarikon alue.
- Harmopuiston koira-aitauksen paikalle.
- Kormuniityn koirapuiston paikalle.
- Hakunilantien ja Kannuskujan kulma, jossa nyt on parkkipaikka.
- Lehtikuusen koulun ylähiekkakenttä.
- Ja jos koiratkin menevät lasten ja nuorten edelle, niin Hepopuiston leikkipaikka (ent. kahluuallasalue).

Toivomme, että Vantaan kaupunki kuuntelisi asukkaitaan ja selvittäisivät etukäteen mitkä ovat heidän viihtyvyytensä kannalta ne tärkeimmät tekijät ja paikat. Ensin alueelta vietiin alueen uusin ja paras koulu ja nyt vuorossa on alueen paras ja suosituin leikkipuisto. Toivoisimme, että Hakunilan alueesta ei tehdä slummia, joka on vain asukkaiden pakollinen säilytyspaikka vaan kiinnitettäisi huomiota myös kohtuulliseen rakentamisväljyyteen ja helposti saavutettaviin virkistyspaikkoihin. Älkää tehkö mahdottomaksi viihtyä Vantaalla. Vaadimme, että Ratsumiehen puisto säilytetään leikkipuistona!

Vastine:
kts. alla

Tarkistukset:
-

NRO 3
Asukas 2, 5.12.2024

Muistutus:

Muistuttaisin kaupunginhallitusta Satulakujan kaavasta, jolla heitetään rahaa taas hukkaan ja heikennetään asukkaiden asumisviihtyvyyttä. Onko taas huomattava, että järjen käyttö tässä kaupungissa on liikaa vaadittu? Miksi purkaa ja tuhota päiväkodin tieltä rakastettu lasten leikkipuisto, kun lähialueella on lukuisia muitakin tonttimahdollisuuksia. Tyhjiä tontteja. Satulakujan läheisyydestä, Suitsikujalta on myös juuri purettu päiväkoti. Miksi siihen tulevaa uutta päiväkotia ei tehdä heti riittävän suureksi, jotta aivan viereen ei tarvitse rakentaa toista?
Eikö Hevoshaan koulun purkamisesta opittu mitään? Miksi asukkaiden mielipiteillä ei ole mitään arvoa tämän kaupungin päätöksenteossa?

Vastine:
kts. alla

Muistutusten yhteenveto
Muistutuksia saatiin 3 kappaletta ja niissä kaikissa vastustettiin kaavahanketta. Muistutuksissa tuotiin esille huoli kaavamuutoksen seurauksena poistuvasta Ratsumiehenpuiston leikkipaikasta. Leikkipuisto koettiin tärkeäksi alueen asukkaille. Muistuttajat esittivät vaihtoehtoisia sijainteja päiväkodille ja korostivat, että Skomarsin torpan vieressä sijaitseva leikkipaikka ja Vaunukallion puiston leikkipaikka eivät vastaa Ratsumiehenpuiston leikkipaikan tasoa sijaintinsa tai varustelunsa osalta. Lisäksi muistutuksissa todettiin, että Ratsumiehenpuiston alue on kooltaan riittämätön päiväkotikäyttöön.

Vastine:

Palveluverkon ja viheralueverkoston suunnittelusta vastaavat asiantuntijat ovat tutkineet muistutuksissa ehdotetut vaihtoehtoiset sijainnit. Suurin osa niistä on jo varattu tulevaisuuden päiväkotihankkeita varten.

Osaa ehdotetuista sijainneista ei voida hyödyntää päiväkotikäyttöön heikon ilmanlaadun tai meluhaittojen vuoksi.

Hakunilan suuralueella on pitkään ollut merkittävä pula varhaiskasvatuspaikoista, ja väestöennusteiden mukaan palvelutarve alueella kasvaa tulevaisuudessa. Palveluverkkoselvityksen perusteella Ratsumiehenpuiston sijainti on todettu tarkoituksenmukaiseksi päiväkotirakentamiselle, vaikka alue on kooltaan tavanomaista pienempi.

Kaupunki pyrkii korvaamaan poistuvan leikkipuiston kehittämällä lähileikkipuistoja varustelultaan monipuolisemmiksi ja paremmin isommille lapsille soveltuviksi, jotta leikkipaikan poistosta aiheutunut palvelujen puute voidaan korvata.

Tarkistukset:

-

18 § Vastaus nuorisovaltuuston aloitteeseen: Sähköpotkulautojen pysäköinnin järjestäminen ja turvallisuuden parantaminen Vantaalla

TeA/HW/EP/MT

VD/5821/00.02.03.00/2024

Nuorisovaltuutettu Vida Amoah on valmistellut aloitteen sähköpotkulautojen pysäköinnin järjestämisestä ja turvallisuuden parantamisesta Vantaalla.

Nuorisovaltuusto 11.9.2024

Puheenjohtajiston esitys:
Päätetään käsitellä ja hyväksyä aloite

Päätös:

a) Käsiteltiin Eetu Laaksosen muutosesitys koskien kohtaa:

”Sääntelyä tulisi pilotoida Vantaan suurimmissa kaupunkikeskuksissa, Myyrmäessä ja Tikkurilassa. Jos pilotointi osoittautuu onnistuneeksi, voitaisiin sääntelyä laajentaa koskemaan koko Vantaata.”

Esitettiin muutettavaksi muotoon:
”Sähköpotkulautojen parkkipaikat tulisi pitää vain kaupunkikeskuksissa, sillä muuten Vantaan harvemmin asutuilla seuduilta katoaa sähköpotkulautojen hyöty verrattuna esimerkiksi kaupunkipyöriin.”

Päätettiin hyväksyä muutos äänin 18–1.

b) Käsiteltiin ja hyväksyttiin aloite muutoksella.
c) Pravjot Pannu jätti eriävän mielipiteen.

Liite:
Aloite: Sähköpotkulautojen pysäköinnin järjestäminen ja turvallisuuden parantaminen Vantaalla.

___

Kaupunkiympäristön toimialan katujen ja puistojen palvelualue toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Sähköpotkulautojen väärinpysäköinti on ikävä ongelma. Pysäköintiä seurataan kaupungilla aktiivisesti, ja havaintojen mukaan sähköpotkulaudat ovat Vantaalla pääosin asianmukaisesti pysäköityjä, mutta valitettavasti joukkoon mahtuu aina myös muista kulkijoista piittaamattomia käyttäjiä.

Vantaan kaupunki on toteuttanut maalattuja sähköpotkulautojen pysäköintipaikkoja yhteensä n. 550 kpl. Ruutuja on 5-17 paikan ryhmittyminä Tikkurilan ja Myyrmäen keskustoissa sekä Hiekkaharjun ja Martinlaakson asemien läheisyydessä. Maalatut ruudut sekä operaattorien vaatimat valokuvat pysäköidyistä sähköpotkulaudoista ovat jonkin verran vaikuttaneet lautojen pysäköintiin.

Vantaan kaupunki on laatinut sähköpotkulautoja ja muita mikroliikkumisvälineitä kaduilla tarjoaville yrityksille ohjeet, joita kaupunki odottaa yritysten noudattavan. Kaupunki ei valitettavasti nykyisellä lainsäädännöllä kuitenkaan pysty velvoittamaan yrityksiä noudattamaan ohjeistusta, vaikka kaupunki

pyrkiikin ohjaamaan yrityksiä yhteistyössä. Valitettavasti kokemukset yritysten yhteistyöhalukkuudesta ja ohjeiden noudattamisesta ovat olleet vaihtelevia.
Vantaan kaupunginhallitus antoi 21.2.2024 Liikenne- ja viestintäministeriölle lausunnon hallituksen luonnoksesta hallituksen esitykseksi eduskunnalle mikroliikkumista koskevaksi lainsäädännöksi. Tämä esitysluonnos liittyy pääministeri Petteri Orpon hallituksen ohjelman kokonaisuuteen ”Kasvun kaava” ja tavoitteena on luoda mikroliikkumista (muun muassa sähköpotkulaudat) ohjaavaa lainsäädäntöä sekä antaa kaupungeille ja kunnille työkalut mikroliikkumisen hallintaan. Lainsäädäntömuutokset on tavoitteena saada voimaan 1.5.2025

Esitetyt lainsäädäntömuutokset antaisivat Vantaan kaupungille hyvän mahdollisuuden ohjata potkulautayrityksiä velvoittavilla lupaehdoilla liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden parantamiseksi. Kaupunki toivookin muutosten tulevan voimaan mahdollisimman pian, ja on jo aloittanut yhteistyön Espoon ja Helsingin kaupunkien kanssa yhtenäisten lupaehtojen luomiseksi. Tarkoituksena on, että Vantaan tiiviimmillä keskusta-alueilla sekä muilla liikenneturvallisuuden ja esteettömyyden kannalta keskeisimmillä paikoilla sähköpotkulautojen pysäköinti tullaan rajoittamaan vain merkityille pysäköintialueille. Lisäksi turvallisuuden parantamiseen tullaan vaikuttamaan myös mm. ikärajoituksilla, alueellisilla nopeusrajoituksilla tai tiettyihin aikoihin tai paikkoihin liittyvillä sähköpotkulautojen käyttökielloilla.

Kaupunginhallitus 24.02.2025 § 18

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa nuorisovaltuustolle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- Aloite: Sähköpotkulautojen pysäköinnin järjestäminen ja turvallisuuden parantaminen Van taalla

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Emmi Pasanen, liikenteen kehittämispäällikkö, p. 050 314 5075, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Aloite: Sähköpotkulautojen pysäköinnin järjestäminen ja turvallisuuden parantaminen Vantaalla

Sähköpotkulaudat ovat nopeasti yleistyneet ja vakiinnuttaneet paikkansa Vantaan kaupunkikuvassa. Niiden käyttö helpottaa kaupunkilaisten liikkumista ja tarjoaa ympäristöystävällisen vaihtoehdon lyhyille matkoille. Kuitenkin sähköpotkulautojen lisääntyessä, myös niiden käyttöön ja erityisesti pysäköintiin liittyvät ongelmat ovat tulleet näkyvämmiksi [1]. Sähköpotkulautoja pysäköidään usein satunnaisiin paikkoihin piittaamatta liikennesäännöistä. Huolimaton pysäköinti muun muassa estää sujuvan kulun jalkakäytävillä, heikentää kaupunkitilan esteettisyyttä ja vaarantaa liikenneturvallisuutta [2].

Ehdotamme, että Vantaan kaupunki seuraa Helsingin kaupungin esimerkkiä ja neuvottelee Vantaalla toimivien sähköpotkulautaoperaattorien kanssa pysäköinnistä merkityille pysäköintipaikoille [3]. Pysäköintipaikat voidaan toteuttaa maahan maalattuina ja virtuaalisina pysäköintialueina, jotka näkyisivät sähköpotkulautaoperaattorien sovelluksissa. Näin pysäköintialueet eivät vaatisi suuria infrastruktuurimuutoksia. Lisäksi ehdotamme, että sähköpotkulautaoperaattorien sovelluksissa matkaa sähköpotkulaudalla ei voitaisi lopettaa ennen kuin sähköpotkulauta pysäköity merkitylle pysäköintipaikalle.

Sääntelyä tulisi pilotoida Vantaan suurimmissa kaupunkikeskuksissa, Myyrmäessä ja Tikkurilassa. Jos pilotointi osoittautuu onnistuneeksi, voitaisiin sääntelyä laajentaa koskemaan koko Vantaata.

Lähteet:

1. https://www.traficom.fi/fi/ajankohtaista/voiko-sahkopotkulaudan-pysakoida-minne-vain-viranomaiset-vastaavat

2. Jäikö skuutti keskelle katua? Siitä voi saada sakot | Keski-Suomi | Yle

3. https://www.hel.fi/fi/uutiset/sahkopotkulaudat-puhuttavat-kaupunki-on-koonnut-vastauksia-yleisimpiin-kysymyksiin

19 § **Vastaus Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 9 muun valtuutetun aloitteeseen häätöjen kasvu on katkaistava, tehokkaampia toimia asunnottomuutta vastaan**

VD/7239/00.02.00.03/2024

RÅ/HH/MT

Vasemmistoliiton valtuustoryhmä sekä 9 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Suomessa vietettiin jälleen Asunnottomien yötä 17. päivä lokakuuta. Asunnottomuuden tuominen julkisuuteen on nyt entistä ajankohtaisempaa, sillä asunnottomuus ja häätöjen määrä ovat nousseet voimakkaasti eri puolilla Suomea.

Sininauha-säätiön kaupunginvaltuuston kokouksessa 21.10. kertomien tietojen mukaan Vantaalla häädöt ovat kasvaneet tänä vuonna 14 prosentilla. Sama ilmiö näkyy myös suurissa kaupungeissa. Ulosottolaitoksen tilastojen mukaan (https://yle.fi/a/74-20102348) tammi-kesäkuussa häätöjä oli koko maassa noin viidennes enemmän viime vuoteen verrattuna. Se tarkoittaa 3 597 erillistä tapausta (https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/35c72a2c-0b08-493a-ba14-5c29bf1871cb), jossa ihminen heitetään ulos kodistaan. Jokainen häätö merkitsee inhimillistä murhenäytelmää.

Asunnottomia auttavien järjestöjen mukaan töissä käyvät pienituloiset, erityisesti pätkätyöläiset, ovat uusi ryhmä, jota ei järjestöjen työssä ole tullut samassa mitassa vastaan. Mukana on myös lapsiperheitä, opiskelijoita ja pienituloisia eläkeläisiä.

Suomen asuntopolitiikka on pitkään ollut kansainvälisen ihailun kohde ja menestystarina asunnottomuuden vähentämisessä. Siinä missä Suomessa oli vuonna 1987 vielä lähes 20 000 asunnotonta, oli heitä vuoden 2023 lopulla enää noin 3 500. Nyt vuosikymmenten työ on valumassa hukkaan. Suomen tavoite poistaa pitkäaikaisasunnottomuus vuoteen 2027 mennessä ei toteudu, mikäli nykyinen kehitys jatkuu.

Asunnottomuuden vastainen toiminta edellyttää kaupungin, hyvinvointialueen, järjestöjen sekä asuntojen ylläpitäjien ja rakentajien yhteistyötä.

Edellä olevan perusteella, me allekirjoittaneet valtuutetut teemme seuraavan valtuustoaloitteen:

* Vantaan kaupunki selvittää lisääntyneisiin häätöihin johtaneet syyt ja ryhtyy niiden perusteella kiireellisiin toimenpiteisiin vuokranmaksuvaikeuksista johtuvien häätöjen lopettamiseen. Kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen rakentamisen ohella tämä tarkoittaa asunnottomia auttavien järjestöjen tukemista.”

Kaupunginvaltuusto 21.10.2024 § 34

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

Liite:

- allekirjoitettu vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 9 muun valtuutetun aloite häätöjen kasvu on katkaistava, tehokkaampia toimia asunnottomuutta vastaan

---

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Aloitteessa kiinnitetään huomiota erittäin huolestuttavaan ilmiöön, häätöjen lisääntymiseen. Vantaalla oli häätöjä ulosottolaitoksen tilaston mukaan vuonna 2024 yhteensä 562 kpl. Häädöt ovat lisääntyneet vuosittain seuraavasti: 2021–2022 21 %, 2022–2023 37 % ja 2023–2024 14 %. VAV Asunnoilla on ollut vuonna 2024 yhteensä 45 häätöä, joista 44 kohdalla syynä oli maksamattomat vuokrat ja 1 kohdalla häiritsevä elämä. VAV:n häätömäärä kasvoi 22 % vuoteen 2023 verrattuna.

Käytettävissä olevan tilastotiedon perusteella häätöjen taustalla on useimmiten taloudelliset syyt tai taloudenhallinnan haasteet, sillä valtaosa häädöistä johtuu maksamattomista vuokrista. Tilastotiedon perusteella on vaikea arvioida missä määrin on kyse taloudellisesta ahdingosta ja missä määrin taloudenhallintaan liittyvästä osaamattomuudesta tai kyvyttömyydestä. VAV on käynnistänyt tammikuussa 2025 työryhmän häätöjä koskevan linjauksen laatimiseksi. Työryhmään on kutsuttu edustaja Vantaan kaupungin asumisneuvonnasta sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen aikuissosiaalityöstä.

Aran tilastojen mukaan Vantaalla oli 294 asunnotonta vuonna 2023. Tästä joukosta pitkäaikaisasunnottomia oli 64. Vantaan asunnottomista 50 prosentilla on maahanmuuttotausta. Vuoden 2024 tilastot julkaistaan todennäköisesti alkuvuodesta 2025, mutta niiden on ennustettu kasvavan. Vantaan kaupunki on käynnistänyt toukokuussa 2024 asumisneuvontahankkeen, jossa työskentelee kaupungilla 4 henkilöä, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueella 2 henkilöä ja VAV Asunnoilla 1 henkilö. Asumisneuvonnan tavoitteena on ehkäistä asumisen ongelmia ja asunnottomuutta sekä tukea itselle sopivan asumisratkaisun löytämisessä.

