SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus esityslista 09.02.2026

Esityslistan kansilehti ... 1

1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus ... 2

2 Pöytäkirjan tarkastaminen ... 3

3 Kokouksen selostukset ... 4

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

5 Kaupunginvaltuuston 26.1.2026 pitämän kokouksen täytäntöönpanot/PT ... 6

6 Korruption torjuntaohje / PT ... 8

- Korruption torjuntaohje ... 10

7 2026 Nuorten kesätyöllistämistuen (kesätyöseteli) ja kesäyrittäjyysohjelman käyttöönotto ja käytännöt/PT ... 42

- 2025 loppuraportti - SunUra Kesäyrittäjyysohjelma ... 45

- 2026 Hankinta - Nuorten kesäyrittäjyysohjelma 2026-2028 - palvelukuvaus ... 56

8 Vaaralan raitiovaunuvarikon ehdotussuunnitelma ja omavelkaisen takauksen myöntäminen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle /PT (kvalt) ... 63

- Hankkeen esittely ... 68

- HSL:n lausunto ehdotussuunnitelmasta ... 79

- Vaaralan varikon ehdotussuunnitelman kustannukset ... 84

- Vaaralan varikon rakennustapaselostus - ehdotussuunnittelu ... 87

9 Lausunnon antaminen sosiaali- ja terveysministeriölle hallituksen esitysluonnoksesta laeiksi yleistukilain, kotoutumisen edistämisestä annetun lain sekä yleisistä kielitutkinnoista annetun lain muuttamisesta / PT ... 112

- Vantaan lausunto HE-luonnoksesta yleistukilain kotoutumislain ym. muuttamisesta (002) ... 114

10 Vantaan kaupungin yleiset avustusehdot 1.4.2026 alkaen /RÅ ... 122

- Vantaan kaupungin yleiset avustusehdot 1.4.2026 alkaen ... 127

- Vantaan kaupungin avustusten ja apurahojen yleiset myöntämisperiaatteet, voimassa 1.7.2025 alkaen ... 132

11 Suomen ilmailumuseosäätiön aiesopimuksen hyväksyminen /RÅ ... 137

- Aiesopimus uuden ilmailumuseon rahoituksesta ja Vantaan kaupungin Suomen ilmailu-museosäätiölle myöntämän avustuksen ehdoista ... 141

12 Asemakaavamuutos 002598, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Aviakuja /TeA ... 146

- 002598 asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026, Aviakuja ... 149

- 002598 selostus, asemakaavamuutos 19.1.2026, Aviakuja ... 150

- 002598 mielipiteet ja vastineet 19.1.2026, Aviakuja ... 202

13 Asemakaavamuutos 002576, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie - Ehdotuksen uudelleenkäsittely / TeA ... 215

- 002576 asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 222

- 002576 selostus, asemakaavamuutos 19.1.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 223

- 002576 muistutukset ja vastineet 19.1.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 282

- 002576 lausunnot ja vastineet 19.1.2026, Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie ... 322

14 Kaavoitussuunnitelma 2026–2028 / TeA ... 335

- Kaavoitussuunnitelma ... 342

SISÄLLYSLUETTELO

Kaupunginhallitus esityslista 09.02.2026

15 Vastaus Juha Järän ja 9 muun valtuutetun aloitteeseen Tikkurilan Koisotie 16 ja muidenkin Vantaan “huumeasuntoloiden” aiheuttamat ongelmat haltuun /PT 397

- Juha Järän ja 9 muun valtuutetun aloite Tikkurilan Koisotie 16 ja muidenkin Vantaan “huumeasuntoloiden” aiheuttamat ongelmat haltuun 400

16 Kolmannen optiovuoden käyttöönotto Työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden työn-haun valmennusta koskevassa palveluhankinnassa / PT 402

17 Lausunnon antaminen Helsingin hallinto-oikeudelle asemakaavan muutoksesta 002478 ja tonttijaosta, 18 Vantaanlaakso / Lounaniityn päiväkoti, tehdyistä valituksista / TeA 404

- Lausunto 002478 405

- Valitus (Viherkummun omakotiyhdistys ry) 409

- Valitus (Viherkummun Viikonloppumaja Osuuskunta) 420

18 Lausunnon antaminen Helsingin hallinto-oikeudelle asemakaavamuutoksesta 002606 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 15 Myyrmäki / Louhelan päiväkoti, tehdystä valituksesta / TeA 431

- Lausunto 002606 432

- Valitus (As Oy Kaarenhaltia, As Oy Kaarenkeiju, As Oy Kaarenmäki, As Oy Kaarenpeikko) 436

Kaupunginhallituksen kokous

9.2.2026 klo 17.00

Kaupungintalo, Tikkurila

1 Kokouksen laillisuus ja päätösvaltaisuus

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Todetaan kokous lailliseksi ja päätösvaltaiseksi.

2 **Pöytäkirjan tarkastaminen**

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) valita kaksi pöytäkirjantarkastajaa toimittamaan pöytäkirjan tarkastus sähköisesti maanantaina 16.2.2026 klo 16.00 ja

Jäsenet	**Kokous pvä**
Abdi Faysal	12.1.2026
Aura Anssi	12.1.2026
Demiri Funda	26.1.2026
Hakala Heli	9.2.2026
Kasonen Mika	26.1.2026
Kivimäki Otso	9.2.2026
Niikko Mika	
Nummela Nina	
Roininen Petri	
Rämö Eve	
Räsänen Minna	
Strohm Emily	
Tammi Visa	
Tuomainen Anni Juulia	

b) pitää tarkastettu pöytäkirja yleisesti nähtävänä kaupungin internetsivuilla (www.vantaa.fi/paatoksenteko) keskiviikosta 18.2.2026 lähtien.

3 Kokouksen selostukset

Kokouksessa annetaan seuraavat selostukset:

- Vantaan kaupungin yleiset avustusehdot 1.4.2026 alkaen / apulaiskaupunginjohtaja Riikka Åstrand, Lakimies Heidi Mäkitalo

Kaupunginhallitus 9.2.2026

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

PT/BI

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

Kasvatuksen ja oppimisen lautakunnan pöytäkirja nro 1/20.1.2026

Hallintojohtajan päätökset
§ 2 Valtuustoryhmän toiminnan tukeminen vuonna 2026 / Valtuustoryhmä Jenni Alasuutari
§ 3 Valtuustoryhmän toiminnan tukeminen vuonna 2026 / Kristillisdemokraatit

Hankintajohtajan päätös
§ 5 Ateria- ja puhtauspalvelujen pesu- ja puhdistusaineet, siivousvälineet- ja muut tuotteet sekä kertakäyttötuotteiden hankinta (130 000 euroa ALV 0%)

Työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden johtajan päätökset
§ 6 Hankintapäätös: Vantaa Vie - Ravitsemisalan työvoimakoulutus muunkielisille työnhakija-asiakkaille
§ 9 Hankintapäätös: Vantaa Vie - Puutarhaan työvoimakoulutus muunkielisille työnhakija-asiakkaalle

Kaupunginhallitus 9.2.2026

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

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu

5 Kaupunginvaltuuston 26.1.2026 pitämän kokouksen täytäntöönpanot/PT

PT/EK

Kuntalain mukaan kunnanhallitus vastaa valtuuston päätösten täytäntöönpanosta ja laillisuuden valvonnasta (39 §). Päätökset voidaan pannan täytäntöön ennen kuin ne ovat saaneet lainvoiman, kuitenkin niin, että täytäntöönpanoon ei saa ryhtyä, jos valitus käy täytäntöönpanon johdosta hyödyttömäksi tai jos valitusviranomainen kieltää täytäntöönpanon (143 §). Jos kunnanhallitus katsoo, että valtuuston päätös on syntynyt virheellisessä järjestyksessä, valtuusto on ylittänyt toimivaltansa tai päätös on muuten lainvastainen, kunnanhallituksen on jätettävä päätös täytäntöön panematta. Asia on tällöin viipymättä saatettava valtuuston uudelleen käsiteltäväksi (96 §).

Kaupunginvaltuusto teki 26.1.2026 päätökset seuraavissa asioissa:

§ 3	Vantaan kaupunkistrategia vuosille 2026–2029
§ 4	Eron myöntäminen Jenni Alasuutarille tarkastuslautakunnan varajäsenen tehtävästä sekä täydennysvaalin toimittaminen
§ 5	Eron myöntäminen Jenni Alasuutarille Uudenmaan maakuntavaltuuston jäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen.
§ 6	Eron myöntäminen Jenni Alasuutarille Vantaan kaupunginvaltuuston vaalilautakunnan jäsenen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen.
§ 7	Eron myöntäminen Johanna Ropposelle kiinteistötoimitusten uskotun miehen tehtävästä ja täydennysvaalin toimittaminen
§ 8	Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän perussopimuksen hyväksyminen
§ 9	Vastaus Minna Räsäsen ja Jari Sainion sekä 41 muun valtuutetun aloitteeseen tehostetaan Vantaan katujen kaivuutöiden koordinointia ja valvontaa
§ 10	Vastaus Sosialidemokraattisen valtuustoryhmän ja 10 muun valtuutetun aloitteeseen urheilukenttien kuulutus- ja huoltotilat kuntoon
§ 11	Vastaus Petri Roinisen ja 30 muun valtuutetun aloitteeseen Hakunilan Hevoshaantien liikenteen rauhoittamisesta läpiajoliikenteeltä
§ 23	Elina Nykyrin ja 10 muun valtuutetun aloite maksuton joukkoliikennelippu vantaalaisille perustoimeentulotukea saaville työttömille työnhakijoille
§ 24	Tarja Eklundin ja Kati Tyysjärven sekä 14 muun valtuutetun aloite hulevesimaksu pois yleishyödyllisiltä yhteisöiltä
§ 25	Vihreän valtuustoryhmän ja 12 muun valtuutetun aloite metsästyksen kieltäminen Vantaan luonnonsuojelualueilla
§ 26	Vasemmistoliiton valtuustoryhmän ja 13 muun valtuutetun aloite loppu modernille orjuudelle

Kaupunginvaltuuston pöytäkirja 1/26.1.2026 on kokonaisuudessaan nähtävänä kaupunginvaltuuston extranet-sivuilla ja kaupungin internet-sivuilla.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) todeta, että kaupunginvaltuuston 26.1.2026 tekemät päätökset voidaan panna täytäntöön, ja

b) lähettää päätökset ao. toimialoille toimenpiteitä varten.

Täytäntöönpano: lakiasiat ja päätösvalmistelu/ao. toimialat

6 Korruption torjuntaohje / PT

VD/825/00.01.01.01/2026

PT/S-AP

Kaupunginvaltuusto on 19.8.2024 § 14 päättänyt riskienhallinnan, sisäsen valvonnan järjestämisen ja korruption ennaltaehkäisemisen periaatteiden päättämisen yhteydessä päättänyt, että Vantaan kaupunkiin laaditaan korruption vastainen ohjelma.

Tämän päätöksen täytäntöönpanemiseksi, on valmisteltu korruption torjuntaohje. Asiakirja on otsikoitu ohjeeksi ohjelman sijasta, koska ohje kuvaa pitempiaikaista toimintatapaa korruption ehkäisemiseksi ja ohjelma kuvaa enemminkin kertaluonteista toimintaa tavoitteen saavuttamiseksi. Ohje on myös luonteeltaan velvoittavampi kuin ohjelma. Lisäksi on todettava, että uuden strategian mukaisesti ohjelma on terminä varattu vain tiettyjen strategisten ohjelmien käyttöön.

Ohjetta laadittaessa on käytetty hyväksi muun muassa valtioneuvoston korruption torjuntaa koskevaa materiaalia (korruptiontorjunta.fi) ja naapurikaupunki Keravan hyvän hallinnon ja korruption torjunnan toimenpideohjelmaa 2024. Myös kuntaliiton sivuilla on asiaa koskevaa materiaalia.

Riskienhallinnan, sisäisen valvonnan ja korruption torjunnan periaatteissa on käsitelty korruption ennaltaehkäisyä lyhyesti. Uudessa korruption torjuntaohjeessa on kuvattu, mitä korruptio on, mitkä toiminnot ovat erityisesti herkkiä korruption ja millä toimenpiteillä korruptiota voidaan ehkäistä. Ohjeessa on paljon viittauksia kaupungilla jo ennestään olleisiin lukuisiin ohjeisiin, joissa ohjeistetaan oikeita toimintatapoja, joita noudattamalla ehkäistään myös korruptiota.

Lisäksi on ohjeen loppuun laadittu korruption torjuntamalli. Keskeisin viesti toimintaohjeessa on, että jos joku havaitsee tai epäilee korruptiota tai muuta väärinkäytöstä ilmoittaa asiasta eteenpäin joko ilmiantokanavan kautta, esihenkilölle, kaupunginjohtajalle, omalle apulaiskaupunginjohtajalle, tarkastusjohtajalle tai kaupunginlakimiehille. Myös luottamushenkilöt voivat ilmoittaa epäilyistään esim. kaupunginvaltuuston tai kaupunginhallituksen puheenjohtajalle, kaupunginjohtajalle, kaupunginlakimiehelle, tarkastusjohtajalle tai ilmiantokanavaan. Merkittävä osa korruptiosta tulee esille nimenomaisesti ilmiantojen kautta. Korruption torjunnan osalta tulee mieltää, että siinä on rooli ihan jokaisella kaupungin viranhaltijalla, työntekijällä ja luottamushenkilöllä.

Lisäksi toimintamallissa edellytetään, että korruptioepäilyt selvitetään riippumattomasti ja niihin puututaan tehokkaasti. Johdon rooli on merkittävä esimerkillä johtamisessa ja ennaltaehkäisevän toimintakulttuurin luomisessa organisaatioon.