Asumisneuvontaa tarjotaan kaupungin palveluna eri puolilla Vantaata kohderyhmälle helposti saavutettavissa paikoissa. Ajanvaraukseton asumisneuvonta on viikoittain tavattavissa Koivukylän ja Myyrmäen asukastilalla sekä Tikkurilan Vantaa-infossa ja Ohjaamossa. Hyvinvointialueen asumisneuvojat ovat tavattavissa ilman ajanvarausta sosiaalineuvonnan tiloissa kahtena päivänä viikossa. VAV-konsernin asumisneuvonta palvelee VAV:n omia asukkaita asumisen ongelmatilanteissa. Asumisneuvontahanke myös kehittää ja koordinoi verkostotyötä, johon osallistuu asumisen neuvontaa ja ohjausta tarjoavia ammattilaisia järjestöistä ja vuokranantajatahoilta. Asumisneuvonta jatkuu myös vuonna 2025 hankkeen saatua ARA:lta jatkorahoituspäätöksen.

Yleisin asumisvaikeuksien syy asumisneuvonnassa on ollut vuokranmaksuvaikeudet tai tuloihin nähden liian kallis asunto. Vuokranmaksuvaikeudet liittyvät pienituloisuuteen ja velkaantumiseen myös muiden kuin asumiseen liittyvien laskujen osalta. Asumisneuvonnassa näkyvät myös tietämättömyys asumiseen liittyvistä oikeuksista ja velvollisuuksista sekä vaikeudet hoitaa asioita hyvissä ajoin. Asumisneuvontaan ollaan usein yhteydessä vasta siinä vaiheessa, kun häätöpäätös on jo tullut. Varhaisemmalla yhteydenotolla voitaisiin joskus ratkaista asumisen ongelmia ennen kuin ne päätyvät häätöprosessiin asti. Asumisneuvonnassa näkyvät myös kielitaidon puute ja tietämättömyys suomalaisen yhteiskunnan toiminnasta.
Voidaan ennakoida, että toimeentulon heikkeneminen etuuksien pienenemisen myötä tarkoittaa monelle, että asuminen nykyisessä asunnossa muodostuu liian kalliiksi. Kun tulot eivät riitä asumiseen,

yhä useampi jättää vuokran maksamatta, mikä aiheuttaa häätöjen lisääntymistä. Halvempaan asuntoon muuttaminen on vaikeaa, koska halpoja asuntoja ei ole riittävästi. Ikääntyneillä muuttamisen esteenä on myös kiinnittyminen omaan asuntoon ja asuinalueeseen, mikä taas tukee kotona pärjäämistä pitempään.

Hyvinvointialueiden kiristynyt talous näkyy siten, että ehkäisevän ja täydentävän toimeentulotuen kriteerejä on kiristetty. Vantaan ja Keravan hyvinvointialueella juuri kenenkään vuokravelkoja ei enää makseta ehkäisevän tai täydentävän toimeentulon kautta. Vuokranantajat taas eivät ota asukkaaksi hakijoita, joilla on vuokravelkaa tai häätö taustalla. Tämä johtaa siihen, että asunnottomina on ihmisiä, joilla on muilta osin asiat vielä hyvin. Myös työssäkäyviä asunnottomia hakeutuu asumisneuvonnan palveluun.

Vantaan kaupunki on käynnistämässä yhteistyössä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa hankkeen pitkäaikaisasunnottomuuden poistamiseksi. Pitkäaikaisasunnottomuuden poistamishankkeelle (Asunto kaikille –hanke) on myönnetty Ympäristöministeriöstä avustusta 1.2.2025-30.6.2026 ajalle 95 909 €. Hankkeessa on lisäksi 20 % omarahoitusosuus. Koko hankkeen alustavina tavoitteina ovat seuraavat:

- Vantaan kaupungilla ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueella on toiminnassa laaja yhteistyöverkosto pitkäaikaisasunnottomuuden poistamiseksi ja ehkäisemiseksi.
- Vantaan kaupungilla ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueella on riittävät tiedot pitkäaikaisasunnottomuuden poistamiseksi ja tulosten juurruttamiseksi
- Yhteistyö kaupungin palvelujen ja hyvinvointialueen palvelujen välillä on sujuvaa
- Pitkäaikaisasunnottomuutta ennaltaehkäistään
- Sujuvat jatkopolut tuetusta asumisesta itsenäisempään asumiseen
- Vahvaa tukea tarvitseville nuorille on heidän tarpeisiinsa sopivia ratkaisuja

Kaupungin osuus hankkeesta keskittyy hyvinvointialueen ja kaupungin eri toimialojen välisen yhteistyön kehittämiseen sekä pitkäaikaisasunnottomuuden ennaltaehkäisyyn erityisesti maahan muuttaneiden ja nuorten aikuisten kohderyhmissä. Keinoina hankkeessa on mm. vuokranantajayhteistyön kehittäminen, asunnottomuusriskin tunnistaminen sekä asumisen puheeksi oton tukeminen kaikissa palveluissa. Hankkeeseen tullaan palkkaamaan Vantaan kaupungille yksi työntekijä osaksi asumisneuvonnan tiimiä alkukevään aikana.

Vuonna 2024 Vantaan kaupunki myönsi avustusta Vantaan asunnottomien hyvinvoinnin tuki Vahti ry:lle Asunnottomien yön tapahtuman järjestämiseen 17.10.2024 yhteensä 2 500 euroa. Asunnottomuuden ennalta ehkäisyä toteutetaan myös lukuisissa muissa järjestöissä. Useat Vantaan kaupungin avustusta saavat järjestöt toteuttavat monikielistä neuvontaa vieraskielisille vantaalaisille ja tarjoavat matalan kynnyksen välitöntä apua asioinnissa edistäen kotoutumista suomalaiseen yhteiskuntaan. Näitä järjestöjä ovat mm. Vantaan Järjestörinki ry, Hakunilan kansainvälinen yhdistys, Mannerheimin lastensuojeluliiton uudenmaanpiiri.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 19

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa vasemmistoliiton valtuustoryhmälle ja 9 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus.

Päätös:

Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liite:

- allekirjoitettu vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 9 muun valtuutetun aloite häätöjen kasvu on katkaistava, tehokkaampia toimia asunnottomuutta vastaan

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Vs. nuoriso- ja yhteisöpalvelujohtaja Hanna Hänninen, 040 779 5648, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Häätöjen kasvu on katkaistava, tehokkaampia toimia asunnottomuutta vastaan	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Suomessa vietettiin jälleen Asunnottomien yötä 17. päivä lokakuuta. Asunnottomuuden tuominen julkisuuteen on nyt entistä ajankohtaisempaa, sillä asunnottomuus ja häätöjen määrä ovat nousseet voimakkaasti eri puolilla Suomea. Sininauha-säätiön kaupunginvaltuuston kokouksessa 21.10. kertomien tietojen mukaan Vantaalla häädöt ovat kasvaneet tänä vuonna 14 prosentilla. Sama ilmiö näkyy myös suurissa kaupungeissa. Ulosottolaitoksen tilastojen mukaan (https://yle.fi/a/74-20102348) tammi-kesäkuussa häätöjä oli koko maassa noin viidennes enemmän viime vuoteen verrattuna. Se tarkoittaa 3 597 erillistä tapausta (https://www.iltalehti.fi/kotimaa/a/35c72a2c-0b08-493a-ba14-5c29bf1871cb), jossa ihminen heitetään ulos kodistaan. Jokainen häätö merkitsee inhimillistä murhenäytelmää. Asunnottomia auttavien järjestöjen mukaan töissä käyvät pienituloiset, erityisesti pätkätyöläiset, ovat uusi ryhmä, jota ei järjestöjen työssä ole tullut samassa mitassa vastaan. Mukana on myös lapsiperheitä, opiskelijoita ja pienituloisia eläkeläisiä. Suomen asuntopolitiikka on pitkään ollut kansainvälisen ihailun kohde ja menestystarina asunnottomuuden vähentämisessä. Siinä missä Suomessa oli vuonna 1987 vielä lähes 20 000 asunnotonta, oli heitä vuoden 2023 lopulla enää noin 3 500. Nyt vuosikymmenten työ on valumassa hukkaan. Suomen tavoite poistaa pitkäaikaisasunnottomuus vuoteen 2027 mennessä ei toteudu, mikäli nykyinen kehitys jatkuu. Asunnottomuuden vastainen toiminta edellyttää kaupungin, hyvinvointialueen, järjestöjen sekä asuntojen ylläpitäjien ja rakentajien yhteistyötä. Edellä olevan perusteella, me allekirjoittaneet valtuutetut teemme seuraavan valtuustoaloitteen: * Vantaan kaupunki selvittää lisääntyneisiin häätöihin johtaneet syyt ja ryhtyy niiden perusteella kiireellisiin toimenpiteisiin vuokranmaksuvaikeuksista johtuvien häätöjen lopettamiseen. Kohtuuhintaisten vuokra-asuntojen rakentamisen ohella tämä tarkoittaa asunnottomia auttavien järjestöjen tukemista.	Tekijät: Vasemmistoliiton valtuustoryhmä Allekirjoittajat: 1. Reija Friman 2. Sirpa Siru Kauppinen 3. Tiina Tuomela 4. Minna Heikkinen 5. Anu Hall 6. Pirkko Letto 7. Eva Tawasoli 8. Hanna Valtanen 9. Marjo Vacker

20 § Vastaus Janne Hartikaisen ja 17 muun valtuutetun aloitteeseen Vantaan kaupungin logon ja graafisen ilmeen uudistaminen

VD/6477/00.02.00.03/2024

PT/MK/MT

Janne Hartikainen sekä 17 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Vantaan kaupungin perinteinen kalanpyrstövaakuna hyväksyttiin käyttöön vuonna 1951, 73 vuotta sitten, jolloin Vantaa tunnettiin vielä Helsingin maalaiskuntana. Vaakuna tuo kauniilla tavalla esiin Vantaan parhaat ja tunnistettavimmat puolet – luonnonläheisyyden, elinvoiman ja perinteikkään lohijoen.

Vantaan kaupungin nykyinen logo otettiin käyttöön vuonna 2015. Pidän jääpalikaksikin luonnehdittua logoa epäonnistuneena eikä se mielestäni kuvaa Vantaata kaupunkina juuri millään relevantilla tavalla.

Kaupungin logo on olennainen osa kaupungin imagoa. Onnistunut viestintä lisää parhaimmillaan kaupungin vetovoimaa ja luo identiteettiä. Kalanpyrstö on läheinen symboli vantaalaisille, josta monilla on lämpimiä muistoja. Tämän vuoksi uusi logo tuleekin kehittää legendaarisen vaakunan pohjalta. On myös vaikea kuvitella tämän uudistuksen aloittamiselle sopivampaa ja symbolisempaa ajankohtaa kuin Vantaan 50. juhlavuosi.

Graafinen ilme on olennainen siitäkin syystä, että se on suurimmalle osalle kaupunkilaisista tärkein kosketuspinta kaupungin brändiin. Vaikka kaupungilla onkin erinäisiä haasteita, kyse on mielestäni suurelta osin imago-ongelmasta. Uskon graafisen ilmeen uusimisen olevan olennainen osa uusitun imagon brändiviestintää.

Me tämän aloitteen allekirjoittaneet ehdotamme, että kaupunki käynnistää selvityksen kaupungin logon ja graafisen ilmeen uudistamisen mahdollisuuksista ja kustannuksista.”

Kaupunginvaltuusto 16.9.2024 § 13

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

_____

Konsernijohdon ja elinvoiman toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Vantaan kaupungin brändiuudistus toteutettiin vuonna 2015. Uudistuksessa virallisen vaakunan rinnalle otettiin käyttöön kaupunkimarkkinointitunnus, jota käytetään kaupungin markkinoinnissa ja päivittäisessä viestinnässä. Tunnus suunniteltiin edustamaan kaupungin brändiä ja houkuttelevuutta, ja sen käyttö on vapaampaa ja laajempaa kuin virallisen vaakunan.

Virallinen vaakuna on heraldisesti määritelty symboli, joka edustaa kaupungin historiallista ja virallista identiteettiä. Vaakunan käyttö on tarkemmin säänneltyä ja rajoittuu yleensä virallisiin ja arvokkaisiin edustuksellisiin tarkoituksiin, kuten virallisissa asiakirjoissa, kunniakirjoissa ja juhlallisissa tilaisuuksissa.

Vuoden 2015 uudistuksessa päivitettiin koko brändi viesteistä, visuaalisuudesta ja tunnuksesta lähtien. Uudistus suunniteltiin kokonaisvaltaisesti toimivaksi ja ajassa eläväksi, pohjautuen uuteen markkinointitunnukseen. Uudistuksessa huomioitiin myös vaakunan käyttö, ja visuaalinen identiteetti rakennettiin yhdistämään molemmat osaksi brändiä. Se myös rakennettiin ajatellen kaupungin kehitystä mahdollistaen alabrändien suunnittelun kuntaorganisaation eri toiminnoille.

Vantaan brändi saavuttaa vuonna 2025 kymmenen vuoden iän. Kaupunkibrändien elinaika voi vaihdella suuresti riippuen kaupungin strategisista tavoitteista, toimintaympäristön muutoksista ja brändin vastaanotosta. Yleisesti ottaen kaupunkibrändit voivat kestää useita vuosia, mutta niitä saatetaan päivittää tai uudistaa noin 5–10 vuoden välein.

Vuoden 2015 brändiuudistus ja uusi markkinointitunnus herättivät vahvaa julkista keskustelua ja arvostelua. Nyt tunnus on löytänyt paikkansa, ja sen johdonmukainen käyttö kuntaorganisaatiossa on vakiintunut. Vantaa on kehittynyt kymmenessä vuodessa, ja kaupungin tunnistettavuus on kasvanut. Myös väestörakenne on muuttunut, suuri osa vantaalaisista on alle 40-vuotiaita. Vantaa on kasvava ja kehittyvä kaupunki, ja sen tunnistettavuuden eteen on tehty paljon työtä. Markkinointitunnus on keskeinen osa brändiä, ja sen uudistaminen voisi heikentää tunnistettavuutta ja brändin johdonmukaisuutta.

Vantaan vaakuna ja lohenpyrstö symboloivat Vantaata kaupunkina ja sen historiaa. Markkinointitunnus symboloi Vantaata asuinpaikkana, matkailukohteena ja yrityskaupunkina. Se myös symboloi Vantaata osana maailmaa ja kansainvälisyyttä, lentokenttäkaupunkina. Logon uudistaminen voisi heikentää Vantaan mainetta ja vähentää sen tunnistettavuutta. Logouudistuksen sijaan, on tulevaisuudessa 5–10 vuoden ajanjaksossa hyvä pohtia kokonaisvaltaista brändiuudistusta. Kokonaisvaltainen brändiuudistus on tulevaisuudessa väistämätön, mutta yksittäisen logon uudistaminen ei ole kannattavaa.

Logon uudistaminen voi herättää vastustusta ja negatiivisia reaktioita asukkaiden ja sidosryhmien keskuudessa, erityisesti kun nykyinen logo on ollut käytössä suhteellisen lyhyen ajan. Brändiuudistus on pitkäjänteistä työtä, ja usein vaihtuva logo voi antaa vaikutelman epävakaudesta tai epäjohdonmukaisuudesta, mikä voi heikentää luottamusta kuntaan. Vakiintunut logo viestii vakaudesta ja luotettavuudesta, ja siihen Vantaa pyrkii.

Tällä hetkellä Vantaalla on käynnissä suuria muutos- ja kasvuhankkeita, joten brändiuudistus tai yksittäinen logouudistus tässä vaiheessa kaupungin kehitystä voisi olla haitallista. Brändin rakentaminen vie aikaa. Vantaasta on tulossa Suomen 4. ratikkakaupunki ja kaupungin kärkihankkeet - ratikka, osaamiskampus, Kuusijärvi ja Myyrmäen kaupunkikulttuuritalo - ovat parhaillaan joko kehitys- tai rakennusvaiheessa. Kokonaisvaltainen brändiuudistus olisi hyvä ajoittaa aikaan, jolloin Vantaa on vakiinnuttanut kasvavan kaupungin mielikuvan.

Vuonna 2025 Vantaan brändiä tullaan huoltamaan. Kymmenessä vuodessa Vantaa kaupunkina on kehittynyt ja kasvanut. Brändiviestit, mielikuva Vantaasta ja visuaaliset tarpeet ovat kehittyneet, myös saavutettavuuden huomioiminen on muokannut brändiä. Huollossa keskitytään Vantaan nykyiseen mielikuvaan ja uudistetaan viestejä vastaamaan tämän hetken Vantaata ja tahtotilaa, johon pyrimme. Myös brändin visuaalisia tekijöitä ja graafista ilmettä tarkastellaan. Lisäksi samassa yhteydessä luodaan

tulevalle Ratikkakaupungille brändi- ja mielikuvatekijöitä. Kaupungin logoa ei ole tässä yhteydessä tarkoitus uudistaa. Brändin huoltoon on budjetoitu tälle vuodelle 50 000 euroa.