Ohje on tarkoitus jalkauttaa toimialoille tämän vuoden aikana ja ohjetta on tarkoitus käyttää myös uusien työntekijöiden perehdytykseen.

Kaupunginhallitus 9.2.2025

Kaupunginhallituksen esitys:

Päätetään hyväksyä liitteenä olevat Vantaan kaupungin korruption torjuntaohjeet.

Liitteet:

- Korruption torjuntaohje

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

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

Vantaa

Korruption torjuntaohje

Kaupunginhallitus x.x.xxxx § x

Sisällysluettelo

Alkusanat 4

1. MITÄ KORRUPTIO ON? 5

1.1 KORRUPTIO ON VAIKUTUSVALLAN VÄÄRINKÄYTTÖÄ EDUN TAVOITTELEMISEKSI 5

1.2 KORRUPTIOLLA ON MONIA MUOTOJA 5

2. MILLÄ TOIMILLA KORRUPTIOTA EHKÄISTÄÄN JA SITÄ HAVAITAAN 8

2.1. HYVÄN HALLINNON PERIAATTEET 8

Asioiden valmistelu ja esittely 9

2.2. ESTEELLISYYS 10

2.3. VAARALLISTEN TYÖYHDISTELMIEN RISKI 11

2.4. SISÄINEN TARKASTUS 12

2.5. ILMIANTOKANAVA 13

2.6. SISÄINEN VALVONTA JA RISKIENHALLINTA 15

2.7. PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI 16

Korruption ilmenemismuotoja päätöksentekoprosesseissa 16

Päätösten perustelemattomuus ja tosiseikkojen pimittäminen 17

Vastapalvelukset oikeudettoman edun tavoittelun muotona 17

Toimivallan ylittäminen 17

2.8. JULKISUUSPERIAATE JA LÄPINÄKYVYYS 18

2.9. JULKISET HANKINNAT 19

Suosinta, syrjintä ja räätälöinti 20

Lainvastaiset suorahankinnat ja suorahankinnan tosiasiallisten perusteiden häivyttäminen 20

Sopimusten valvonnan laiminlyönnit ja lainvastaiset sopimusmuutokset 20

2.10. MAANKÄYTTÖ- JA RAKENTAMINEN 21

Korruption ilmenemismuodot maankäytössä ja rakentamisessa 21

Korruption ennaltaehkäisy maankäytössä ja rakentamisessa 22

2.11. AVUSTUKSET 23

2.12. VIRANHALTIJOIDEN JA TYÖNTEKIJÖIDEN VALINTAPROSESSIT 24

Avoimuus ja läpinäkyvyys 24
Eturistiriitojen ja sidonnaisuuksien hallinta 25
Yhdenvertaiset ja objektiiviset arviointikriteerit 25
Lahjonnan torjunta ja epäasiallisen vaikuttamisen estäminen 26
Kelpoisuuksien ja taustatietojen luotettava varmistaminen 26
Rekrytointiin osallistuvien osaaminen ja tuki 26
2.13. KORRUPTION ILMENEMISMUOTO – LAHJAN VASTAANOTTO 27
3. VANTAAN KAUPUNGIN KORRUPTIOTORJUNNAN TOIMINTAMALLI 29
Ennaltaehkäisemme korruptiota 29
Puutumme tehokkaasti korruptioon 29
Selvitämme korruptioepäilyt riippumattomasti 29
Kehitämme korruptiontorjuntaa 30
Sisäinen ilmoituskanava ja henkilöt 30

Alkusanat

Vantaan kaupungilla on nollatoleranssi korruptioon ja väärinkäytöksiin ja epäeettiseen toimintaan. Kaupungin toiminta on eettistä ja perustuu avoimuuteen ja läpinäkyvyyteen.

Korruptioepäilyihin puututaan johdonmukaisesti. Jokaisella kaupungin viranhaltijalla ja työntekijällä on velvollisuus puuttua ja ilmoittaa havaitsemistaan väärinkäytösepäilyistä. Epäilyistä voi ilmoittaa anonyymisti ilmiantokanavan kautta, omalle esihenkilölle, toimialan johdolle tai toimialan lakimiehille.

Tämän ohjeen tarkoituksena on lisätä ymmärrystä ja tietoisuutta korruption merkityksestä, vahingollisuudesta, riskialuista ja erilaisista ilmenemismuodoista, mikä edistää korruption havaitsemista ja tehokkaampaa torjuntaa. Tämän ohjeen tarkoituksena on myös edistää tietoisuutta asiaa koskevasta lainsäädännöstä sekä niistä Vantaan kaupungilla käytössä olevista ohjeista ja toimintatavoista, jotka ehkäisevät korruptiota ja jotka mahdollistavat korruption ilmituloa.

Kaupunginjohtaja

Pekka Timonen

1. MITÄ KORRUPTIO ON?

1.1 KORRUPTIO ON VAIKUTUSVALLAN VÄÄRINKÄYTTÖÄ EDUN TAVOITTELEMISEKSI

Väärinkäyttö voi olla lainvastaista tai muuten epäeettistä. Korruption keskeisenä piirteenä on yleisen edun loukkaaminen ja oikeudettoman yksityisen edun tavoittelu. Vaikutusvallalla tarkoitetaan tässä yhteydessä toimivaltaa, kykyä sekä asemaa valmistella tai tehdä päätöksiä sekä vaikuttaa toisen toimijan toimintaan tai päätöksiin sekä käyttäytymiseen ja mielipiteisiin. Korruptiosta saatava etu voi olla taloudellista, poliittista tai sosiaaliseen asemaan liittyvää etua, informaatiota tai muuta hyötyä kuten haitalliselta seuraamukselta välttyminen. Vaikutusvallan väärinkäyttöön liittyy rationalisointi, jolla toimijat oikeuttavat itselleen lainvastaisen tai epäeettisen toiminnan.

Korruptioon voivat syyllistyä niin yksityishenkilöt, julkisyhteisöjen palveluksessa olevat, luottamushenkilöt kuin elinkeinoelämän palveluksessa olevat.

Korruptio hidastaa taloudellista kehitystä, heikentää julkisen hallinnon tehokkuutta ja tuloksellisuutta, voi johtaa julkisten varojen väärinkäyttöön sekä heikentää luottamusta oikeusvaltioon ja demokratiaan.

Vaikka Suomea pidetään yhtenä vähiten korruptoituneista maista maailmassa, myös Suomessa korruptiota esiintyy. Tutkimusten mukaan korruptiota ja sen riskejä esiintyy erityisesti elinkeinoelämän ja viranomaisten välisessä toiminnassa.

1.2 KORRUPTIOLLA ON MONIA MUOTOJA

Yleensä korruptio rinnastetaan lahjontaan eli rahan, palvelun tai muun edun antamiseen vastuullisessa asemassa olevalle henkilölle tai henkilölle, joka pystyy vaikuttamaan päätöksentekijään vastapalveluksen toivossa tai vastaavasti

oikeudettoman edun pyytämiseen palveluksesta. Lahjonta on kuitenkin vain yksi korruption muoto. Valtaosa Suomen korruptiosta ilmenee muulla tavalla. Korruptio voi ilmetä suosimisena, eturistiriitoina tai epäeettisenä päätöksentekona.

Korruptio tapahtuu useimmiten julkisuudesta piilossa ja siksi vain murto-osa siitä tulee viranomaisten tai kansalaisten tietoon. Korruptio voi vaihdella pienistä vastapalveluksista järjestelmälliseen ja laajaan lahjontaan ja sitä esiintyy kaikilla yhteiskunnan aloilla.

Korruptio voidaan jakaa ilmikorruptioon ja piilokorruptioon. Ilmikorruption keskeisiä piirteitä ovat lahjonta, muut rikokset ja virkarikkeet. Piilokorruptiossa käytetään esimerkiksi poliittista tai taloudellista valtaa väärin, vaikka toimitaan muodollisesti lakien ja säädösten puitteissa. Piilokorruptiota esiintyy henkilökohtaisissa verkostoissa, joiden piirissä olevia suositaan ja heille jaetaan oikeudettomia etuja ja valtaa.

Korruption keskeisiä riskialueita ovat rakennusala, julkiset hankinnat ja tarjouskilpailut, yhdyskuntasuunnittelu, poliittinen päätöksenteko ja rahoitus. Viranomaisten ja elinkeinonharjoittajien välillä korruptio voi ilmetä esimerkiksi yrityksen huomattavan suurina edustuskuluina, jotka kohdistuvat säännöllisesti tiettyihin virkamiehiin. Julkisilla varoilla saatetaan tehdä ylisuuria materiaalihankintoja, joista osa voi päätyä myös hankinnasta vastanneen virkamiehen tai hänen lähipiirinsä käyttöön. Korruptio voi ilmetä myös rekrytointien, hankintojen ja muun päätöksenteon yhteydessä perheenjäsenten tai tuttavien suosimisena
.
Korruptio kunnallishallinnossa on ilmiönä moninainen ja ilmenee luottamushenkilöiden, viranhaltijoiden ja työntekijöiden vaikutusvallan ja vastuullisen aseman käytön lainvastaisina tai epäeettisinä menettelyinä. Vaikutusvaltaa käytetään väärin usein virallisten päätöksentekorakenteiden ulkopuolella, mikä vaikeuttaa väärinkäytön havaitsemista.

Korruptioon voi liittyä puuttumattomuuden ja huonon hallinnon suojelun kulttuuri, minkä takia korruptiota ei estetä tehokkaasti, johdonmukaisesti ja puolueettomasti. korruptiota havaitsevat osallistuvat tällöin passiivisesti

väärinkäytöksiin tai epäeettiseen toimintaan antaessaan toimintatavoille tietoisella puuttumattomuudellaan ja vaitiololla hyväksynnän.

2. MILLÄ TOIMILLA KORRUPTIOTA EHKÄISTÄÄN JA SITÄ HAVAITAAN

2.1. HYVÄN HALLINNON PERIAATTEET

Hyvän hallinnon periaatteet muodostavat kunnan korruptiontorjunnan perustan. Kun korruptiontorjunnan toimintamalli rakennetaan näiden periaatteiden varaan, se ei ole irrallinen ohjeistus, vaan osa normaalia ja laadukasta päätöksentekoa, valmistelua ja palvelutuotantoa. Alla keskeiset hyvän hallinnon periaatteet ja niiden käytännön soveltaminen kunnan korruptiontorjunnassa.

Yhdenvertaisuusperiaate. Viranomaisen velvollisuus kohdella hallinnon asiakkaita tasapuolisesti ja johdonmukaisesti. Vaatimus tasapuolisesta kohtelusta merkitsee sitä, että hallinnossa asioiville pyritään turvaamaan yhdenvertaiset mahdollisuudet asioidensa hoitamiseen ja oikeuksiensa valvomiseen. Tasapuolisen kohtelun merkitys korostuu silloin, kun viranomainen käyttää yksityisten oikeusasemaan tai toimintamahdollisuuksiin kohdistuvaa harkintaa. Yhdenvertaisuusperiaatteeseen sisältyy myös johdonmukaisuuden vaatimus. Ratkaisutoiminnan tulisi olla johdonmukaista siten, että harkinnan kohteena olevia tosiseikkoja arvioidaan samankaltaisissa tapauksissa samoin perustein. Esimerkiksi kaavoitus ja rakennuslupa-asioissa tulee asiakkaita kohdella yhdenvertaisesti.

Tarkoitussidonnaisuuden periaate. Viranomaisen velvollisuus käyttää toimivaltaansa yksinomaan lain mukaan perusteltuihin tarkoituksiin ja kielto käyttää yleistä toimivaltaansa väärin. Jos viranomainen toimii vastoin tarkoitussidonnaisuuden periaatetta, kyse on harkintavallan väärinkäytöstä. Periaate sisältää yleisen kiellon käyttää väärin mitä tahansa viranomaisen tehtäviin ja toimivaltaan kuuluvaa elementtiä.

Objektiviteettiperiaate. Objektiviteettiperiaate edellyttää hallintotoiminnan olevan puolueetonta, riippumatonta ja asianmukaista. Viranomaisen toiminta ja päätöksenteko eivät saa perustua epäasiallisiin perusteisiin. Viranomaisen tulee

toimia itsenäisesti suhteessa epäasialliseen ulkopuoliseen vaikuttamiseen. Kaupungin viranhaltija ei saa esimerkiksi suosia ystäviään tai tavoitella itselleen hyötyä. Objektiviteettiperiaatteen keskeinen tavoite on turvata yksilön luottamus hallintotoiminnan tasapuolisuuteen ja puolueettomuuteen. Objektiviteettiperiaate ilmenee erityisesti kaupungin hallinnossa noudatettavissa esteellisyyssäännöksissä. Viranhaltijat eivät saa olla esteellisiä. Jos virkamies on esteellinen, tämä ei saa osallistua päätöksentekoon.

Suhteellisuusperiaate. Viranomaisen toimien on oltava oikeassa suhteessa laissa määriteltyyn päämäärään nähden. Suhteellisuusperiaatteen kannalta saattaa tulla arvioitavaksi esimerkiksi viranomaisen taloudellisen päätöksenteon oikeasuhtaisuus. Viranomainen ei voi myöntää avustuksia tai muita taloudellisia tukia, jotka ovat määrältään suhteettomia. Luottamuksensuojaperiaate. Viranomaisen toimien on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia.

Luottamuksensuojaperiaate Viranomaisten on suojattava oikeusjärjestyksen perusteella oikeutettuja odotuksia. Luottamuksensuojaperiaate merkitsee, että viranomaisella on velvollisuus noudattaa tekemiään päätöksiä ja niihin mahdollisesti sisältyviä sitoumuksia tai lupauksia. Esimerkiksi kaupungin pienhankintaohjeessa mainittujen periaatteiden noudattamatta jättäminen on luottamuksensuojaperiaatteen vastaista.