Mikäli huollon yhteydessä tehtäisiin myös logouudistus, olisi hyvä tehdä kokonaisvaltainen brändiuudistus ja logon rinnalla tulisi huomioida visuaalisen brändin toimivuus kokonaisuutena. Tällöin kustannukset nousisivat yli suunnitellun budjetin. Pelkän logon muuttaminen kaikkiin nykyisiin materiaaleihin lisäisi myös kustannuksia. Kokonaisvaltaisen brändiuudistuksen budjetti olisi arviolta vähintään 100 000 euroa tai enemmän, jopa useita satoja tuhansia euroja. Uudistuksessa tultaisiin huomioimaan kaikki sähköiset järjestelmät, viestintä- ja markkinointikanavat ja -materiaalit, suunnittelupohjat ja brändielementit sekä työn määrä, jonka uudistus vaatisi.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 20

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Janne Hartikaiselle ja 17 muulle valtuutetulle tiedoksi aloitteen allekirjoittaneelle toi mialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus.
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- allekirjoitettu Janne Hartikaisen ja 17 muun valtuutetun aloite Vantaan kaupungin logon ja graafisen ilmeen uudistaminen

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Viestintäjohtaja Mari Kalmari
etunimi.sukuni@vantaa.fi

Vantaan kaupungin logon ja graafisen ilmeen uudistaminen Vantaan kaupungin perinteinen kalanpyrstövaakuna hyväksyttiin käyttöön vuonna 1951, 73 vuotta sitten, jolloin Vantaa tunnettiin vielä Helsingin maalaiskuntana. Vaakuna tuo kauniilla tavalla esiin Vantaan parhaat ja tunnistettavimmat puolet – luonnonläheisyyden, elinvoiman ja perinteikkään lohijoen. Vantaan kaupungin nykyinen logo otettiin käyttöön vuonna 2015. Pidän jääpalikaksikin luonnehdittua logoa epäonnistuneena eikä se mielestäni kuvaa Vantaata kaupunkina juuri millään relevantilla tavalla. Kaupungin logo on olennainen osa kaupungin imagoa. Onnistunut viestintä lisää parhaimmillaan kaupungin vetovoimaa ja luo identiteettiä. Kalanpyrstö on läheinen symboli vantaalaisille, josta monilla on lämpimiä muistoja. Tämän vuoksi uusi logo tuleekin kehittää legendaarisen vaakunan pohjalta. On myös vaikea kuvitella tämän uudistuksen aloittamiselle sopivampaa ja symbolisempaa ajankohtaa kuin Vantaan 50. juhlavuosi. Graafinen ilme on olennainen siitäkin syystä, että se on suurimmalle osalle kaupunkilaisista tärkein kosketuspinta kaupungin brändiin. Vaikka kaupungilla onkin erinäisiä haasteita, kyse on mielestäni suurelta osin imago-ongelmasta. Uskon graafisen ilmeen uusimisen olevan olennainen osa uusitun imagon brändiviestintää. Me tämän aloitteen allekirjoittaneet ehdotamme, että kaupunki käynnistää selvityksen kaupungin logon ja graafisen ilmeen uudistamisen mahdollisuuksista ja kustannuksista. *16.09.2024*	**<u>Aloitteen tekijä</u>** Janne Hartikainen <u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Juha Järä 2. Milad Dehghan 3. Juha Suoniemi 4. Minna Heikkinen 5. Niilo Kärki 6. Tuukka Saimen 7. Suvi Karhu 8. Tanja Aidanjuuri 9. Sirpa Siru Kauppinen 10. Pekka Virkamäki 11. Eva Tawasoli 12. Kai-Ari Lundell 13. Marjo Vacker 14. Nina Nummela 15. Mika Niikko 16. Markku Weckman 17. Pekka Virkamäki

21 § Vastaus Elina Nykyrin ja 33 muun valtuutetun aloitteeseen: Vantaalle perustettava jokaiselle suuralueelle esteetön leikkipuisto tai –paikka

TeA/HW/SM

VD/7194/00.02.00.03/2024

Elina Nykyri sekä 33 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Me allekirjoittaneet esitämme ainakin yhden esteettömän (eli inklusiivisen) leikkipuiston tai -paikan perustamista jokaiselle Vantaan suuralueelle. Esteettömän leikkipaikan tai -puiston yhteydessä voisi olla myös esteetön ulkokuntosali tai lähiliikuntapaikka.

Vantaalla on vammaisilla lapsilla rajatut mahdollisuudet käyttää julkisia leikkivälineitä tasavertaisesti muiden kanssa, koska kaupungin leikkipaikat ja –puistot ovat valtaosin esteellisiä. Valtuustoaloitteen tavoitteena on se, että jokainen vantaalainen lapsi pääsee leikkimään julkisilla leikkivälineillä, lapsen tai hänen huoltajansa toimintakyvystä riippumatta. Aloite edistää Vantaalla vammaisten lasten perusvapauksia ja ihmisoikeuksia sekä osallisuutta yhteiskunnassa.

YK:n vammaissopimuksen mukaan esteettömyys on ihmisoikeus, ei mielipideasia. YK:n vammaissopimuksen mukaan vammaisilla ihmisillä tulee olla yhdenvertaiset mahdollisuudet osallistua ja vaikuttaa yhteiskuntaan. YK:n vammaissopimusta on Vantaan kaupungin kunnioitettava kaikessa toiminnassaan. YK:n vammaissopimus on Suomessa voimassa laintasoisena. YK:n vammaissopimuksen 7. artikla kertoo vammaisista lapsista. Se toteaa muun muassa sen, että julkisen vallan (ml. Vantaan kaupunki) tulee toimillaan varmistaa se, että vammaiset lapset voivat nauttia kaikista ihmisoikeuksia ja perusvapauksista täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti muiden lasten kanssa. Esteettömän leikkipaikan tai -puiston on huomioitava myös sellaisen lapsen tarpeet, jonka molemmilla tai jommallakummalla vanhemmista on jokin vamma tai sairaus. Vammaisilla vanhemmilla on muihin vanhempiin nähden rajatut mahdollisuudet viedä lapsensa leikkimään julkisilla leikkivälineillä.

Vamma tai sairaus ei saa estää vammaisen ihmisen vanhemmuutta. On väärin, ettei vammainen vanhempi voi aina esteettömyyspuutteiden takia viedä lastansa leikkimään julkiseen leikkipaikkaan tai -puistoon. Esteetön (eli inklusiivinen) leikkipaikka tai -puisto tarjoaa kaikille lapsille monipuoliset mahdollisuudet leikkiin, toimintakyvystä riippumatta. Siellä pidetään huolta jokaisen lapsen leikkiinnosta muun muassa inklusiivisilla leikkivälineillä sekä tarjoamalla kaikille lapsille mahdollisuus taukojen pitämiseen. Siellä on runsaasti penkkejä sekä hiljainen levähdys- ja rauhoittumisalue. Siellä on riittävän leveät kulkureitit avustajan kanssa liikkumiseen taikka pyörätuolin tai muun apuvälineen kanssa kulkemiseen

Kulkureitit eivät siellä myöskään ole liian jyrkkiä apuvälineen kanssa kulkemiseen. Esteettömällä leikkipaikalla voi lapsi käyttää leikkivälineitä myös istuen taikka apuvälineestä käsin.”

Lue lisää: Kompan Play Instituten tutkimukset esteettömästä leikistä: https://www.kompan.com/fi/fi/research/kompan-play- institute/esteeton-leikki ja Kompan Play Instituten julkaisu Play for All: https://publications.kompan.com/fi/play-for-all/.

Kaupunginvaltuusto 21.10.2024 § 26

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

Liite:
- allekirjoitettu Elina Nykyrin ja 33 muun valtuutetun aloite Vantaalle perustettava jokaiselle suuralueelle esteetön leikkipuisto tai –paikka

_____

Kaupunkiympäristön toimialan katujen ja puistojen palvelualue toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Tavoitteena on, että Vantaan leikkipuistot tarjoavat virikkeitä ja tekemistä kaikille käyttäjille. Tällä hetkellä linjaus on se, että jokaiseen perusparannettavaan tai uuteen leikkipuistoon tulee suunnitella muutama esteetön väline, joihin on myös esteetön pääsy. Tällä ratkaisulla esteettömien leikkipaikkojen tarjonta olisi jatkossa monipuolisempi kuin se, että rakennetaan vain yksi esteetön leikkipuisto jokaiselle suuralueelle.

Kaupunginhallitus 24.02.2025 § 21

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
a) Päätetään antaa Elina Nykyrille ja 33 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toi mialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle tiedoksi merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Liite:
- allekirjoitettu Elina Nykyrin ja 33 muun valtuutetun aloite Vantaalle perustettava jokaiselle suuralueelle esteetön leikkipuisto tai –paikka

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
puistosuunnittelupäällikkö Sirpa Mäkilä, puh. 040 581 9037
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteet
Kaupunginvaltuuston kokous 21.10.2024

Valtuustoaloitteen otsikko	Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset
Vantaalle perustettava jokaiselle suuralueelle esteetön leikkipuisto tai –paikka Me allekirjoittaneet esitämme ainakin yhden esteettömän (eli inklusiivisen) leikkipuiston tai -paikan perustamista jokaiselle Vantaan suuralueelle. Esteettömän leikkipaikan tai -puiston yhteydessä voisi olla myös esteetön ulkokuntosali tai lähiliikuntapaikka. Vantaalla on vammaisilla lapsilla rajatut mahdollisuudet käyttää julkisia leikkivälineitä tasavertaisesti muiden kanssa, koska kaupungin leikkipaikat ja –puistot ovat valtaosin esteellisiä. Valtuustoaloitteen tavoitteena on se, että jokainen vantaalainen lapsi pääsee leikkimään julkisilla leikkivälineillä, lapsen tai hänen huoltajansa toimintakyvystä riippumatta. Aloite edistää Vantaalla vammaisten lasten perusvapauksia ja ihmisoikeuksia sekä osallisuutta yhteiskunnassa. YK:n vammaissopimuksen mukaan esteettömyys on ihmisoikeus, ei mielipideasia. YK:n vammaissopimuksen mukaan vammaisilla ihmisillä tulee olla yhdenvertaiset mahdollisuudet osallistua ja vaikuttaa yhteiskuntaan. YK:n vammaissopimusta on Vantaan kaupungin kunnioitettava kaikessa toiminnassaan. YK:n vammaissopimus on Suomessa voimassa laintasoisena. YK:n vammaissopimuksen 7. artikla kertoo vammaisista lapsista. Se toteaa muun muassa sen, että julkisen vallan (ml. Vantaan kaupunki) tulee toimillaan varmistaa se, että vammaiset lapset voivat nauttia kaikista ihmisoikeuksia ja perusvapauksista täysimääräisesti ja yhdenvertaisesti muiden lasten kanssa. Esteetön leikkipaikka tai -puiston on huomioitava myös sellaisen lapsen tarpeet, jonka molemmilla tai jommallakummalla vanhemmista on jokin vamma tai sairaus. Vammaisilla vanhemmilla on muihin vanhempiin nähden rajatut mahdollisuudet viedä lapsensa leikkimään julkisilla leikkivälineillä. Vamma tai sairaus ei saa estää vammaisen ihmisen vanhemmuutta. On väärin, ettei vammainen vanhempi voi aina esteettömyyspuutteiden takia viedä lastansa leikkimään julkiseen leikkipaikkaan tai -puistoon. Esteetön (eli inklusiivinen) leikkipaikka tai -puisto tarjoaa kaikille lapsille monipuoliset mahdollisuudet leikkiin, toimintakyvystä riippumatta. Siellä pidetään huolta jokaisen lapsen leikki-innosta muun muassa inklusiivisilla leikkivälineillä sekä tarjoamalla kaikille lapsille mahdollisuus taukojen pitämiseen. Siellä on runsaasti penkkejä sekä hiljainen levähdys- ja rauhoittumisalue. Siellä on riittävän leveät kulkureitit avustajan kanssa liikkumiseen taikka pyörätuolin tai muun apuvälineen kanssa kulkemiseen. Kulkureitit eivät siellä myöskään ole liian jyrkkiä apuvälineen	Aloitteen tekijät: *Elina Nykyri* Aloitteen allekirjoittajat: 1. Siri Ahokas 2. Anu Hall 3. Sirpa Siru Kauppinen 4. Juha Järä 5. Paula Lehmuskallio 6. Tiina Tuomela 7. Antero Eerola 8. Pirjo Luokkala 9. Eeva Tikkanen 10. Funda Demiri 11. Aki Mäkipernaa 12. Mika Kasonen 13. Minttu Sillanpää 14. Markku Weckman 15. Mari Hynninen 16. Marjo Vacker 17. Nina Nummela 18. Eva Tawasoli 19. Tuomas Mutanen 20. Kai-Ari Lundell 21. Pirkko Letto 22. Tanja Aidanjuuri 23. Vaula Norrena 24. Tuire Kaimio 25. Reija Friman 26. Naima El Issaoui 27. Niilo Kärki 28. Riku Kärkkäinen 29. Oskari Iivarinen 30. Mikko Viilo 31. Lasse Norres 32. Hanna Valtanen 33. Anitta Orpana

kanssa kulkemiseen. Esteettömällä leikkipaikalla voi lapsi käyttää leikkivälineitä myös istuen taikka apuvälineestä käsin. Lue lisää: Kompan Play Instituten tutkimukset esteettömästä leikistä: https://www.kompan.com/fi/fi/research/kompan-play-institute/esteeton-leikki ja Kompan Play Instituten julkaisu Play for All: https://publications.kompan.com/fi/play-for-all/. *Aloite jätetään Vantaan kaupunginvaltuuston kokouksessa 21.10.2024.*	

22 § **Vastaus Jouko Jääskeläisen ja 31 muun valtuutetun aloitteeseen ennalta ehkäisevän työotteen vahvistaminen huumeiden käytön vastaisessa työssä**

VD/7863/00.02.00.03/2024

RÅ/HH/SK

Jouko Jääskeläinen sekä 31 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Valtakunnalliset uutiset (Yle) kertoivat viikonvaihteessa laajasta huumeiden eli ihmisten terveydelle vaarallisten aineiden kaupasta käyttäen uutisoinnin taustakuvituksena ja jopa esimerkkinä Myyrmäen aluetta. Ehkä huolestuttavinta jutussa oli mainінta alaikäisistä huumeiden kauppaajina. Viime aikoina on muutoinkin kiinnitetty huomiota mm. asemiemme seuduilla lisääntyneeseen rauhattomuuteen.

Tässä tilanteessa on tärkeää, että eri keinoin edistämme ennalta ehkäisevää työtä huumeiden käytön ja turvattomuutta lisäävän käyttäytymisen vähentämiseksi. Tämä työ ei kuulu vain hyvinvointialueen vastuulle, vaan mitä suuremmassa määrin myös kaupungille sekä sen koulu- ja kulttuuritoimen työhön ja jopa kaavoituksen suunnittelun alalle.

Esitämme, että Vantaan kaupunki vahvistaa tämän ennaltaehkäisevän työn strategiaa ja tarvittaessa luo sille uusia toimintatapoja. Parhaiten työn kokonaisuus onnistuu hyvien yhteistyökumppaneittemme eli hyvinvointialueen, valtion viranomaisten sekä kansalaisyhteiskunnan eri toimijoiden kanssa. Strategiatyön myötä tulee entisestään vahvistaa myös yhteistyötä vapaaehtoisjärjestöjen kanssa, joilla on uutisoinninkin kertomaa kokemusta ongelman hoitamisessa.”

Kaupunginvaltuusto 18.11.2024 § 27

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

Liite:
- allekirjoitettu Jouko Jääskeläisen ja 31 muun valtuutetun aloite ennalta ehkäisevän työotteen vahvistaminen huumeiden käytön vastaisessa työssä

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Valtuustoaloitteessa kiinnitetään huomiota erittäin ajankohtaiseen aiheeseen eli päihteidenkäyttötilanteeseen ja sen aiheuttamaan turvattomuuteen Vantaalla. Aloitteen huoli kiinnittyy erityisesti nuoriin ja alaikäisiin. Aloitteessa toivotaan strategisempaa ennalta ehkäisevää päihdetyötä ja yhteistyötä sen tiimoilta eri toimijoiden kesken.

Vantaalla tilastojen ja kouluterveyskyselyn mukaan moni päihteisiin liittyvä indeksi on kehittynyt myönteiseen suuntaan. Aiempaa harvempi toisella asteella opiskeleva nuori kertoo juovansa humalaan kuukausittain tai juovansa alkoholia viikoittain. Kouluterveyskyselyssä 2023 toisen asteen opiskelijoista

14–16 prosenttia kertoi olevansa humalassa vähintään kerran kuussa ja aiempaa useampi toisella asteella opiskeleva nuori kertoo, ettei käytä alkoholia lainkaan. Pojat ovat hieman tyttöjä useammin täysin raittiita. Myös huumekokeilut ovat toisella asteella hieman vähentyneet.

Sen sijaan 8.–9.-luokkalaisten osalta kehitys alkoholin käytön osalta on kaksijakoista. Yläkoululaisten humalajuominen on vuonna 2023 hieman lisääntynyt kahden vuoden takaisesta. Kuukausittain tosi humalassa kertoo olevan 9 % 8.–9.-luokkalaisista. Samaan aikaan kuitenkin myös raittiiden oppilaiden osuus on kasvanut. Vantaalaiset nuoret kokevat, että omalla paikkakunnalla on helpompi hankkia huumausaineita kuin Suomessa keskimäärin

Kannabiskokeilut ovat vähentyneet toisella asteella ja yleistyneet yläkoululaisten osalta. Nuorten kannabiskokeilut ovat Vantaalla yleisempiä kuin koko maassa keskimäärin. Kannabista ainakin kerran kokeilleiden nuorten osuus on kuitenkin laskenut merkittävästi ammatillisissa oppilaitoksissa ja jonkin verran lukioissa. Sen sijaan yläkoulun 8.–9.-luokkalaisten kannabiskokeilut ovat lisääntyneet. Joka kymmenes yläkoululainen kertoo kokeilleensa kannabista ainakin kerran. Pojat ovat kokeilleet kannabista ainakin kerran hieman tyttöjä useammin.