Asioiden valmistelu ja esittely

Hyvään hallintoon kuuluu olennaisena osana asioiden puolueeton ja asiantunteva valmistelu sekä virkavastuulla tapahtuvaan esittelyyn. Asioiden valmistelijoina ja esittelijöinä toimivilla kaupungin viranhaltijoilla on luottamushenkilöiden ohella tärkeä rooli päätöksenteossa, sillä he tekevät päätösten syntymisen mahdollistavan taustatyön. Toimielinten esittelijät pystyvät päätösehdotuksillaan vaikuttamaan merkittävästi päätöksentekoon. Esittelyyn liittyy viranhaltijan velvollisuus vastata päätösten asianmukaisesta valmistelusta ja esittelystä päätöksentekijälle. Esittelijä vastaa päätöksen laillisuudesta ja tarkoituksenmukaisuudesta esittelynsä mukaisen päätöksen osalta. Viranhaltija on velvollinen asian valmistelussa ja esittelyssä noudattamaan voimassa oleva lainsäädäntöä eikä viranhaltijaa voida

velvoittaa tai käskeä valmistelemaan tai esittelemään toimielimelle määrätyn sisältöistä päätöstä.

2.2. ESTEELLISYYS

Esteellisyys on keskeinen osa kaupungin korruptiontorjuntaa ja hyvän hallinnon varmistamista. Kaupunki noudattaa hallintolain esteellisyyssäännöksiä, joiden tarkoituksena on varmistaa päätöksenteon puolueettomuus ja estää eturistiriidat. Kaupungin viranhaltijoiden, työntekijöiden ja luottamushenkilöiden tulee tunnistaa oma esteellisyytensä ja ilmoittaa siitä viivytyksettä ennen asian käsittelyä. Esteellisellä henkilöllä ei ole oikeutta osallistua asian valmisteluun, käsittelyyn tai päätöksentekoon, ja esteellisyys merkitään aina asian dokumentteihin tai pöytäkirjaan. Esteellisyys perustuu kuntalain ja hallintalain säännöksiin.

Esteellisyyteen liittyviä riskejä arvioidaan osana korruptiontorjunnan riskienhallintaa erityisesti hankinnoissa, kaavoituksessa, lupamenettelyissä, sopimusasioissa ja muissa päätöksentekoa sisältävissä prosesseissa. Hankalien tai tulkinnanvaraisten tilanteiden osalta henkilöstö ja luottamushenkilöt voivat konsultoida kaupungin asiantuntijoita, kuten lakipalveluja, esteellisyyden arvioimiseksi asianmukaisesti.

Sidonnaisuuksien avoimuus sidonnaisuusrekisterin avulla tukee esteellisyyssäännösten toimeenpanoa. Johtavilta viranhaltijoilta ja luottamushenkilöiltä edellytetään ajantasaisia sidonnaisuusilmoituksia, jotka pidetään julkisesti saatavilla läpinäkyvyyden varmistamiseksi. Henkilöstölle ja luottamushenkilöille järjestetään säännöllistä koulutusta esteellisyydestä, sen soveltamisesta ja tyypillisistä riskitilanteista. Esteellisyyssäännösten noudattamista seurataan sisäisen valvonnan ja tarkastuksen keinoin, ja mahdolliset rikkomukset käsitellään kaupungin ohjeiden mukaisesti.

2.3. VAARALLISTEN TYÖYHDISTELMIEN RISKI

Vaarallinen työyhdistelmä tarkoittaa, että sama henkilö hoitaa useita työvaiheita, joihin liittyy virheiden tai väärinkäytösten riski, kuten tilauspäätöksen tekemistä ja sen maksamista. Vaarallisia työyhdistelmiä ehkäistään eriyttämällä tehtäviä, varmistamalla työvaiheiden riippuvuus eri henkilöistä ja parantamalla sisäistä valvontaa.

Vaarallisia työyhdistelmiä voi esiintyä kunnan eri toiminnoissa, ei vain taloushallinnossa.

Vantaan kaupungin talouspalvelujen käsikirjan mukaan ostolaskujen käsittelyssä työtehtävät on eriytetty niin, että laskun käsittelijä/asiatarkastaja tarkastaa laskun sekä perustietojen oikeellisuuden ja varmistaa, että tavara tai palvelu on vastaanotettu sekä lähettää laskun erikseen hyväksyttäväksi laskun hyväksyjälle. Laskun hyväksyjä omalta osaltaan varmistaa laskun oikeellisuuden ja hyväksyy laskun. Tällöin laskun käsittelyyn ja oikeellisuuden varmistamiseen osallistuu ainakin kaksi henkilöä. Useissa tapauksissa laskun käsittelijä ja asiatarkastaja ovat eri henkilöitä.

Kun laskun maksuprosessiin osallistuu useita henkilöitä, riski väärinkäytöksiin ja korruptioon pienenee. Tärkeää on laskun käsittelijöille annettu ohjeistus siitä, että he toimivat itsenäisesti ja varmistavat itsenäisesti ja omakohtaisesti, että tavara tai palvelu on vastaanotettu.

Vastaavasti työyhdistelmä eriytetään talouspalvelujen käsikirjan mukaisesti muissa taloushallinnon prosesseissa.

Yleisestikin on suositeltavaa, että kukaan yksittäinen kaupungin viranhaltija tai työntekijä ei tee yksin kaikkia työvaiheita prosesseissa, jotka aiheuttavat kaupungille taloudellisia seuraamuksia.

Viranhaltijoilla on kuitenkin oma, lainsäädäntöön liittyvät erityisasemansa. Hallintosääntö ja se nojalla annetut delegointipäätökset antavat yksittäisille viranhaltijoilla toimivallan tehdä esimerkiksi hankintapäätöksiä kaupungin puolesta. Viranhaltijan toimivalta on itsenäistä, esimerkiksi ylemmät viranomaiset eivät voi puuttua alemman viranomaisen tekemän

viranhaltijapäätöksen sisältöön. Viranhaltija myös vastaa itsenäisesti virkavastuulla päätöksen sisällöstä.

Vaikka viranhaltijan esihenkilöllä ei ole oikeutta antaa viranhaltijalle määräyksiä tämän tekemän viranhaltijapäätöksen sisällöstä, ei se estä esihenkilöä valvomasta tehtyjä viranomaispäätöksiä ja varmistamasta, että päätöksissä on noudatettu lakeja ja kaupungin ohjeistusta. Esihenkilö voi tällaisessa tilanteessa kohdistaa viranhaltijaan kurinpidollisia toimenpiteitä, jos siihen on aihetta.

Viranhaltijoiden päätösvaltaa valvotaan myös ottoharkinnan kautta. Hallintosäännöksen mukaisesti tietyt viranhaltijapäätökset on toimitettava kaupunginhallitukselle tai lautakunnille ottoharkintaan, jolloin toimielin voi ottaa asian uudelleen käsiteltäväkseen.