Huumeisiin kuolleita oli Suomessa vuonna 2023 ennätyksellisen paljon. Eniten huumekuolemia oli 15–24-vuotiaiden ikäryhmässä. Tässä ikäryhmässä kuolleiden määrä myös kasvoi eniten. Vuonna 2023 huumeisiin kuoli kaikkiaan 91 alle 25-vuotiasta nuorta. Tämä on enemmän kuin koskaan aiemmin sitten vuoden 2006. Vuonna 2023 joka neljäs 15–24-vuotiaana kuollut menehtyi huumeisiin.

Lain mukaan ehkäisevän päihdetyön vastuut jakautuvat kuntien ja hyvinvointialueen kesken. Kunnan tehtävä on huolehtia ehkäisevän päihdetyön tarpeen mukaisesta organisoinnista alueellaan sekä nimetä ehkäisevän päihdetyön toiminnasta vastaava toimielin. Kummankin vastuutahon tulee lisätä ja tukea päihdehaittoja ehkäisevien toimien osaamista kaikissa tehtävissään sekä edistää ehkäisevän päihdetyön toimia hallinnossaan, kunnassa erityisesti sivistys-, liikunta- ja nuorisotoimessa sekä elinkeinotoimessa. Yllä mainitut asiat tulee lain mukaan yhteensovittaa poliisin, alkoholi- ja tupakkalain noudattamisen valvonnasta vastaavien viranomaisten, elinkeinoelämän ja ehkäisevään päihdetyöhön osallistuvien yleishyödyllisten yhteisöjen kanssa.

Ehkäisevää päihdetyötä toteutetaan Vantaalla jo eri tavoin. Päihdekasvatus on oleellinen osa jokapäiväistä nuorisotyötä Vantaalla. Sitä tehdään kaiken aikaa osana terveyskasvatusta ja terveellisten elämäntapojen edistämistä. Nuorisotyön ytimessä on nuorten terveen kasvun ja kehityksen tukeminen monipuolisin keinoin. Päihdekasvatus ja erilaiset ehkäisevän päihdetyön menetelmät kuuluvat nuorisotyön koulutukseen, ja tätä osaamista myös päivitetään jatkuvasti osana työtä. Nuorisotyöhön kuuluu myös nuorten palveluohjaus eli tarvittaessa nuorisotyöntekijät ohjaavat päihteitä käyttävän nuoren sosiaalihuollon ja päihdetyön piiriin.

Vantaan kaupunki tukee Hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen avustuksilla yhdistyksiä, jotka toiminnallaan edistävät kuntalaisten hyvinvointia, terveyttä, osallisuutta ja kotoutumista sekä ehkäisevät syrjäytymistä. Kyseistä toiminta-avustusta on mahdollista käyttää yhdistyksen perustoimintaan kuten kerhojen, vertaistuen, neuvonnan ja ohjauksen järjestämiseen. Vuonna 2024 on jaettu toiminta-avustusta mm. Ehyt ry:lle kouluilla järjestettävään ehkäisevään päihdetyöhön. Avustuksella yhdistys järjestää päihdekasvatusta yhteistyössä koulujen kanssa.

Päihdekasvatus on myös osa koulujen ja oppilaitosten opetussuunnitelmia. Koulut ja oppilaitokset ovat ehkäisevän päihdetyön keskeisiä toimijoita, koska niissä kohdataan jokainen lapsi ja nuori kehityksen kannalta merkittävässä vaiheessa. Koulut ja oppilaitokset tavoittavat myös huoltajat. Päihdekasvatusta

tehdään opetussuunnitelman mukaisesti, esimerkiksi terveystiedon oppitunneilla. Tunne- ja vuorovaikutustaitojen opettaminen on myös tärkeä osa ennaltaehkäisevää päihdekasvatusta. Hyvät tunne- ja vuorovaikutustaidot auttavat nuoria käsittelemään stressiä ja muita negatiivisia tunteita, mikä voi vähentää päihteiden käyttöä. Lisäksi turvallinen ja positiivinen kouluympäristö, jossa on luotettavia aikuisia ja positiivisia suhteita, tukee nuorten hyvinvointia ja vähentää riskiä päihteiden käytölle.

Päihdekasvatusta voidaan antaa yhteistyössä erilaisten järjestöjen kanssa tai käyttämällä erilaisia päihdekasvatusmenetelmiä ja –toimintamalleja. Osa kouluista ja oppilaitoksista on toteuttanut myös esimerkiksi kokemusasiantuntijoiden vierailuja yhteistyössä seurakuntien tai muiden toimijoiden kanssa. Kolmannen sektorin toimijat ovat perusopetuksen kouluille tärkeitä yhteistyökumppaneita päihdekasvatuksessa. Järjestöillä on osaamista ja toimintamalleja monipuolisen päihdekasvatuksen toteuttamiseen ja koulujen henkilöstön tukemiseen. Toisella asteella jokaisella oppilaitoksella on päihdesuunnitelma, jossa kuvataan oppilaitoksen toiminta päihteidenkäytön ehkäisemiseksi. Lisäksi huoltajille viestitään ajankohtaisista päihdeilmiöistä sekä heillä on mahdollisuus osallistua teemavanhempainiltoihin ja tietoiskuihin.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala on saanut vuoden 2025 talousarviossa määrärahat uuden ehkäisevän päihdetyöntekijän rekrytoimiseen. Uusi ehkäisevän päihdetyön asiantuntija tulee vastaamaan ennaltaehkäisevän työn strategisesta suunnittelusta. Valittava henkilö toimii kaupunginlaajuisesti ehkäisevän päihdetyön asiantuntijana, jolla on jatkuvasti päivittyvä ja vahva substanssiosaaminen tehtäväkentästä. Pääpaino tehtävässä on lapsissa, nuorissa sekä edellä mainittujen huoltajissa. Lisäksi ammattilaisten tukeminen on tärkeä osa tehtävää. Asiantuntija vastaa kaupunginlaajuisen päihdevalistuksen suunnittelusta ja hallinnoinnista sekä tarvittaessa itsekin jalkautuu kouluttamaan. Asiantuntija kehittää erilaisia ehkäisevän päihdetyön toimintamalleja ja -menetelmiä, arvioi niiden vaikutuksia sekä vastaa uusien toimintamallien jalkauttamisesta. Asiantuntija vastaa ehkäisevän päihdetyön verkostotyöstä sekä kaupungin sisäisesti että ulkopuolisissa verkostoissa, muun muassa järjestöjen ja hyvinvointialueen suuntaan. Lisäksi asiantuntija tuo tiedolla johtamisen tueksi ajankohtaista ehkäisevään päihdetyöhön liittyvää tietoa.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 22

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa Jouko Jääskeläiselle ja 31 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- allekirjoitettu Jouko Jääskeläisen ja 31 muun valtuutetun aloite ennalta ehkäisevän työotteen vahvistaminen huumeiden käytön vastaisessa työssä

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Vs. nuoriso- ja yhteisöpalvelujohtaja Hanna Hänninen, 040 779 5648, hyvinvoinnin edistämisen asiantuntija Suvi Korhonen, 040 062 9536, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko Ennalta ehkäisevän työotteen vahvistaminen huumeiden käytön vastaisessa työssä	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Valtakunnalliset uutiset (Yle) kertoivat viikonvaihteessa laajasta huumeiden eli ihmisten terveydelle vaarallisten aineiden kaupasta käyttäen uutisoinnin taustakuvituksena ja jopa esimerkkinä Myyrmäen aluetta. Ehkä huolestuttavinta jutussa oli maininta alaikäisistä huumeiden kauppaajina. Viime aikoina on muutoinkin kiinnitetty huomiota mm. asemiemme seuduilla lisääntyneeseen rauhattomuuteen. Tässä tilanteessa on tärkeää, että eri keinoin edistämme ennalta ehkäisevää työtä huumeiden käytön ja turvattomuutta lisäävän käyttäytymisen vähentämiseksi. Tämä työ ei kuulu vain hyvinvointialueen vastuulle, vaan mitä suuremmassa määrin myös kaupungille sekä sen koulu- ja kulttuuritoimen työhön ja jopa kaavoituksen suunnittelun alalle. Esitämme, että Vantaan kaupunki vahvistaa tämän ennaltaehkäisevän työn strategiaa ja tarvittaessa luo sille uusia toimintatapoja. Parhaiten työn kokonaisuus onnistuu hyvien yhteistyökumppaneittemme eli hyvinvointialueen, valtion viranomaisten sekä kansalaisyhteiskunnan eri toimijoiden kanssa. Strategiatyön myötä tulee entisestään vahvistaa myös yhteistyötä vapaaehtoisjärjestöjen kanssa, joilla on uutisoinninkin kertomaa kokemusta ongelman hoitamisessa.	Aloitteen tekijät Jouko Jääskeläinen Aloitteen allekirjoittajat: 1. Tiina Tuomela 2. Anu Hall 3. Sirpa Siru Kauppinen 4. Pirjo Luokkala 5. Minna Heikkinen 6. Marjo Vacker 7. Jussi Särkelä 8. Nina Nummela 9. Eeva Tikkanen 10. Milad Dehghan 11. Tarja Eklund 12. Mikko Viilo 13. Juha Järä 14. Otso Kivimäki 15. Eva Tawasoli 16. Markku Weckman 17. Tuomas Mutanen 18. Tuire Kaimio 19. Suvi Karhu 20. Paula Lehmuskallio 21. Stefan Åstrand 22. Mika Niikko 23. Maija Rautavaara 24. Niilo Kärki 25. Janne Hartikainen 26. Reija Friman 27. Anitta Orpana 28. Aki Mäkipernaa 29. Kai-Ari Lundell 30. Siri Ahokas 31. Heli Hakala

23 § Vastaus Keskustan valtuustoryhmän ja 34 muun valtuutetun aloitteeseen Vantaan turvallisuustilanteen vahvistamiseksi

VD/5907/00.02.00.03/2024

Keskustan valtuustoryhmä sekä 34 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Valtuustoaloitteen allekirjoittajat edellyttävät, että Vantaan kaupunki ryhtyy poikkihallinnollisesti neuvottelemaan yhdessä poliisin ja sisäisestä turvallisuudesta vastaavan sisäministeriön, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen, pääkaupunkiseudun muiden kaupunkien sekä Vantaalla toimivien järjestöjen kanssa. Tavoitteena on sopia tarvittavista lisätoimenpiteistä, joilla voidaan vahvistaa Vantaan turvallisuustilannetta.

Poliisin ylläpitämän häiriöindeksin mukaan Vantaa on Suomen turvattomin kaupunki ja tilanne on alkuvuoden 2024 aikana huonontunut merkittävästi entisestään. Poliisin seuraama häiriöindeksi muodostuu rikoksen vakavuuden mukaan painotetuista rikos- ja tehtävämääristä suhteutettuna asukaslukuun. Mitä korkeampi indeksin arvo on, sitä enemmän on häiriötä.

Vantaalla lukema oli tammi-kesäkuussa 311,5 kun Helsingissä oli 195,4 ja Espoossa 96,8. Indeksin vertailuvuosi on 2014, jolloin koko maan keskiarvo oli 100. Espoossa häiriöindeksi on siis alle sen mitä valtakunnallinen keskiarvo oli vuonna 2014. Vantalla puolestaan yli kolminkertainen. Elokuussa Vantaalla on tehty uusia poikkeuksellisia ja vakavia rikoksia ja vieläpä valoisaan aikaan.

Vantaan valtuustostrategian mukaan asukkaiden kannalta kaikilla alueilla tärkeää on turvallisuus ja viihtyisyys, hyvät päivittäiset palvelut ja liikenneyhteydet. Edelleen strategian mukaan hyvät keskustat ovat tilallisesti ja toiminnallisesti intensiivisiä sekä turvallisia kaikille lapsista varttuneeseen väkeen asti. Strategian yksi teema on hyvinvointia rakentava Vantaa ja sen osana tärkeää on huomioida myös kaupunkilaisten turvallisuus.

Strategian tavoitetilasta huolimatta häiriöindeksi on valtuustokauden aikana kehittynyt heikompaan suuntaan. Edellisen valtuustokauden lopulla vuonna 2020 lukema oli vajaa 180. Lukema on sen jälkeen kasvanut jokaisena vuonna. Nykyiset toimenpiteet eivät selvästikään ole riittäneet, vaan kaupunki on aiempaa turvattomampi. Vantaan erityispiirteenä muuhun maahan verrattuna on huomioitava nuori ja monikulttuurinen väestöpohja.

Valtakunnalliset poliisin tilastot kertovat, että alle 15-vuotiaat syyllistyvät entistä useammin niin pahoinpitelyihinkin kuin ryöstöihin. Ikäryhmän tekemien väkivaltarikosten määrä alkoi nousta vuosikymmenen alussa ja kasvu näyttää jatkuneen tänä vuonna.

Suomessa poliisin tehtävä on turvata yleinen järjestys ja turvallisuus. Poliisi estää ennalta rikoksia ja selvittää niitä. Poliisin keskeinen tavoite on turvalliset olot kaikille. Poliisi on kuitenkin joutumassa säästökuurille jo loppuvuodesta, joka ei ainakaan ole omiaan vahvistamaan turvallisuutta.

Sisäinen turvallisuus on kuitenkin paljon enemmän kuin vain poliisin ja muiden valtion viranomaisten toimintaa. Kokonaisturvallisuuden merkitys korostuu entisestään varautumisessa erilaisiin hybridivaikuttamisen toimenpiteisiin.

Kodeilla, kouluilla, nuorisotyöllä, sosiaali- ja terveyspalveluilla sekä kolmannen sektorin järjestöillä, seurakunnilla ja muilla uskonnollisilla yhteisöillä on kaikilla oma roolinsa. Turvallisten aikuisten läsnäoloa ja kasvatustyötä lasten ja nuorten parissa on tarpeen lisätä. Myös poliisin tulisi nykyistä enemmän tehdä muun muassa ennaltaehkäisevää valistus- ja neuvontatyötä kouluissa.

Turvallisuustilanteen vahvistamiseksi tarvitaan monipuolisia toimenpiteitä ja valppautta kaikilta. Vantaan kaupungin on kuitenkin syytä ottaa Vantaan heikentynyt turvallisuustilanne erityisen vakavasti ja koota muut turvallisuustilanteeseen vaikuttamaan kykenevät toimijat yhteisen pyöreän pöydän äärelle. Käynnistää viipymättä neuvottelut tarvittavista lisätoimenpiteistä, jotta kaikkien vantaalaisten arki olisi nykyistä turvallisempaa.”

Kaupunginvaltuusto 19.8.2024 § 30

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

_____

Konsernijohdon ja elinvoiman toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Aloitteen tekijät ovat nostaneet esille, että Vantaa on Suomen turvattomin kaupunki, esimerkiksi poliisin häiriöindeksin mukaan. Poliisihallitus kertoi keskiviikkona 15.1.2025 tiedotustilaisuudessaan julkaisemastaan häiriöindeksistä, ja että yleisillä paikoilla tapahtuneiden vakavien väkivaltarikosten määrä on kasvussa, etenkin nuorten osalta. Väkivalta linkittyy varsin usein huumeisiin. Poliisi laskee asukaslukuun suhteutettuun häiriöindeksiin julkisilla paikoilla kirjatut henkirikokset, pahoinpitely- ja seksuaalirikokset, ilkivaltarikokset ja näiden yritykset. Rikosilmoituksia painotetaan häiriöindeksissä niiden vakavuuden mukaan. Tämän vuoksi muutamat yksittäiset erittäin vakavat rikokset voivat korottaa indeksiä selvästi.

Vantaa esiintyy tilastokärkenä useammissa turvallispoikkeamia mittaavissa tilastossa. Tapahtumien lukumäärä ja kokemukset turvallisuudesta tai turvallisuuden tunne eivät kuitenkaan aina korreloi keskenään. Vantaan kaupunki toteutti turvallisuuskyselyn lokakuussa 2024. Kyselytutkimuksen tavoitteena oli selvittää kaupunkilaisten mielikuvaa Vantaan turvallisuudesta ja kartoittaa siihen liittyviä uhkia. Kyselyyn vastasi 1683 vantaalaista. Turvallisuudentunteessa on merkittäviä alueellisia eroja. Oma naapurusto koettiinkin merkittävästi turvallisemmaksi kuin oma asuinalue tai koko kaupunki. Koko kaupungin koki turvalliseksi tai melko turvalliseksi 21 % vastaajista, kun taas omaa naapurustoa piti turvallisena 71 % vastaajista.

Kaupunkitasolla vastaajien suurimmat huolet kohdistuvat nuorisorikollisuuteen, poliisin valvonnan määrään ja ihmisten syrjäytymiseen. Merkittävimpinä ongelmina vastaajat pitivät huumeiden myyntiä tai käyttämistä ja julkisella paikalla häiriköiviä henkilöitä. Nämä koetut ongelmat ovat suunnilleen samalla tasolla kuin vuonna 2021 toteutetussa kyselyssä.