Yleensä vähänkin merkittävämmissä asioissa päätöksen tekevä viranhaltija harvoin on itse laatinut ja valmistellut päätöstä yksin, valmisteluun osallistuu useita henkilöitä, mikä eriyttää työtehtäviä ja pienentää väärinkäytöksen ja korruption riskiä. Suurissa hankinnoissa asian valmisteluun osallistuvien henkilöiden määrä on suuri, vaikka yksittäinen viranhaltija tekisikin lopullisen päätöksen.

Prosesseja kehittämällä voidaan poistaa vaarallisiin työyhdistelmiin liittyviä riskejä siellä, missä niitä havaitaan.

2.4. SISÄINEN TARKASTUS

Sisäisen tarkastuksen tehtävistä on määrätty hallintosäännössä. Hallintosäännön mukaan sisäisen tarkastuksen palveluyksikkö avustaa tarkastusjohtajan johdolla kaupunginhallitusta ja kaupunginjohtajaa sisäisen valvonnan ja riskienhallinnan toimivuuden arvioinnissa ja kehittämisessä suorittamalla kaupunkikonsernin hallinnon, talouden ja toimintojen tarkastusta sekä tarjoamalla konsultointipalveluja.

Suoritettujen tarkastusten määrä vaihtelee vuosittain jonkin verran riippuen mm. henkilöstövaihdoksista, poissaoloista sekä ennen kaikkea tarkastusten laajuudesta. Viimeisen neljän vuoden aikana tarkastuksia on tehty vuosittain

keskimäärin 24 kappaletta, joista reilut 60 % on ollut varsinaisia tarkastuksia ja loput ns. jälkitarkastuksia. Tarkastukset kohdistuvat joko yksittäiseen toimintoon tai tapahtumaan, yksittäiselle palveluyksikölle tai palvelualueelle ja joissain tapauksissa tarkastus koskee koko kaupunkia.

Tarkastus voi koskea esim.

- avustuksia, jolloin tarkastetaan ovatko myönnetyt avustukset ja tilitykset hyväksytty ohjeiden ja päätösten mukaisesti.
- jonkin palveluyksikön/alueen hallintoa ja taloutta, jolloin varmistetaan, että hallintoa ja taloutta on hoidettu asianmukaisesti noudattaen lainsäädäntö ja kaupungin ohjeistuksia.
- jonkin ostopalvelun tai puitesopimuksen sopimusaikaista valvontaa.
- hankintoja, jolloin tavoitteena on varmistaa, että tarkastetuissa hankinnoissa noudatetaan hankintalainsäädäntöä ja kaupungin hankintaohjeistusta.
- konserniyhtiötä, jolloin tavoitteena on varmistaa, että yhtiö on järjestänyt hallintonsa noudattaen osakeyhtiölakia, muuta lainsäädäntöä sekä kaupungin konserniohjetta ja muita ohjeita ja toimii muutoinkin omistajan tahdon ja hyvän hallinnon periaatteiden mukaisesti.
- rakennushanketta, jolloin tavoitteena on varmistaa, että rakennushanke on toteutettu hankesuunnitelman mukaisesti hankintalakia ja kaupungin hankintaohjeistusta noudattaen.

2.5. ILMIANTOKANAVA

Ilmiantokanava on luottamuksellinen ja anonyymi väylä, jonka kautta työntekijät, luottamushenkilöt ja alihankkijat voivat ilmoittaa havaitsemistaan väärinkäytösepäilyistä, laittomasta tai epäeettisestä toiminnasta. EU:n ilmoittajansuojelulakien vuoksi yli 50 henkeä työllistävien organisaatioiden on pakko perustaa tällainen kanava.

Vantaan kaupungilla ilmiantokanava on organisoitu siten, että ilmoituslomake löytyy kaupungin internet-sivuilta.

Ilmiantokanavaan tehdyt ilmiannot menevät tiedoksi sisäiselle tarkastukselle, joka ryhtyy asiassa tarvittaviin toimenpiteisiin.

Ilmiantokanavat ovat merkittävä työkalu korruptiontorjunnassa:

- Pelotevaikutus: Jo kanavan olemassaolo viestii, että asiattomuuksista voi ilmoittaa helposti, mikä vähentää korruption riskiä.

- Riskien tunnistaminen: Kanavat auttavat tunnistamaan ja selvittämään korruptiivista toimintaa, jolloin voidaan puuttua siihen ajoissa.

- Avoimuus ja läpinäkyvyys: Ne rakentavat kulttuuria, jossa korruptio ei voi piillä varjoissa ja edistävät rehellisyyttä ja avoimuutta.

- Ilmoittajansuoja: Lainsäädäntö, kuten ilmoittajansuojelulaki, suojaa ilmoittajia vastatoimilta, mikä on ratkaisevaa, jotta he uskaltavat toimia.

- Työntekijöiden osallisuus: Ne antavat työntekijöille kanavan ilmoittaa epäilyistään ilman pelkoa.

Ilmiantokanavan tehokkuus edellyttää, että työntekijät, kuntalaiset ja muut sidosryhmät ovat tietoisia kanavan olemassaolosta ja ilmoittajansuojelusta. Tämä edellyttää työntekijöiden perehdytystä ja yleistä tiedotusta asiasta.

Ilmiantokanava antaa mahdollisuuden myös tehdä perusteettomia ilmoituksia, jopa kiusantekotarkoituksessa. Tämä on valitettavaa, mutta ei poista niitä merkittäviä hyötyjä, mitä tällä kanavalla on korruption torjunnassa.

Ilmiantokanava ei toki ole ainoa tapa ilmoittaa havaitsemastaan korruptiosta ja väärinkäytöksestä. Ilmoituksen voi tehdä myös esihenkilöille, kaupungin juristeille, ylimmälle johdolle tai sisäiselle tarkastukselle suoraan käyttämättä ilmiantokanavaa.

Ilmoituksen voi tehdä myös ulkopuoliselle viranomaiselle. Jos epäilee, että viranomainen tai muu julkista tehtävää hoitava taho toimii väärin, voi tehdä kantelun eduskunnan oikeusasiamiehelle tai oikeuskanslerille. Kantelua ei voi tehdä nimettömänä. Oikeuskanslerin virastolla on myös keskitetty ulkoinen ilmiantokanava, jos sisäiseen ilmiantokanavaan ilmoittaminen ei ole mahdollista tai tarkoituksenmukaista.

Jos epäilet kartellia tai muuta kilpailunrajoitusta, voi ottaa yhteyttä Kilpailu- ja kuluttajavirastoon. Virastolla on myös käytössä vihjelomake.

Jos epäilet verovilppiä, anna vihje Verohallinnolle.

2.6. SISÄINEN VALVONTA JA RISKIENHALLINTA

Sisäinen valvonta ja riskienhallinta muodostaa keskeisen osan kaupungin korruptiontorjuntaa. Sen tavoitteena on ehkäistä, havaita ja korjata toiminnan riskejä sekä varmistaa päätöksenteon laillisuus, läpinäkyvyys ja asianmukainen dokumentointi. Sisäinen valvonta toteutuu osana päivittäistä johtamista ja toiminnan ohjausta, ja sen periaatteet koskevat kaikkia toimielimiä, viranhaltijoita ja työntekijöitä.

Sisäinen valvonta muodostaa keskeisen osan kunnan korruptiontorjuntaa ja kokonaisvaltaista riskienhallintaa. Sen tavoitteena on ehkäistä ja havaita väärinkäytöksiä sekä varmistaa, että kunnan taloudelliset ja toiminnalliset tavoitteet saavutetaan laillisesti, tehokkaasti ja läpinäkyvästi. Sisäisen valvonnan periaatteet koskevat kaikkia toimielimiä, viranhaltijoita ja työntekijöitä, ja se toteutuu osana normaalia johtamista sekä toimintaprosesseja.

Korruptiontorjunnan riskit otetaan huomioon sisäisen valvonnan suunnittelussa ja vuosittaisessa riskienarvioinnissa, erityisesti niissä toiminnoissa, joissa taloudellisten resurssien käyttö tai päätöksenteko altistavat väärinkäytöksille. Tällaisia ovat muun muassa hankinnat, sopimushallinta, varojen ja omaisuuden käyttö, lupa- ja valvontatehtävät sekä avustusten ja tukien myöntäminen. Kaikki keskeiset päätökset, toimien perusteet ja hyväksynnät dokumentoidaan siten, että niiden kulku ja perustelut ovat jälkikäteen tarkastettavissa.

Esihenkilöillä on keskeinen vastuu sisäisen valvonnan toteuttamisesta ja omien vastuualueidensa valvonnan järjestämisestä. He vastaavat siitä, että toiminnan taloudelliset ja toiminnalliset tavoitteet toteutuvat asetettujen sääntöjen, ohjeiden ja hyväksyttyjen menettelytapojen mukaisesti. Esihenkilöt huolehtivat myös siitä, että mahdolliset puutteet, riskit tai epäselvyydet tunnistetaan, käsitellään viivytyksettä ja raportoidaan asianmukaisesti. Lisäksi heidän

tehtävänään on varmistaa, että henkilöstö tuntee sisäisen valvonnan menettelyt ja toimii niiden mukaisesti.

2.7. PÄÄTÖKSENTEKOPROSESSI

Päätöksentekoprosessi on tunnistettu korruption riskialueeksi, koska siinä voidaan virka-asemaa, toimi- tai vaikutusvaltaa väärinkäyttäen tavoitella oikeudetonta etua yksittäiselle toimijalle yleisen edun vastaisesti. Kunnallinen päätöksenteko edustuksellisena demokratiana perustuu vahvaan luottamukseen kaupunkilaisten ja luottamushenkilöiden ja viranhaltijoiden välillä, jota korruptio ja hyvän hallinnon vastainen toiminta heikentävät. Päätöksentekoprosessi on korruption riskialueena kaupungin kannalta hyvin keskeinen, sillä se on kiinteä osa jokaista muuta riskialuetta.

Korruption ilmenemismuotoja päätöksentekoprosesseissa

- Epäasiallinen vaikuttaminen, painostaminen (ml. sosiaalinen media)
- Salailu ja julkisuusperiaatteen noudattamatta jättäminen
- Yleisen edun ja puolueettomuuden vaarantavat kaksoisroolit ja sidonnaisuudet
- Vaihtokaupat oikeudettoman edun tavoittelun muotona
- Esteellisten osallistuminen päätöksentekoon
- Vallan tarkoituksellinen keskittäminen
- Päätösten perustelemattomuus ja tosiseikkojen pimittäminen
- Toimivallan ylittäminen tai päätöksenteon viivyttäminen

Kun halutaan torjua korruptiota päätöksenteossa, on jokaisella mukana olevalla taholla roolinsa asiassa niin kaupungin viranhaltijoilla ja työntekijöillä kuin luottamushenkilöllä. Tuntemus korruption esiintymismuodoista päätöksentekoprosesseissa edusauttaa niiden tunnistamista. Jokaisen tulee ymmärtää lainsäädännön, hallintosäännön, ohjeiden ja yhteisten pelisääntöjen noudattamisen merkitys korruption torjunnassa. Kun kaikissa tilanteissa toimitaan lainsäädännön, määräysten ja ohjeiden mukaisesti, pienennetään

mahdollisuutta siihen, että korruptiolla pystyttäisiin vaikuttamaan päätösten sisältöön. Avoin ja läpinäkyvä päätöksentekoprosessi on paras korruption torjuntakeino.

Päätösten perustelemattomuus ja tosiseikkojen pimittäminen

Esittelijän velvollisuutena on selvittää tosiseikat ja sovellettavat säännökset riippumattomasti, asiantuntevasti ja huolellisesti. Päätösehdotus tulee perustella lainsäädännön osoittamilla tosiseikoilla kattavasti ja läpinäkyvästi, mikä ehkäisee vallan väärinkäyttöä. Myös esittelystä poikkeava päätös on perusteltava tosiseikoilla lain mukaisesti. Velvollisuus päätöksen perusteluun on päätöksen tehneillä tai sen puolesta äänestäneillä luottamushenkilöillä.

Päätöksentekoon osallistuneella, jos hän on tehnyt vastaehdotukseen tai äänestänyt päätöstä vastaan, sekä asian esittelijällä, jos päätös poikkeaa päätösehdotuksesta, on oikeus ilmoittaa asiasta eriävä mielipide. Eriävän mielipiteen ilmoittanut esittelijä tai päätöstä vastaan äänestänyt tai vastaehdotuksen tehnyt toimielimen jäsen vapautuvasta päätöksen tuottamasta oikeudellisesta vastuusta.

Vastapalvelukset oikeudettoman edun tavoittelun muotona

Päätösten perustelut on esitettävä läpinäkyvästi ja avoimesti tosiseikkojen ja kaupungin tehtävien ja toimivallan näkökulmasta hyväksyttävässä tarkoituksessa. Päätöksentekoon ei ole sallittua vaikuttaa lainmukaisen päätöksentekoprosessin taustalla oman edun ajamiseksi painostamalla tai lupaamalla vastapalveluksia. Kiitollisuudenvelka tai keskinäinen lojaliteetti voivat aiheuttaa korruptioriskin.