Turvallisuuskyselyssä kysyttiin kaupunkilaisilta myös, millä keinoin turvallisuuden tunnetta voisi parantaa. Poliisin valvonnan lisääminen nousi ylivoimaiseksi ykkösvaihtoehdoksi. Poliisin vahvempaa valvontaa toivottiin erityisesti niillä alueilla, joilla turvallisuudentunne koettiin heikoksi. Myös alaikäisten päihteidenkäytön tehokas valvonta sekä nuorten vapaa- ajan toimintamahdollisuuksien lisääminen nähtiin tärkeiksi keinoiksi turvallisuuden parantamisessa.

Tehty turvallisuuskysely on osa Vantaan kaupungin pitkäjänteistä turvallisuustyötä. Turvallisuuskyselystä ja muista lähteistä kerättäviä tietoja analysoidaan ja niitä käytetään Vantaan kaupungin uuden turvallisuussuunnitelman tekemiseen. Suunnitelma tulee sisältämään arvion toimintaympäristöstä sekä runsaasti konkreettisia toimenpiteitä, joilla kaupunki pyrkii kohentamaan kaupunkilaisten turvallisuutta ja turvallisuudentunnetta. Turvallisuussuunnitelman tekemiseen osallistuvat laaja-alaisesti kaupungin toimialat sekä muut keskeiset toimijat, kuten Itä-Uudenmaan poliisilaitos ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialue. Lisäksi on tarkoitus osallistaa keskeisiä kolmannen sektorin toimijoita ja kaupunkilaisia.

Kun nuorisorikollisuutta on kaupungin toimesta tutkittu tarkemmin, on ilmennyt, että nämä keskittyvät samoille alueille kuin useat muutkin yhteiskunnalliset haasteet, kuten sosiaalinen ja taloudellinen eriarvoistuminen. Muista pohjoismaista saatujen kokemusten perusteella näyttää siltä, että ongelmien juurisyihin tuleekin puuttua ennaltaehkäisevästi. Vuoden 2025 alusta käynnistynyt segregaatio-ohjelma tulee sisältämään toimenpidekokonaisuuden ja mittariston jengiytymiskehitykseen ja nuorisoväkivaltaan puuttumiseksi ja ennaltaehkäisemiseksi. Ohjelmakokonaisuutta rakennettaessa havaittiin, että nuorisorikollisuutta ilmenee näkyvämmin alueilla, joissa korostuvat segregoitumiseen liitettävät taustatekijät kuten keskiarvoa matalampi koulutustaso ja työllisyysaste. Samaan aikaan rakennetun NEET-toimenpideohjelman rakentamisen yhteydessä havaittiin, että myös tämä ilmiö näkyy samoilla alueilla.

Alueellisesti tarkastellun tietoaineiston perusteella päädyttiin siihen, että käynnistettävän ohjelman fokusta on tarkoituksenmukaista laajentaa segregaation ehkäisyyn. Ohjelma toimii poikkileikkaavasti kaikilla toimialoilla, ja tavoitteet ja toimenpiteet rakennetaan yhdessä palvelualueiden kanssa. Rahoitusta ja kumppaneita etsitään aktiivisesti myös kaupungin ulkopuolelta. Ohjelma sisältää lyhyemmän ja pidemmän aikavälin tavoitteet sekä toimenpidekokonaisuudet erikseen valituille alueille niiden erityispiirteet huomioiden.

Vantaan kaupungin toimenpiteiden ja työryhmien lisäksi on olemassa eri yhteistyöhankkeita hyvinvointialueen, lähikuntien ja järjestöjen kanssa, joissa kehitetään matalan kynnyksen puuttumisen keinoja, kuten esimerkiksi vuoden 2024 aikana toteutettu ESAVIn Radanvarsifoorumi.

Vantaan kaupunki on yhteistyössä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen ja Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen kanssa käynnistämässä Aluehallintoviraston valmiustoimikunnan sihteeristön ohjaaman aluevaste-mallin pilotoinnin Myyrmäen alueelle. Myyrmäki on valittu aluevastetyön pilottikohteeksi sen laaja-alaisten turvallisuusongelmien takia. Myyrmäen turvallisuustilanne huolettaa viranomaisia ja myös poliittiset päättäjät ovat vaatineet toimia. Mallin tarkoitus on koota verkosto viranomaisista ja paikallisista toimijoista, mukaan lukien kolmannen sektorin toimijat ja yritykset. Verkoston kautta pystytään vastaamaan tilanteeseen, jossa havaitaan signaaleja ns. ilmiöinä, kuten Myyrmäen kohdalla.

Työskentelytavan lyhyen aikavälin tavoitteina on yhteisen tilannekuvan muodostaminen ja tiedon jakaminen eri toimijoiden kesken, yhteisen mittarien seuranta, ymmärryskeskustelu ja toimenpiteiden määrittäminen, toimijoiden vastuiden selkeyttäminen, sekä toimenpiteiden ja ratkaisuiden kohdistaminen ja yhteensovitetaan tunnistettuihin ongelmiin. Tarkoituksena on tilannetiedon analysointi ja tärkeimpien ongelmien tunnistaminen, jotka vaativat ratkaisuja tai toimenpiteitä verkoston kautta siten, että jokainen toimija ymmärtää roolinsa tilannekuvan kautta ja tunnistaa oman tehtäväalueensa.

Vantaan kaupunki tekee tiivistä yhteistyötä Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen kanssa paikallisten turvallisuusongelmien ratkaisemiseksi. Kivistö otettiin poliisin paikallisen ongelmanratkaisumallin

kohteeksi kesällä 2024. Kivistön turvallista kasvua haluttiin tukea, koska alueella oli havaittu päihteisiin ja liikenteeseen liittyviä ongelmia. Tässä oli mukana erityisesti kaupunkiympäristön toimiala. Toiminnalla saatiin parannettua Kivistön turvallisuutta merkittävästi. Poliisin aluetuntemus auttaa puuttumaan ja tukemaan yhteisöjen turvallisuutta sekä luomaan alueellisia verkostoja. Itä-Uudenmaan poliisilaitos on nyt ottanut Myyrmäen samalla tavalla paikallisen ongelmanratkaisumallin kohteeksi.

Moniammatillisella yhteistyöllä tuetaan lasten ja nuorten hyvinvointia ja rikollisuuden ehkäisyä, esimerkiksi Ankkuri-toiminnalla. Polisiin kanssa tehtävässä yhteistyössä korostuu monialainen yhteistyö, varhainen puuttuminen sekä matalan kynnyksen palvelut. Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen ennalta estävän toiminnon ja Vantaan koulujen välillä tehtävä yhteistyö kouluissa tapahtuneiden rikosten selvittämiseksi on poikkeuksen hyvä, vastaavaa toimintaa ei ole yhtä laajasti muualla.

Parhaillaan kaupungin johto pohtii keinoja, joilla pystyttäisiin reagoimana nopeasti näkyvin toimenpitein puuttumaan turvallisuuspoikkeamiin ja epäsiisteyteen erityisesti paikoilla, joissa on jatkuvaa ihmisvirtaa. Vantaan kaupunki toimii jo valtuustoaloitteessa esitetyllä tavalla poikkihallinnollisesti yhdessä poliisin ja sisäisestä turvallisuudesta vastaavan sisäministeriön, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen, pääkaupunkiseudun muiden kaupunkien sekä Vantaalla toimivien järjestöjen kanssa, jota voidaan vahvistaa Vantaan turvallisuustilannetta. Ponnisteluja entistä yhtenäisemmän ja reaaliaikaisemman tilannekuvan jakamiseksi ja nopeiden toimenpiteiden mahdollistamiseksi jatketaan ja vahvistetaan erityisesti käynnistyneen segregaatio-ohjelmatyön myötä.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 23

Kaupunginjohtajan esitys:

a) Päätetään antaa Keskustan valtuustoryhmälle sekä 34 muulle valtuutetulle toimialan esi tyksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus.

b) esittää kaupunginvaltuustolle kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi merkittäväksi

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:

- allekirjoitettu Keskustan valtuustoryhmän ja 34 muun valtuutetun aloite Vantaan turvallisuustilanteen vahvistamiseksi

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus ja valituskielto

Lisätiedot:
Turvallisuuspäällikkö Markus Hammarström, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko **Valtuustoaloite Vantaan turvallisuustilanteen vahvistamiseksi**	**Aloitteen tekijä/tekijät ja Allekirjoitukset** Keskustan valtuustoryhmä
Valtuustoaloitteen allekirjoittajat edellyttävät, että Vantaan kaupunki ryhtyy poikkihallinnollisesti neuvottelemaan yhdessä poliisin ja sisäisestä turvallisuudesta vastaavan sisäministeriön, Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen, pääkaupunkiseudun muiden kaupunkien sekä Vantaalla toimivien järjestöjen kanssa. Tavoitteena on sopia tarvittavista lisätoimenpiteistä, joilla voidaan vahvistaa Vantaan turvallisuustilannetta. Poliisin ylläpitämän häiriöindeksin mukaan Vantaa on Suomen turvattomin kaupunki ja tilanne on alkuvuoden 2024 aikana huonontunut merkittävästi entisestään. Poliisin seuraama häiriöindeksi muodostuu rikoksen vakavuuden mukaan painotetuista rikos- ja tehtävämääristä suhteutettuna asukaslukuun. Mitä korkeampi indeksin arvo on, sitä enemmän on häiriötä. Vantaalla lukema oli tammi-kesäkuussa 311,5 kun Helsingissä oli 195,4 ja Espoossa 96,8. Indeksin vertailuvuosi on 2014, jolloin koko maan keskiarvo oli 100. Espoossa häiriöindeksi on siis alle sen mitä valtakunnallinen keskiarvo oli vuonna 2014. Vantalla puolestaan yli kolminkertainen. Elokuussa Vantaalla on tehty uusia poikkeuksellisia ja vakavia rikoksia ja vieläpä valoisaan aikaan. Vantaan valtuustostrategian mukaan asukkaiden kannalta kaikilla alueilla tärkeää on turvallisuus ja viihtyisyys, hyvät päivittäiset palvelut ja liikenneyhteydet. Edelleen strategian mukaan hyvät keskustat ovat tilallisesti ja toiminnallisesti intensiivisiä sekä turvallisia kaikille lapsista varttuneeseen väkeen asti. Strategian yksi teema on hyvinvointia rakentava Vantaa ja sen osana tärkeää on huomioida myös kaupunkilaisten turvallisuus. Strategian tavoitetilasta huolimatta häiriöindeksi on valtuustokauden aikana kehittynyt heikompaan suuntaan. Edellisen valtuustokauden lopulla vuonna 2020 lukema oli vajaa 180. Lukema on sen jälkeen kasvanut jokaisena vuonna. Nykyiset toimenpiteet eivät selvästikään ole riittäneet, vaan kaupunki on aiempaa turvattomampi. Vantaan erityispiirteenä muuhun maahan verrattuna on huomioitava nuori ja monikulttuurinen väestöpohja. Valtakunnalliset poliisin tilastot kertovat, että alle 15-vuotiaat syyllistyvät entistä useammin niin pahoinpitelyihinkin kuin ryöstöihin. Ikäryhmän tekemien väkivaltarikosten määrä alkoi	<u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Kai-Ari Lundell 2. Maarit Raja-Aho 3. Niilo Kärki 4. Juha Järä 5. Anu Hall 6. Vaula Norrena 7. Milad Dehghan 8. Nina Nummela 9. Jouko Jääskeläinen 10. Paula Lehmuskallio 11. Marjo Vacker 12. Tiina Tuomela 13. Suvi Karhu 14. Jussi Särkelä 15. Tanja Aidanjuuri 16. Mari Hynninen 17. Anitta Orpana 18. Eva Tawasoli 19. Mika Kasonen 20. Juha Suoniemi 21. Sirpa Siru Kauppinen 22. Siri Ahokas 23. Stefan Åstrand 24. Antero Eerola 25. Tuire Kaimio

nousta vuosikymmenen alussa ja kasvu näyttää jatkuneen tänä vuonna. Suomessa poliisin tehtävä on turvata yleinen järjestys ja turvallisuus. Poliisi estää ennalta rikoksia ja selvittää niitä. Poliisin keskeinen tavoite on turvalliset olot kaikille. Poliisi on kuitenkin joutumassa säästökuurille jo loppuvuodesta, joka ei ainakaan ole omiaan vahvistamaan turvallisuutta. Sisäinen turvallisuus on kuitenkin paljon enemmän kuin vain poliisin ja muiden valtion viranomaisten toimintaa. Kokonaisturvallisuuden merkitys korostuu entisestään varautumisessa erilaisiin hybridivaikuttamisen toimenpiteisiin. Kodeilla, kouluilla, nuorisotyöllä, sosiaali- ja terveyspalveluilla sekä kolmannen sektorin järjestöillä, seurakunnilla ja muilla uskonnollisilla yhteisöillä on kaikilla oma roolinsa. Turvallisten aikuisten läsnäoloa ja kasvatustyötä lasten ja nuorten parissa on tarpeen lisätä. Myös poliisin tulisi nykyistä enemmän tehdä muun muassa ennaltaehkäisevää valistus- ja neuvontatyötä kouluissa. Turvallisuustilanteen vahvistamiseksi tarvitaan monipuolisia toimenpiteitä ja valppautta kaikilta. Vantaan kaupungin on kuitenkin syytä ottaa Vantaan heikentynyt turvallisuustilanne erityisen vakavasti ja koota muut turvallisuustilanteeseen vaikuttamaan kykenevät toimijat yhteisen pyöreän pöydän äärelle. Käynnistää viipymättä neuvottelut tarvittavista lisätoimenpiteistä, jotta kaikkien vantaalaisten arki olisi nykyistä turvallisempaa. Valtuustoaloite jätetään 19.8.2024 valtuuston kokouksessa.	26. Maija Rautavaara 27. Markku Weckman 28. Janne Hartikainen 29. Aki Mäkipernaa 30. Pasi Liukkonen 31. Aapo Happonen 32. Mika Niikko 33. Reija Friman 34. Aadan Ibrahim

24 § **Vastaus Pirjo Luokkalan, Jussi Särkelän, Kai-Ari Lundellin, Stefan Åstrandin, Mika Kasosen, Maija Rautavaaran, Nina Nummelan, Jouko Jääskeläisen sekä 15 muun valtuutetun aloitteeseen katos talviuimareiden vaatesäilytykseen Vetokannaksen uimarannan yhteyteen**

TeA/HW/SM/MT

VD/6483/00.02.00.03/2024

Pirjo Luokkala, Jussi Särkelä, Kai-Ari Lundell, Stefan Åstrand, Mika Kasonen, Maija Rautavaara, Nina Nummela, Jouko Jääskeläinen sekä 15 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Me valtuustoaloitteen allekirjoittaneet ehdotamme, että Vetokannaksen uimarannan kunnostustöiden yhteydessä laiturin yhteyteen rakennetaan pienimuotoinen katos, jossa esimerkiksi avantouimarit voivat säilyttää vaatteitaan räntä-, vesi- ja lumisateelta suojassa. Katos palvelee myös uimarannan kesäaikaista toimintaa.”

Lisätietoa:
Vantaan kaupunki on käynnistänyt Vetokannaksen järven kunnostuksen suunnittelun. Alustava aikataulu kunnostukselle on talvi 2025, mikäli rahoitus ja urakoitsijat löytyvät suunnitellusti.

Kaupunginvaltuusto 16.9.2024 § 18

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

Liite:
- allekirjoitettu Pirjo Luokkalan, Jussi Särkelän, Kai-Ari Lundellin, Stefan Åstrandin, Mika Kasosen, Maija Rautavaaran, Nina Nummelan, Jouko Jääskeläisen sekä 15 muun valtuutetun aloite katos talviuimareiden vaatesäilytykseen Vetokannaksen uimarannan yhteyteen

_____

Kaupunkiympäristön toimialan katujen ja puistojen palvelualue toteaa vastauksenaan:

Vetokannaksen uimapaikan ruoppauksen suunnittelu käynnistetään 2025 aikana samalla kun kaupunki odottaa kunnostusruoppauksen vaatimaa vesilupaa. Katos talviuimareiden vaatesäilytykseen suunnitellaan samassa yhteydessä. Alueelle tutkitaan myös löylykontin sijaintia ja kilpailuttamista keväällä 2025, mikä voi vaikuttaa katoksen sijaintiin ja ratkaisuun.

Kaupunginhallitus 24.02.2024 § 24

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) antaa Pirjo Luokkalalle, Jussi Särkelälle, Kai-Ari Lundellille, Stefan Åstrandille, Mika Kasosel le, Maija Rautavaaralle, Nina Nummelalle, Jouko Jääskeläiselle sekä 15 muulle valtuutetulle toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus, ja
b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite:
- allekirjoitettu Pirjo Luokkalan, Jussi Särkelän, Kai-Ari Lundellin, Stefan Åstrandin, Mika Kasosen, Maija Rautavaaran, Nina Nummelan, Jouko Jääskeläisen sekä 15 muun valtuutetun aloite katos talviuimareiden vaatesäilytykseen Vetokannaksen uimarannan yhteyteen

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
puistosuunnittelupäällikkö Sirpa Mäkilä, puh. 040 581 9037
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Katos talviuimareiden vaatesäilytykseen Vetokannaksen uimarannan yhteyteen	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset** Pirjo Luokkala Jussi Särkelä Kai-Ari Lundell Stefan Åstrand Mika Kasonen Maija Rautavaara Nina Nummela Jouko Jääskeläinen
Me valtuustoaloitteen allekirjoittaneet ehdotamme, että Vetokannaksen uimarannan kunnostustöiden yhteydessä laiturin yhteyteen rakennetaan pienimuotoinen katos, jossa esimerkiksi avantouimarit voivat säilyttää vaatteitaan räntä-, vesi- ja lumisateelta suojassa. Katos palvelee myös uimarannan kesäaikaista toimintaa. Lisätietoa: Vantaan kaupunki on käynnistänyt Vetokannaksen järven kunnostuksen suunnittelun. Alustava aikataulu kunnostukselle on talvi 2025, mikäli rahoitus ja urakoitsijat löytyvät suunnitellusti. Vantaa 16.09.2024	<u>Aloitteen allekirjoittajat:</u> 1. Juha Suoniemi 2. Loviisa Kaartokallio 3. Anu Hall 4. Marjo Vacker 5. Suvi Karhu 6. Niilo Kärki 7. Siri Ahokas 8. Eeva Tikkanen 9. Tuire Kaimio 10. Eva Tawasoli 11. Reija Friman 12. Hanna Valtanen 13. Janne Hartikainen 14. Minna Heikkinen 15. Siru Kauppinen

25 § Vastaus Jari Jääskeläisen ja 24 muun valtuutetun aloitteeseen kohti vastuullista rakentamista

VD/7862/00.02.00.03/2024

Jari Jääskeläinen sekä 24 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Kohti vastuullista rakentamista – Työvoiman hyväksikäytön torjunta rakennusalalla RT:n ohjekortti käyttöön Vantaalla

Työvoiman hyväksikäyttö on valitettavan yleistä rakennusalalla. Ongelman taustalla ovat pitkät aliurakointiketjut ja ulkomaalaisen työvoiman oikeuksiensa tietämättömyys. Työperäinen hyväksikäyttö koskee erityisesti ulkomaalaisia työntekijöitä. Tilanteet vaihtelevat alipalkkauksesta ja työsyrjinnästä aina vakaviin ihmisoikeusloukkauksiin kuten pakkotyöhön.

Tämä on saanut rakennusalan toimijat Rakennusteollisuuden ja Rakennusliiton yhdessä Euroopan Kriminaalipolitiikan Instituutti HEUNI:n tutkijoiden ja ammattimaisten kiinteistöjen omistajien ja rakennuttajien järjestö RAKLIn ja Helsingin kaupungin kanssa, kehittämään alan ohjeistusta. Yhteistyöstä syntyi uusi RT:n ohjekortti.
Työvoiman hyväksikäytön torjunta rakennusalalla - ohjekortti sisältää keinoja ennaltaehkäistä ja tunnistaa työvoiman hyväksikäyttöä rakennusalalla sekä neuvoja, kuinka toimia epäilysten herätessä. Ohjekortti on tarkoitettu rakennuttajille, pääurakoitsijoille, taloyhtiöille sekä muille tilaaja-asemassa oleville tahoille.

Alan toimijat näkevät, että ohjeiden noudattaminen edistää tervettä kilpailua ja reiluja työoloja sekä auttaa torjumaan harmaata taloutta ja talousrikoksia. Ohjeet perustuvat lain vaatimuksiin ja sisältävät huolellisuusvelvoitteeseen perustuvia toimenpiteitä, joilla edistetään vastuullisempaa yrityskulttuuria.

Me valtuustoaloitteen allekirjoittaneet esitämme, että Vantaan kaupunki ottaa käyttöön Työvoiman hyväksikäytön torjunta rakennusalalla RT:n ohjekortin käyttöön omissa ja tytäryhtiöidensä rakennushankkeissa.”

Kaupunginvaltuusto 18.11.2024 § 26

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

———

Kaupunkiympäristön toimiala toteaa vastauksenaan seuraavaa:

Kaupunkiympäristön toimiala, kiinteistöt ja tilat/ toteaa vastauksenaan, että RT-kortin suositukset vastuullisesta rakentamisesta voidaan ottaa käyttöön Vantaan kaupungin rakennushankkeissa. Päivitykset sopimusasiakirjamalleihin tehdään kevään 2025 aikana.

Todettakoon myös, että pääosin Vantaan kaupunki on sopimuksissaan tälläkin hetkellä huomioinut RT-kortissa mainitut suositukset. RT kortin ohjeistukset lähinnä tarkentavat nykyisiä menettelytapoja.

Kaupunginhallitus 24.02.2025 § 25

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:

a) antaa Jari Jääskeläiselle ja 24 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus ja

b) esittää kaupunginvaltuustolle merkittäväksi kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Liite
- Jari Jääskeläisen ja 24 muun valtuutetun aloite kohti vastuullista rakentamista

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu, esitys valtuustolle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Muutoksenhaku- ja valituskielto

Lisätiedot:
tilakeskusjohtaja Pekka Wallenius, puh. 040 749 2592
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)
rakennuttajapäällikkö Juha Vuorenmaa, puh. 040 534 6960
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko: **Kohti vastuullista rakentamista**	**Aloitteen tekijä/tekijät ja allekirjoitukset**
Kohti vastuullista rakentamista – Työvoiman hyväksikäytön torjunta rakennusalalla RT:n ohjekortti käyttöön Vantaalla Työvoiman hyväksikäyttö on valitettavan yleistä rakennusalalla. Ongelman taustalla ovat pitkät aliurakointiketjut ja ulkomaalaisen työvoiman oikeuksiensa tietämättömyys. Työperäinen hyväksikäyttö koskee erityisesti ulkomaalaisia työntekijöitä. Tilanteet vaihtelevat alipalkkauksesta ja työsyrjinnästä aina vakaviin ihmisoikeusloukkauksiin kuten pakkotyöhön. Tämä on saanut rakennusalan toimijat Rakennusteollisuuden ja Rakennusliiton yhdessä Euroopan Kriminaalipolitiikan Instituutti HEUNI:n tutkijoiden ja ammattimaisten kiinteistöjen omistajien ja rakennuttajien järjestö RAKLIn ja Helsingin kaupungin kanssa, kehittämään alan ohjeistusta. Yhteistyöstä syntyi uusi RT:n ohjekortti. Työvoiman hyväksikäytön torjunta rakennusalalla -ohjekortti sisältää keinoja ennaltaehkäistä ja tunnistaa työvoiman hyväksikäyttöä rakennusalalla sekä neuvoja, kuinka toimia epäilysten herätessä. Ohjekortti on tarkoitettu rakennuttajille, pääurakoitsijoille, taloyhtiöille sekä muille tilaaja-asemassa oleville tahoille. Alan toimijat näkevät, että ohjeiden noudattaminen edistää tervettä kilpailua ja reiluja työoloja sekä auttaa torjumaan harmaata taloutta ja talousrikoksia. Ohjeet perustuvat lain vaatimuksiin ja sisältävät huolellisuusvelvoitteeseen perustuvia toimenpiteitä, joilla edistetään vastuullisempaa yrityskulttuuria. Me valtuustoaloitteen allekirjoittaneet esitämme, että Vantaan kaupunki ottaa käyttöön Työvoiman hyväksikäytön torjunta rakennusalalla RT:n ohjekortin käyttöön omissa ja tytäryhtiöidensä rakennushankkeissa. Vantaalla 18.11.2024	Aloitteen tekijät Jari Jääskeläinen Aloitteen allekirjoittajat: 1. Sirpa Siru Kauppinen 2. Tiina Tuomela 3. Kai-Ari Lundell 4. Marjo Vacker 5. Jussi Särkelä 6. Nina Nummela 7. Antero Eerola 8. Minttu Sillanpää 9. Tuire Kaimio 10. Eeva Tikkanen 11. Funda Demiri 12. Mikko Viilo 13. Juha Järä 14. Pirjo Luokkala 15. Anu Hall 16. Tuomas Mutanen 17. Milad Dehghan 18. Naima El Issaoui 19. Vaula Norrena 20. Tia Seppänen 21. Maija Rautavaara 22. Niilo Kärki 23. Reija Friman 24. Aki Mäkipernaa

26 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 167 / 2024

VD/5492/03.01.02.00/2024

PT/HN/MT

Yksityishenkilö (jäljempänä korvauksenhakija) on jättänyt 20.7.2024 Vantaan kaupungille vahingonkorvausvaatimuksen koskien tapaturmaa Keimolan torin edustalla ns. Lincolnin aukio. Kaupunki on siirtänyt vahinkoasian vastuuvakuutuksen perusteella vakuutusyhtiön käsiteltäväksi. Vakuutusyhtiö on antanut asiassa kielteiset korvauspäätökset. Kaupungin vahinkorahaston asiamies on antanut asiassa 3.12.2024 hylkäävän päätöksen, josta korvauksenhakija on tehnyt oikaisuvaatimuksen 20.12.2024.

Korvausvaatimuksen mukaan vahinko tapahtui 13.7.2024 noin kello 3.39, kun hakija kompastui torin edustalla olleen rikkinäisen taideteoksen jalustaan ja loukkasi itsensä. Korvausvaatimuksen mukaan hakijan jalka tarttui rikkinäisen taideteoksen jalustaan mikä aiheutti kaatumisen. Hakija vaatii, että Vantaan kaupungin on suoritettava vahingonkorvauksena hakijalle 10 000,00 euroa sekä muut kulut.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus tulee tehdä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Vahinkorahaston asiamiehen päätös on lähetetty korvauksenhakijalle tiedoksi postitse 4.12.2024. Oikaisuvaatimus kaupunginhallitukselle on saapunut 20.12.2024 eli säädetyssä määräajassa.

Vahinkoasian käsittely

Vantaan kaupunki on siirtänyt vahinkoasian vastuuvakuutuksen perusteella vakuutusyhtiön käsiteltäväksi. Vakuutusyhtiö on kielteisessä päätöksessä todennut, että kaupunki on huolehtinut kunnossapidosta olosuhteiden sekä vahinkopaikan käyttötarkoituksen edellyttämällä tavalla ja asianmukaisesti. Vantaan kaupungin toiminnassa ei ole voitu todeta laiminlyöntejä.

Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvelvollisuus syntyy sille, joka tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle vahinkoa. Korvauksen hakijan tulee osoittaa aiheutunut vahinko, vahingonaiheuttajan tuottamus sekä näiden välinen syy-yhteys. Vahingonkärsijällä on myös velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää.

Vahingonkorvauslain mukaista tuottamusta arvioitaessa on harkittava, onko kyseessä tahallisuus, tuottamus vai tapaturma. Kunta on vastuussa tahallaan ja tietyissä tuottamuskysymyksissä aiheutuneesta vahingosta. Kunnan tuottamusta arvioidessa tulee huomioida tuottamuksen aste suhteessa tapahtuneeseen vahinkoon.

Vantaan kaupungin vastaavan tiemestarin antaman lausunnon perusteella vahingon on aiheuttanut ilkivaltaisesti rikotun taideteoksen maahan kiinnitetty jalusta. Vastaavalta tiemestarilta saadun selvityksen mukaan yksi pronssisista renkaista on irrotettu jalustastaan ilkivaltaisesti, jolloin taideteoksen kiinnitykseen käytetty jalusta on jäänyt vaarallisesti maahan ilman jalustan pronssirengasta. Vahingon on aiheuttanut ilkivaltaisesti rikotun taideteoksen osa. Vaurio ei ole ollut Vantaan kaupungin tiedossa ennen kuvattua vahinkotapahtumaa ja vaurio on korjattu sen tultua Vantaan kaupungin tietoon.

Vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä tehty oikaisuvaatimus

Oikaisuvaatimuksessa kerrotaan taideteoksen vaurion olleen alueen asukkaiden tiedossa jo kevätalvella 2023 (tarkoitetaan todennäköisesti 2024) ja asiasta olleen keskustelua myös asukasfoorumilla. Lisäksi oikaisuvaatimuksen mukaan “kyseessä ei ole ilkivalta, vaan oletuksena kunnan lumenaurauskuskin

huolimattomuudesta ja sen jälkeisestä piittaamattomuudesta yleisten alueiden kunnossapitoon, jättämällä ilmoittamatta vauriosta eteenpäin ja huolehtimalla rikkoontuneen teoksen korjauksesta tai tuon tyvijalustan pikaisesta poistamisesta”.

Kaupunkiympäristön toimialan vastine

Vastaavan tiemestarin antaman selvityksen mukaan oikaisuvaatimuksessa mainittu kevättalvella 2024 vaurioitunut teos ei ole se teos, johon rikkoutunut jalusta kuuluu vaan tiemestarin selvityksen mukaan kevättalvella 2024 on kaupungin toiminnan yhteydessä vaurioitunut toinen teos, jonka vauriot on korjattu ennen vahinkotapahtumaa. Tiemestari on yhtä mieltä siitä, ettei nyt kyseessä olevan pronssirenkaan/jalustan vaurio ole voinut syntyä ilman konevoimaa, mutta kaupungin tiedossa ei ole, koska ja kuinka vaurio on aiheutunut. Pronssirenkaan jalustan vaurio ole ollut Vantaan kaupungin tiedossa ennen vahinkotapahtumaa 13.7.2024.

Korvausvastuun syntyminen edellyttää yleensä vahingon aiheuttamista tahallisesti tai tuottamuksellisesti. Tuottamuksella tarkoitetaan moitittavaa menettelyä eli virhettä, huolimattomuutta tai laiminlyöntiä.

Asiassa ei ole esitetty mitään sellaisia uusia seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa alkuperäistä vakuutusyhtiön vahingonkorvauspäätöstä tai kaupungin omaa hallintopäätöstä annettaessa. Mikäli vahingonkärsijä ei ole tyytyväinen saamaansa ratkaisuun, voi korvauksia viime kädessä vaatia kaupungilta käräjäoikeudessa nostettavalla kanteella.

Vantaan kaupungin toiminnalla ei ole ollut vaikutusta tai mahdollisuutta vaikuttaa tapahtumien kulkuun tai vahingon sattumiseen. Näin ollen vahinkotapahtumaan ei liity Vantaan kaupungin osalta vahingonkorvausvastuuseen johtavaa tuottamusta, eli virhettä, huolimattomuutta tai laiminlyöntiä.

Vahinkorahaston asiamies esittää, että hakijan oikaisuvaatimus tulisi hylätä.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä extranetissä.

Kaupunginhallitus 10.2.2025 § 16

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 167 / 2024.

Päätös:
Päätettiin jättää asia pöydälle seuraavaan kokoukseen.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 26

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 167 / 2024.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
Vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

27 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 170/2024

VD/7882/03.01.02.00/2024

PT/JI/JT/TR/MT

Korvauksenhakija on toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen koskien vahinkorahaston asiamiehen tekemää päätöstä § 170/2024. Esitetään oikaisuvaatimusta hylättäväksi.

Hakija on toistanut oikaisuvaatimuksessaan 158,71 euron vahingonkorvausvaatimuksensa koskien 14.10.2024 kello 17.50 Koivukylän puistotiellä tapahtunutta ajoneuvovahinkoa, jossa hakijan auto osui ajoradalla olleeseen päällystevaurioon. Vahingon seurauksena auton rengas tyhjeni.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus tulee tehdä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Vahinkorahaston asiamiehen päätös on lähetetty korvauksenhakijalle tiedoksi sähköisesti 4.12.2024. Oikaisuvaatimus kaupunginhallitukselle on saapunut 12.12.2024 eli säädetyssä määräajassa.

Asian oikeudellinen arviointi
Vahingonkorvauslain mukaan toiselle tahallaan tai tuottamuksesta aiheutettu vahinko on korvattava. Näyttötaakka vahingosta on korvausta vaativalla taholla. Kaupungin vahingonkorvausvelvollisuuden syntymistä arvioidaan sekä vahingonkorvauslain (412/1974) että kunnossapitolain (669/1978) kunnossapidon laatutasoa määrittävien säännösten kautta.

Kadun kunnossapito kuuluu lain mukaan kunnalle. Kunnossapito käsittää ne toimenpiteet, joiden tarkoituksena on pitää katu liikenteen tarpeiden edellyttämässä tyydyttävässä kunnossa. Kunnan vastuu kunnossapitäjänä määräytyy vahingonkorvauslain ohella myös tiettyjen oikeuskäytännössä kehittyneiden erityisperiaatteiden pohjalta. Korostetun huolellisuusvelvollisuuden ohella kunnossapitäjä on näiden mukaan myös vastuuvapaus tilanteissa, joissa vahingot eivät ole olleet ennakoitavissa tai kohtuullisin toimenpitein torjuttavissa.

Vahingonkorvauslain tuottamusperiaatteen vuoksi pelkkä tien huono kunto ei yksinään aikaansaa korvausvastuuta kunnossapitäjälle, vaan lisäedellytyksenä on myös selkeästi huolimaton tai virheellinen kunnossapito tai tavanomaisten kunnossapitoon kuuluvien toimenpiteiden laiminlyönti.

Vahingonkärsijällä on velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää. Vaaran ja vahingon välttämiseksi tienkäyttäjän on noudatettava liikennesääntöjä sekä olosuhteiden edellyttämää huolellisuutta ja varovaisuutta. Ajoneuvon nopeuden ja etäisyyden sovittamisessa on huomioitava tien kunto, sää ja keliolosuhteet, näkyvyys, ajoneuvon kuormitus ja kuorman laatu sekä muut olosuhteet. Tienkäyttäjän tulee sopeuttaa nopeutensa ja havaintokykynsä sen mukaisesti, että mahdollisen yllättävän esteen tai vastaavan pystyy joko väistämään tai tarvittaessa pysähtymään.

Päällystevauriot voivat syntyä keliolosuhteiden ja liikenteen kuluttavan vaikutuksen seurauksena ajoratoihin hyvinkin nopeasti. Vaikkakin vaurioiden syntyminen tällaisissa olosuhteissa on sinänsä ennakoitavissa, ei yksittäisten vauriokohtien sijaintia ja syntymisajankohtaa voida ennustaa. Vaurioiden tullessa kunnossapitäjän tietoon pitää tälle myös taata kohtuullinen aika saattaa katu lain edellyttämään tyydyttävään kuntoon. Näin ollen kadussa esiintyvät vauriot eivät yksinään tarkoita kadun kunnossapidon laiminlyöntiä.

Vantaan kaupungin alueurakoitsija on lausunnossaan kertonut, että kunnossapidon toimesta mahdollisesti ajoradalla olevat kuopat tasataan, kun niistä tehdään havainto oman toiminnan yhteydessä tai saadaan havainto tienkäyttäjältä tai viranomaiselta. Kyseisestä kohteesta ei ollut tullut erillistä ilmoitusta.

Tarkastusajoa alueella on tehty 12.10.2024 kello 14.03 ja silloin ei ole havaittu toimenpiteitä vaativia päällystevaurioita. Päällystevauriot on havaittu 16.10.2024 kello 12.43 suoritetussa tarkastusajossa. Urakoitsija on havainnon saatuaan välittömästi 16.10.2024 kello 13.27 tehnyt tarvittavat korjaukset. Korvauksen hakijalla on ollut matalaprofiilirenkaat 215/40, jolloin on otettu tietoinen riski rengasvaurion syntymiselle.

Kaupungilla on myös oltava kohtuullinen aika korjata päällystevauriot, eikä kaupungilta voida edellyttää päällystevaurioiden välitöntä korjaamista. Kohtuullinen aika lasketaan siitä, kun vaurio on havaittu kaupungin omassa tarkastuksessa tai vauriosta on saatu ilmoitus.

Edellä esitetyillä perusteilla kaupunki katsoo, ettei se ole laiminlyönyt kunnossapitolain mukaisia velvollisuuksiaan eikä kaupunki siten ole asiassa korvausvelvollinen.

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 24.2.2025 § 27

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 170 / 2024.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
Vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

28 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 7 / 2025

VD/6488/03.01.02.00/2024

PT/HN/MT

Korvauksenhakija on 23.1.2025 toimittanut Vantaan kaupungille oikaisuvaatimuksen vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 7 / 2025. Vahinkorahaston asiamies on 16.1.2025 hylännyt korvauksenhakijan esittämän korvausvaatimuksen sillä perusteella, että määräaikaan mennessä ei ole toimitettu pyydettyjä lisäselvityksiä.

Taustaa

Hakija on vaatinut Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelta korvausta kahdesta erillisestä tietosuojaloukkauksesta, joista toinen on tapahtunut 2021 ja toinen 2023. Korvausvaatimus molemmista tapahtumista yhteensä on ollut 6 000 euroa. Vantaan ja Keravan hyvinvointialue on siirtänyt asian käsittelyn vuoden 2021 tapahtumien osalta Vantaan kaupungille.

Vantaan kaupungin taholta on 3.12.2024 pyydetty hakijaa yksilöimään sen, kuinka suuri osa hänen korvausvaatimuksestaan kohdistuu vuoteen 2021. Hakijaa on kehotettu ilmoittamaan 18.12.2024 mennessä aiheutuneen vahingon määrä. Hakija ei ole 18.12.2024 mennessä toimittanut lisäselvitystä. Hakijan korvausvaatimus on jätetty yksilöimättömänä tutkimatta.

Oikaisuvaatimus perusteluineen

Hakija on jättänyt oikaisuvaatimuksen asiassa. Oikaisuvaatimuksessa hän ilmoittaa, että Vantaan ja Keravan hyvinvointialue on 18.9.2024 pyytänyt häntä erittelemään hänen korvausvaatimuksensa. Hakija on ilmoittanut hyvinvointialueelle, että hän vaatii ensimmäisestä vahingosta korvausta 1 500 euroa ja toisesta vahingosta 4 500 euroa. Oikaisuvaatimuksessa hakija tiedustelee myös, mihin lain pykälään kuuluu oikeus jättää korvausasia käsittelemättä, jos hakija ei ole vastannut pyyntöön 15 päivän sisällä.

Päätöksen perustelut

Hakija on vastannut Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen esittämään lisätietopyyntöön, mutta ei Vantaan kaupungin lisätietopyyntöön. Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle esitetty vastaus vahingonkorvausvaatimuksen erittelemisestä ei ole tullut Vantaan kaupungin tietoon.

Hallintolain 31 §:n 2 momentin mukaan asianosaisen on esitettävä selvitystä vaatimuksensa perusteista. Asianosaisen on muutoinkin myötävaikutettava vireille panemansa asian selvittämiseen. Hallintolain 33 §:n mukaan asiakirjan täydentämistä, selityksen antamista ja selvityksen esittämistä varten on asetettava asian laatuun nähden riittävä määräaika. Asianosaiselle on ilmoitettava, ettei määräajan noudattamatta jättäminen estä asian ratkaisemista.

Koska hakija ei ole esittänyt yksilöityä vahingonkorvausvaatimusta vuoden 2021 tapahtumien osalta, ei kaupungilla ole ollut muuta vaihtoehtoa kuin hylätä vaatimus yksilöimättömänä. Vantaan ja Keravan hyvinvointialueelle annettu lisätieto ei ole tullut Vantaan kaupungin tietoon.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä extranetissä.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 28

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 7 / 2025.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
Vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

29 § Oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätökseen § 9 / 2025

VD/5527/03.01.02.00/2024

PT/HN/MT

Yksityishenkilö (jäljempänä korvauksenhakija) on jättänyt 27.7.2024 Vantaan kaupungille vahingonkorvausvaatimuksen koskien rakentamisen aiheuttamasta halkeamasta. Kaupunki on siirtänyt vahinkoasian vastuuvakuutuksen perusteella vakuutusyhtiön käsiteltäväksi. Vakuutusyhtiö on antanut asiassa kielteisen korvauspäätöksen. Kaupungin vahinkorahaston asiamies on antanut asiassa 22.1.2025 hylkäävän päätöksen, josta korvauksenhakija on tehnyt oikaisuvaatimuksen 6.2.2025.

Korvausvaatimuksen mukaan korvauksenhakijan kylpyhuoneessa on kaakelissa hiushalkeama, joka ulottuu kahden laatan alueelle. Halkeama on seinän alaosassa. Mikäli korjaustyö onnistuu ilman vesieristeen vahingoittumista, on kustannusarvo 586,00 euroa. Koska riski vesieristeen vahingoittumiselle on suuri, vaatii korvauksenhakija aiheutuneenvaivan sekä mahdollisen arvon aleneman johdosta korvausta yhteensä 2.600,00 euroa.

Kuntalain 138 §:n mukaan oikaisuvaatimus tulee tehdä 14 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Vahinkorahaston asiamiehen päätös on lähetetty korvauksenhakijalle sähköisesti 22.1.2025. Oikaisuvaatimus kaupunginhallitukselle on saapunut 6.2.2025 eli säädetyssä määräajassa.

Vahinkoasian käsittely

Vantaan kaupunki on siirtänyt vahinkoasian vastuuvakuutuksen perusteella vakuutusyhtiön käsiteltäväksi. Vakuutusyhtiö on kielteisessä päätöksessä todennut, että Vantaan kaupungin toiminnassa ei ole voitu todeta laiminlyöntejä.

Vahingonkorvauslain 2 luvun 1 §:n mukaan korvausvelvollisuus syntyy sille, joka tahallaan tai huolimattomuudellaan aiheuttaa toiselle vahinkoa. Korvauksenhakijan tulee osoittaa aiheutunut vahinko, vahingonaiheuttajan tuottamus sekä näiden välinen syy-yhteys. Vahingonkärsijällä on myös velvollisuus mahdollisuuksiensa mukaan rajoittaa kärsimänsä vahingon määrää.

Vantaan kaupungin työpäällikön antaman lausunnon perusteella kiinteistössä on suoritettu katselmus mahdollisten louhintatöiden varalta. Kadun ja vesihuollon rakentaminen on aloitettu marraskuussa 2022 ja valmistunut maaliskuussa 2023. Tien päällys- ja kivityöt tehtiin kesän 2023 aikana. Kilterinkujalle tehtiin myös jätevesiviemärin rakennustyö, joka aloitettiin marraskuussa 2023 ja on valmistunut maaliskuussa 2024. Lausunnon mukaan Vantaan kaupungin teettämät työt eivät vaatineet tärinää aiheuttavia maanrakennustöitä.

Vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä tehty oikaisuvaatimus

Korvauksenhakija vaatii oikaisua vahinkorahaston asiamiehen päätökseen rakentamisen aiheuttamasta halkeamasta.

”Se, että vahinko on huomattu vasta useita kuukausia Vantaan kaupungin teettämien töiden päätyttyä, on täysin luonnollista. Kyse on hiushalkeamasta, joka on kylpyhuoneessa lähellä lattianrajaa eikä katseen korkeudella. Halkeama on helppo havaita, kun siihen kiinnittää huomiota, mutta sijaintinsa vuoksi se jää helposti havaitsematta. Ulkonäöltään hiushalkeama näyttää samalta kuin ehjä laatta, johon on tarttunut

hius. Halkeama ei ole kiinnittänyt huomiota, koska olen itse pitkähiuksinen ja laattojen pintaan tarttuu yhtenään omia hiuksia.

Päätöksen mukaan havaittujen vahinkojen ja maanrakennustöiden välillä ei ole varmistettua syy-yhtyettä. Asunnossani tehtiin Vantaan kaupungin toimeksiannosta katselmus, jonka suoritti Kalliotekniikka Consulting Engineers Oy. Tässä katselmuksessa kaikki huoneet, mukaan lukien kylpyhuone ja sen laatat, käytiin systemaattisesti läpi eikä asunnossani havaittu vikoja. Mitä hyötyä tästä katselmuksesta on, jos se ei riitä todistamaan, että vahingon ja maanrakennustöiden välillä on syy-yhteys? Miksi katselmus ylipäätään tehtiin, jos sillä ei ole mitään painoarvoa? Katson, että päätös on tehty väärin perustein: se että katselmuksessa ei havaittu vahinkoa, kun kaikki huoneet käytiin läpi ja huomiota kiinnitettiin nimenomaan seiniin ja mahdollisiin halkeamiin, osoittaa, että vahinko on tapahtunut maanrakennustöiden aikana. Ei ole perusteltua sanoa, että syy-yhteyttä ei olisi.

Päätöksen mukaan Vantaan kaupungin toiminnassa ei ole voitu havaita laiminlyöntejä. Se ei silti sulje pois, että syy-yhteyttä ei olisi ja että Vantaan kaupungin toimien seurauksena kunnan jäsenelle on koitunut vahinkoa.”

Kaupunkiympäristön toimialan vastine

Työpäällikön antaman lausunnon mukaan Kilterinkaaressa aloitettiin kadun ja vesihuollon rakentaminen 11.11.2022. Kyseisessä kiinteistössä / asunnossa suoritettiin kiinteistökatselmus vesihuollon rakentamisessa mahdollisesti tulevien louhintatöiden johdosta. Kohteessa ei kuitenkaan jouduttu teettämään louhintatöitä. Työ kohteessa on ollut normaalia kadun- ja vesihuollon rakentamista, eikä tärinää aiheuttavia louhintatöitä ole kohteessa ollut. Työpäällikkö katsoo, ettei tehty työ ole voinut aiheuttaa kahden laatan halkeamista. Kohteessa on kuitenkin koko ajan ollut, kuten korvausvaatimuksessa todetaan, kiinteistöä vastapäätä Kilterinkujan toisella puolella käynnissä rakennustyö. Kohde on useamman kerrostalon kokonaisuus ja siinä mahdollisesti suoritetusta louhintatöistä ei ole tietoa.

Korvausvaatimuksen mukaan vahinko on havaittu heinäkuussa 2024.

Vahinko on siis havaittu vasta useita kuukausia Vantaan kaupungin teettämien töiden päätyttyä, eikä näissä töissä ole tehty tärinää aiheuttavia rakennustöitä.

Korvausvastuun syntyminen edellyttää yleensä vahingon aiheuttamista tahallisesti tai tuottamuksellisesti. Tuottamuksella tarkoitetaan moitittavaa menettelyä eli virhettä, huolimattomuutta tai laiminlyöntiä.

Asiassa ei ole esitetty mitään sellaisia uusia seikkoja, jotka eivät olisi olleet tiedossa alkuperäistä vakuutusyhtiön vahingonkorvauspäätöstä tai kaupungin omaa hallintopäätöstä annettaessa. Mikäli vahingonkärsijä ei ole tyytyväinen saamaansa ratkaisuun, voi korvauksia viime kädessä vaatia kaupungilta käräjäoikeudessa nostettavalla kanteella.

Vantaan kaupungin toiminnalla ei ole ollut vaikutusta tai mahdollisuutta vaikuttaa tapahtumien kulkuun tai vahingon sattumiseen. Näin ollen vahinkotapahtumaan ei liity Vantaan kaupungin osalta vahingonkorvausvastuuseen johtavaa tuottamusta, eli virhettä, huolimattomuutta tai laiminlyöntiä.

Vakuutuskoordinaattori esittää, että hakijan oikaisuvaatimus tulisi hylätä.

Oikaisuvaatimus, vahinkorahaston asiamiehen päätös sekä vahinkorahaston päätöksen valmisteluvaiheessa käytössä ollut lausunto ja muu asiaan vaikuttanut materiaali ovat kaupunginhallituksen jäsenten nähtävillä extranetissä.

Kaupunginhallitus 24.2.2025 § 29

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään edellä mainituin perustein hylätä hakijan oikaisuvaatimus vahinkorahaston asiamiehen päätöksestä § 9 / 2025.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Lisätiedot:
Vahinkorahaston asiamies Hannele Nordman,
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Muutoksenhakuohje 1. Oikaisuvaatimus

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit vaatia siihen oikaisua **Vantaan kaupunginhallitukselta** eli tehdä siitä oikaisuvaatimuksen.

Oikaisuvaatimuksen voit tehdä:

lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa
- päätös on muuten lainvastainen

ja/tai
tarkoituksenmukaisuusperusteella, eli päätöksen sisältöön liittyvillä perusteilla.

Voit tehdä oikaisuvaatimuksen, jos olet kunnan jäsen. Asianosaisena voit tehdä oikaisuvaatimuksen kunnan jäsenyydestä riippumatta, jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Oikaisuvaatimuksen toimittaminen

Toimita oikaisuvaatimus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Oikaisuvaatimus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä. Myöhässä tullutta oikaisuvaatimusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä
- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana.

Voit toimittaa oikaisuvaatimuksen sähköpostilla tai sähköisen asiointipalvelun kautta, postittamalla tai henkilökohtaisesti Tikkurilan Vantaa-Infoon sen aukioloaikana. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa oikaisuvaatimuksen vielä seuraavana arkipäivänä.

Tee oikaisuvaatimus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Jos sinulla on vaatimustasi tukevia asiakirjoja, liitä ne oikaisuvaatimukseen mukaan. Lopuksi ilmoita yhteystietosi ja kotikuntasi ja allekirjoita oikaisuvaatimus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Jos käytät laillista edustajaa, oikaisuvaatimuksessa tulee olla myös edustajan vastaavat tiedot.

Oikaisuvaatimus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vantaan kaupunginhallituksen yhteystiedot:

Postiosoite: Vantaan kaupungin kirjaamo, PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Käyntiosoite: Kirjaamon asiakaspalvelu/Tikkurilan Vantaa-Info, Dixi (2. krs.), Ratatie 11, 01300 Vantaa
(Tarkista aukiolo soittamalla tai osoitteesta https://www.vantaa.fi/vantaa-info)
Puhelin: (09) 83911 (vaihde)
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Asiointipalvelun osoite: Kirjaudu sisään (https://asiointi-vantaa.digiloikka.fi/prod/eservices/available/start/Oikaisuvaatimus-paatokselle)

Muutoksenhakuohje 2. Kunnallisvalitus oikaisuvaatimuksesta annettuun päätökseen

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet tehnyt päätöksestä aiemmin oikaisuvaatimuksen. Kunnan jäsenenä voit tehdä valituksen, jos päätös on muuttunut oikaisuvaatimuksen takia.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Kunnan jäsenen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:
- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä,
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat (ellet ole niitä aiemmin toimittanut oikaisuvaatimuksen yhteydessä). Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Vahingonkorvausasiassa hallinto-oikeus voi tutkia ainoastaan, onko päätös tehty muodollisesti oikein. Vahingonkorvauksen perustetta tai määrää koskevan riita-asian käsittelee sen sijaan toimivaltainen yleinen tuomioistuin (käräjäoikeus).

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Ajantasainen tieto maksuista löytyy tuomioistuinlaitoksen sivustolta.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: Aloita asiointi (https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet/#/)
Virka-aika: klo 8.00–16.15

Muutoksenhakuohje 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

3.1. Tähän p**äätökseen, joka koskee vain valmistelua tai täytäntöönpanoa**, ei saa hakea muutosta.
(Kuntalaki 136 §)

3.2. Tähän **päätökseen, joka koskee hankintaoikaisua**, ei saa hakea muutosta.
(Hankintalaki 135 §)

3.3. Tähän **päätökseen, joilla on päätetty olla käyttämättä etuosto-oikeutta**, ei saa hakea muutosta.
(Etuostolaki 22 § 3 mom.)

3.4. Tähän oikaisuvaatimuksen johdosta annettuun **päätökseen, joka koskee verotusta**, ei saa hakea muutosta.
(Veronkantolain 51 § 1 mom. ja 50 § 7 mom.)

Muutoksenhakuohje 4. Hankintaoikaisuohje ja valitusosoitus

Julkista hankintaa koskevaan päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun voidaan julkisista hankinnoista ja käyttöoikeussopimuksista annetun lain (1397/2016, jäljempänä hankintalaki) mukaan hakea muutosta vaatimalla hankintayksiköltä oikaisua (jäljempänä hankintaoikaisu). Asia voidaan myös saattaa valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi.

Hankintaa koskevasta asiasta voi tehdä hankintayksikölle oikaisuvaatimuksen tai markkinaoikeudelle toimitettavan valituksen se, jota asia koskee (jäljempänä asianosainen). Asianosainen on se, jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa.

I Hankintaoikaisuohje

Hankintaoikaisuvaatimuksen kohde

Hankintayksikön päätökseen tai muuhun hankintamenettelyssä tehtyyn ratkaisuun tyytymätön voi vaatia hankintalain 132–135 §:n mukaan hankintaoikaisua. Hankintaoikaisua voi vaatia hankintayksiköltä kirjallisesti tarjouskilpailuun osallistunut tarjoaja tai osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee.

Hankintaoikaisuvaatimuksen tekemiselle säädetty aika

Asianosaisen on vaadittava hankintaoikaisua 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintayksikön päätöksestä valitusosoituksineen tai muusta hankintamenettelyssä tehdystä ratkaisusta. Vaatimus on esitettävä määräajan viimeisenä päivänä ennen virka-ajan päättymistä.

Tiedoksisaantipäivää ei lueta oikaisuvaatimusaikaan. Jos määräajan viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi oikaisuvaatimuksen tehdä ennen viraston aukioloajan päättymistä ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi hallintolain (434/2003) 59 §:n mukaisesti postitse kirjeellä, katsotaan asianosaisen saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi hallintolain (434/2003) 60 §:n mukaisesti, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Hankintaoikaisua koskevan vaatimuksen sisältö

Hankintaoikaisuvaatimuksesta on käytävä ilmi vaatimukset perusteineen. Vaatimuksesta on käytävä ilmi oikaisua vaativan nimi sekä tarvittavat yhteystiedot asian hoitamiseksi.
Vaatimukseen on liitettävä asiakirjat, joihin vaatimuksen tekijä vetoaa, mikäli ne eivät jo ole hankintayksikön hallussa.

Toimitusosoite

Hankintaoikaisu toimitetaan osoitteeseen:

Vantaan kaupungin kirjaamo
Kaupunginhallitus
PL 1100, 01030 Vantaan kaupunki
Sähköpostiosoite: kirjaamo@vantaa.fi
Puhelin (kirjaamo): 09-839 22184, fax: 09-8392 4163

Virka-aika: ma - pe 8.15 - 16.00

Hankintaoikaisun vireilletulo ja käsittely eivät vaikuta siihen määräaikaan, jonka kuluessa asianosainen voi hankintalain nojalla hakea muutosta valittamalla markkinaoikeuteen.

II Valitusosoitus markkinaoikeuteen

Muutoksenhaun kohde ja rajoitukset

Tarjoaja, osallistumishakemuksen tehnyt ehdokas tai muu taho, jota asia koskee, voi saattaa asian markkinaoikeuden käsiteltäväksi tekemällä valituksen.

Valituksella markkinaoikeuden käsiteltäväksi voidaan saattaa hankintayksikön päätös tai hankintayksikön muu hankintamenettelyssä tehty ratkaisu, jolla on vaikutusta ehdokkaan tai tarjoajan asemaan.

Markkinaoikeuden käsiteltäväksi valituksella ei voida saattaa hankintayksikön sellaista päätöstä tai muuta ratkaisua, joka koskee:
1) yksinomaan hankintamenettelyn valmistelua;
2) sitä, että hankintasopimusta ei jaeta osiin 75 §:n nojalla; tai
3) sitä, että 93 §:ssä tarkoitetun kokonaistaloudellisen edullisuuden perusteena käytetään yksinomaan halvinta hintaa tai kustannuksia.

Puitejärjestelyyn perustuva hankinta

Puitejärjestelyyn perustuvaan hankintaan ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää, tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskeva ratkaisu

Dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevaan hankintayksikön ratkaisuun ei saa hakea muutosta valittamalla, jollei markkinaoikeus myönnä asiassa käsittelylupaa hankintalain 146 §:n mukaisesti. Lupa on

myönnettävä, jos asian käsittely on lain soveltamisen kannalta muissa samanlaisissa asioissa tärkeää tai siihen on painava, hankintayksikön menettelyyn liittyvä syy.

Sähköinen tiedoksianto

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi sähköisesti, asianosaisen katsotaan saaneen tiedon hankintapäätöksestä oheisasiakirjoineen sinä päivänä, jolloin sähköinen viesti on vastaanottajan käytettävissä tämän vastaanottolaitteessa siten, että viestiä voidaan käsitellä. Asianosainen on saanut tiedon päätöksestä lähettämispäivänä, jollei asianosainen esitä luotettavaa selvitystä tietoliikenneyhteyksien toimimattomuudesta tai vastaavasta muusta seikasta, jonka johdosta sähköinen viesti on saapunut asianosaiselle myöhemmin.

Tiedoksianto kirjeitse

Mikäli hankintapäätös on annettu tiedoksi postitse kirjeellä, asianosaisen katsotaan saaneen asiasta tiedon seitsemäntenä päivänä sen lähettämisestä, jollei asianosainen näytä saaneen tiedon myöhemmin.

Tiedoksianto saantitodistuksella

Mikäli hankintapäätös on annettu todisteellisesti tiedoksi, asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon saantitodistuksen osoittamana aikana tai erilliseen tiedoksisaantitodistukseen merkittynä aikana.

Muutoksenhakuaika

Valitus on tehtävä kirjallisesti 14 päivän kuluessa siitä, kun asianosainen on saanut tiedon hankintaa koskevasta päätöksestä valitusosoituksineen. Tiedoksisaantipäivää ei lasketa mukaan valitusaikaan.
Valituksen tulee olla perillä valitusajan viimeisenä päivänä ennen markkinaoikeuden virka-ajan päättymistä.

Muutoksenhakuaika suorahankinnassa

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 131 §:ssä tarkoitetun suorahankintaa koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, valitus on tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Mikäli hankintayksikkö on julkaissut suorahankinnasta jälki-ilmoituksen, mutta ei suorahankintaa koskevaa ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa siitä, kun suorahankinnasta on julkaistu jälki-ilmoitus Euroopan unionin virallisessa lehdessä.

Mikäli hankintayksikkö ei ole julkaissut suorahankinnasta ilmoitusta tai jälki-ilmoitusta, suorahankintaa koskeva valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa siitä, kun hankintasopimus on tehty.

Sopimusmuutosta koskeva ilmoitus

Mikäli hankintayksikkö on toimittanut julkaistavaksi hankintalain 58 §:n 1 momentin 9 kohdassa tarkoitetun sopimusmuutosta koskevan ilmoituksen Euroopan unionin virallisessa lehdessä, on valitus tehtävä 14 päivän kuluessa ilmoituksen julkaisemisesta.

Poikkeukset säännönmukaisesta valitusajasta

Valitus on tehtävä 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista, jos hankintayksikkö on tehnyt hankintapäätöksen jälkeen hankinta- tai käyttöoikeussopimuksen 130 §:n 1 tai 3 kohdan nojalla noudattamatta odotusaikaa. Odotusaikaa ei tarvitse noudattaa, jos sopimus koskee puitejärjestelyn perusteella tehtävää hankintaa tai sopimus koskee dynaamisen hankintajärjestelmän sisällä tehtävää hankintaa.

Valitus on tehtävä kuuden kuukauden kuluessa hankintapäätöksen tekemisestä siinä tapauksessa, että ehdokas tai tarjoaja on saanut tiedon hankintapäätöksestä valitusosoituksineen ja hankintapäätös tai valitusosoitus on ollut olennaisesti puutteellinen.

Valituksen sisältö

Valituksessa on ilmoitettava hankinta-asia, jota valitus koskee, sekä valittajan vaatimukset ja niiden perusteet. Puitejärjestelyyn perustuvan hankinnan ja dynaamiseen hankintajärjestelmään hyväksymistä koskevan ratkaisun osalta valituskirjelmässä on esitettävä, minkä vuoksi käsittelylupa tulisi myöntää.

Valituksessa on ilmoitettava valittajan nimi ja kotikunta. Jos valittajan puhevaltaa käyttää hänen laillinen edustajansa tai asiamiehensä tai jos valituksen laatija on joku muu henkilö, valituksessa on ilmoitettava myös tämän nimi ja kotikunta. Lisäksi on ilmoitettava postiosoite ja puhelinnumero, joihin asiaa koskevat ilmoitukset valittajalle voidaan toimittaa. Valittajan, laillisen edustajan tai asiamiehen on allekirjoitettava valituskirjelmä.

Valitukseen on liitettävä alkuperäisenä tai jäljennöksenä päätös, johon haetaan muutosta, sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi tai muu selvitys valitusajan alkamisen ajankohdasta. Valitukseen on liitettävä asiakirjat, joihin valittaja vetoaa vaatimuksensa tueksi. Asiamiehen on liitettävä valituskirjelmään valtakirja, kuten hallintolainkäyttölain 21 §:ssä säädetään.

Valituksen toimittaminen

Valitus on toimitettava markkinaoikeudelle. Valituksen voi toimittaa markkinaoikeuden kansliaan henkilökohtaisesti, asiamiestä käyttäen, lähetin välityksellä, postitse, telekopiona, asiointipalvelussa tai sähköpostin avulla kuten sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetussa laissa (13/2003) säädetään. Jos vireillepanon viimeinen päivä on pyhäpäivä, itsenäisyyspäivä, vapunpäivä, joulu- tai juhannusaatto tai arkilauantai, voi asiakirjat toimittaa markkinaoikeudelle ensimmäisenä arkipäivänä sen jälkeen.

Valitusperusteeseen perustuva muutoksenhakukielto

Hankintalain 163 §:n mukaan markkinaoikeuden toimivaltaan kuuluvaan asiaan ei saa hakea muutosta kuntalain eikä hallintolainkäyttölain nojalla.

Muutoksenhausta ilmoittaminen hankintayksikölle

Hankintalain 148 §:n nojalla hankinta-asiaan muutosta hakevan on kirjallisesti ilmoitettava hankintayksikölle asian saattamisesta markkinaoikeuden käsiteltäväksi. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikölle viimeistään silloin, kun hankintaa koskeva valitus toimitetaan markkinaoikeuteen. Ilmoitus on toimitettava hankintayksikön kohdassa I mainittuun osoitteeseen.

Oikeudenkäyntimaksu

Muutoksenhakijalta peritään käsittelystä markkinaoikeudessa oikeudenkäyntimaksua 2 120 euroa alle miljoonan euron hankinnassa. Jos hankinnan arvo on vähintään 1 miljoona euroa, käsittelymaksu on 4 240 euroa. Mikäli hankinnan arvo on vähintään 10 miljoonaa euroa, käsittelymaksu on 6 350 euroa.

Yksityishenkilön oikeudenkäyntimaksu markkinaoikeudessa on 530 euroa.

Markkinaoikeuden osoite ja muut yhteystiedot

Markkinaoikeus
Radanrakentajantie 5
00520 Helsinki
puh. 029 56 43300
fax 029 56 43314
markkinaoikeus(at)oikeus.fi
asiointipalvelun osoite: Aloita asiointi (https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet/#/)

Muutoksenhakuohje 5. Valitus asemakaavan muutosta koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos
- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Voit tehdä valituksen myös, jos olet kunnan jäsen. Poikkeuksen tähän muodostavat vaikutukseltaan vähäiset muutokset muuhun asemakaavaan kuin ranta-asemakaavaan. Näihin vaikutukseltaan vähäisiin muutoksiin kunnan jäsenellä ei ole valitusoikeutta. Vaikutukseltaan vähäisenä ei ole pidettävä asemakaavan muutosta, jossa
- muutetaan rakennuskorttelin tai muun alueen pääasiallista käyttötarkoitusta
- supistetaan puistoja tai muita lähivirkistykseen osoitettuja alueita
- nostetaan rakennusoikeutta tai rakennuksen sallittua korkeutta ympäristöön laajemmin vaikuttavalla tavalla
- heikennetään rakennetun ympäristön tai luonnonympäristön arvojen säilymistä tai
- muutetaan kaavaa muulla näihin rinnastettavalla tavalla.

Valituksen voi tehdä myös
- viranomainen toimialaansa kuuluvissa asioissa
- maakunnan liitto ja kunta, joiden alueella kaavassa osoitetulla maankäytöllä on vaikutuksia
- rekisteröity paikallinen tai alueellinen yhteisö toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän** kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita. Kunnan jäsenen ja asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot. Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Ajantasainen tieto maksuista löytyy tuomioistuinlaitoksen sivustolta.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:
Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079, Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: Aloita asiointi (https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet/#/)

Virka-aika: klo 8.00–16.15

Muutoksenhakuohje 6. Valitus rakennuskieltoa koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätöksen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen eli päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuksiisi tai etuihisi.

Valituksen voi tehdä myös asiassa julkista etua valvova viranomainen.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisten katsotaan saaneen tiedon päätöksestä seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internet-sivulla.

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Ajantasainen tieto maksuista löytyy tuomioistuinlaitoksen sivustolta.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: Aloita asiointi (https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet/#/)
Virka-aika: klo 8.00–16.15

Muutoksenhakuohje 7. Valitus etuosto-oikeuden käyttämistä koskevassa asiassa

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet

- ostaja tai
- myyjä.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **30 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat sekä todistus siitä, minä päivänä päätös on annettu tiedoksi, tai muu selvitys valitusajan alkamisesta. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotikunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Ajantasainen tieto maksuista löytyy tuomioistuinlaitoksen sivustolta.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 0295642000, faksi: 0295642079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: Aloita asiointi (https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet/#/)
Virka-aika: klo 8.00–16.15

Muutoksenhakuohje Hallintovalitus hallinto-oikeudelle yksilöasioissa

Jos olet tyytymätön tähän päätökseen, voit hakea siihen muutosta **Helsingin hallinto-oikeudelta**.

Valituksen voit tehdä lainmukaisuusperusteella, eli jos

- päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä
- päätöksen tehnyt toimielin on ylittänyt toimivaltansa ja/tai
- päätös on muuten lainvastainen.

Voit tehdä valituksen, jos olet asianosainen, eli jos päätös kohdistuu sinuun tai se vaikuttaa välittömästi oikeuksiisi, velvollisuuksiisi tai etuihisi.

Valituksen toimittaminen

Toimita valitus **14 päivän kuluessa** päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus on tehtävä viimeistään määräajan viimeisenä päivänä ennen viraston aukioloajan päättymistä. Myöhässä tullutta valitusta ei tutkita.

Asianosaisen katsotaan saaneen tiedon päätöksestä, jollei muuta näytetä:

- seitsemän päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä
- kolmen päivän kuluttua sähköisen viestin lähettämisestä tai
- saantitodistuksen osoittamana aikana/ erilliseen tiedoksiantotodistukseen merkittynä aikana

Voit toimittaa valituksen henkilökohtaisesti, postittamalla tai sähköisesti. Jos viimeinen palautuspäivä osuu viikonlopulle tai pyhäpäiväksi, voit toimittaa valituksen vielä seuraavana arkipäivänä virka-aikana.

Tee valitus kirjallisena ja kerro siinä mitä muutoksia haluat päätökseen ja millä perusteella. Liitä mukaan valituksen kohteena oleva päätös ja vaatimusta tukevat asiakirjat. Ilmoita valituksessa kotikuntasi ja yhteystietosi ja allekirjoita se. Jos sinulla on laillinen edustaja, valituksessa tulee olla sinun nimen ja kotikunnan lisäksi myös tämän nimi, kotilunta, yhteystiedot ja allekirjoitus. Sähköistä asiakirjaa ei tarvitse allekirjoittaa, mutta siitä on käytävä ilmi lähettäjän tiedot.

Valitus toimitetaan aina omalla vastuulla.

Muutoksenhakijalta peritään oikeudenkäyntimaksu sen mukaan kuin tuomioistuinmaksulaissa (1455/2015) säädetään. Ajantasainen tieto maksuista löytyy tuomioistuinlaitoksen sivustolta.

Helsingin hallinto-oikeuden yhteystiedot:

Käynti- ja postiosoite: Radanrakentajantie 5, 00520 Helsinki
Puhelin: 029 56 42000, faksi: 029 56 42079
Sähköpostiosoite: helsinki.hao@oikeus.fi
Asiointipalvelun osoite: Aloita asiointi (https://asiointi.oikeus.fi/hallintotuomioistuimet/#/)
Virka-aika: klo 8.00−16.15