Toimivallan ylittäminen

Toimivallan käytön tulee perustua lainsäädäntöön ja hallintosäännön täsmällisiin toimivaltamääräyksiin. Ylempi viranomainen voi puuttua alemman viranomaisen toimivaltaan kuuluviin asioihin vain nimenomaisen säännöksen perusteella. Jos toimivalta kuuluu viranhaltijalle, ei ylempi toimielin voi antaa

määräyksiä siitä, kuinka viranhaltijan tulee päätöksensä tehdä. Jos toimivalta kuuluu kaupunginhallitukselle, ei kaupunginvaltuusto voi määrätä, kuinka kaupunginhallitus asiassa päättää. Toisinaan on tapana viedä asia kaupunginvaltuuston käsiteltäväksi, vaikka toimivalta onkin kaupunginhallituksella. Tällöin kaupunginvaltuuston päätöstä pidetään ns. periaatepäätöksenä, joka voi antaa poliittista ohjausta, mutta ei sitovaa määräystä myöhemmästä päätöksenteosta.

Päätöksenteossa tulee kunnioittaa toimivaltarajoja ja kirjata päätökseen toimivallan peruste. Viranomaisen on käytettävä toimivaltaansa ainoastaan laissa annettuun tarkoitukseen. Omaa etua tavoitteleva tai mielivaltainen päätöksenteko on vallan väärinkäyttöä.

2.8. JULKISUUSPERIAATE JA LÄPINÄKYVYYS

Julkisuuslain tarkoituksena on edistää viranomaistoiminnan avoimuutta, jolloin viranomaisten asiakirjat ovat pääsääntöisesti julkisia, ja niiden salaaminen on mahdollista vain laissa säädetyin perustein. Avoimuus lisää kuntalaisten luottamusta hallintoon ja vähentää korruption epäilyksiä. Tiedon saamista ei saa rajoittaa ilman asiallista ja laissa säädettyä perustetta eikä enempää kuin suojattavan edun vuoksi on tarpeellista. Laissa säädettyjen tiedonsaantioikeuksien ja viranomaisten velvollisuuksien tarkoituksena on toteuttaa avoimuutta viranomaisten toiminnassa sekä antaa yksilöille ja yhteisöille mahdollisuus valvoa julkisen vallan ja julkisten varojen käyttöä.

Julkisuuslain säännösten lisäksi kuntalaissa on säädetty velvollisuudesta tiedottaa kaupungin toiminnasta ja siitä, miten päätösten valmisteluun voi osallistua ja vaikuttaa. Tiedottamisvelvollisuus koskee kaikkea kaupungin toimintaa ulottuen kuntayhtymiin, kuntien tytäryhteisöihin sekä yhteistyöhankkeisiin. Kaupungin on huolehdittava toimielinten käsittelyyn tulevien asioiden valmisteluun liittyvien tietojen julkaisemisesta yleisessä tietoverkossa. Kaupungin ilmoitukset julkaistaan yleisessä tietoverkossa sekä tarpeen mukaan myös muissa välineissä. Kuntalaissa on säädetty 109 §:ssä kunnan järjestämiä palveluja ja kaupungin toimintaa koskevien keskeisten tietojen sekä valtuuston, kaupunginhallituksen ja lautakuntien pöytäkirjojen julkaisemisesta yleisessä tietoverkossa.

Avoimuus ja tietojensaantioikeudet ennaltaehkäisevät korruptiontorjunnassa viranomaisten epäasiallisia ja lainvastaisia toimintatapoja, sekä mahdollistavat vaikutusvallan väärinkäytön havaitsemisen ja päätöksenteon lainmukaisuuden arvioinnin. Julkisuuslain ja kuntalain säännösten tarkoituksena on edistää avoimuutta ja mahdollistaa kaupungin toiminnan ja hallinnon ulkoisen valvonnan, esteellisyyssäännösten noudattamisen sekä päätöksentekoon sisältyvien tosiasiaperusteluiden esittämisen arvioinnin. Avoimuus ja julkisuus edistävät myös luottamusta kaupungin viranomaistoimintaan.

Virkusta löytyy ohje julkisuuslain mukaisiin tietopyyntöihin vastaamisesta.

2.9. JULKISET HANKINNAT

Julkiset hankinnat ovat korruption varsin yleinen riskialue, koska hankintojen taloudellinen merkitys on suuri. Hankintoihin liittyvän korruption tarkoituksena on jonkun yksittäisen toimijan suosinta, jolloin toimija voi saada oikeudetonta taloudellista tai muuta hyötyä antamansa lahjoman vastineeksi. Korruptio vaarantaa hankintojen avoimen ja tehokkaan kilpailuttamisen sekä tarjoajien tasapuolisen ja syrjimättömän kohtelun sekä vaarantaa verovarojen laillisen ja tuloksellisen käytön. Useamman henkilön salainen yhteistyö voi mahdollistaa perusteettoman laskutuksen sekä kilpailutettujen sopimusten ulkopuoliset ohiostot, joihin voi liittyä taloudellisen hyödyn tavoittelu.

Ilmenemismuotoja:

- Lainvastaiset suorahankinnat
- Vaikuttaminen hankintaprosessiin
- Hankintasopimusten valvonnan laiminlyönnit ja lainvastaiset sopimus-muutokset
- Esteellisyyksien ja kaksoisroolien huomioimatta jättäminen hankintapro-sessissa

Suosinta, syrjintä ja räätälöinti

Kaikkien hankintoja tekevien henkilöiden ja hankinnoista päättävien tulee toimia hallinnon oikeusperiaatteiden mukaisesti, kieltäytyä taloudellisten etuuksien vastaanottamisesta, kehittää jatkuvasti hankintaosaamistaan ja noudattaa ohjeistettuja hankintamenettelyitä. Hankintojen asiantuntemuksen kehittämisellä turvataan kyvykkyys tehdä kaupungin toimintaa kehittäviä innovatiivisia hankintoja hankintalain säännösten mukaisesti. Keskitetyllä ja riippumattomalla hankintatoimella,
kirjatuilla ohjeilla ja prosesseilla ehkäistään hankintojen räätälöintiä toimittajien suosimiseksi tai syrjimiseksi. Harkituilla ja oikeasuhtaisilla kelpoisuusehdoilla sekä valintakriteereillä varmistetaan kilpailuolosuhteiden hyödyntäminen ja tarjoajien tasapuolinen kohtelu. Hankintatoimen asiantuntijat osallistuvat tarjousten vertailuun ja päätöksenteon valmisteluun. Hankintamenettelyihin liittyvät vaaralliset työyhdistelmät kartoitetaan ja poistetaan.

Lainvastaiset suorahankinnat ja suorahankinnan tosiasiallisten perusteiden häivyttäminen

Lainvastaisia suorahankintoja ehkäistään aktiivisella kilpailuttamisella, julkisella hankintakalenterilla ja suorahankintapäätösten oikeudellisten perusteiden läpinäkyvällä kirjaamisella. Suorahankinnan perusteiden tulee olla hankintalain mukaiset, eikä niitä tule hämärtää hyvän hallinnon vastaisesti. Suorahankintojen perusteisiin pyydetään aina toimialan ja hankinnan palveluyksikön juristin kannanotto. Kynnysarvon ylittäviin suorahankintoihin käytetään tarvittaessa otto-oikeutta. Kaikista kansallisen kynnysarvon ylittävistä suorahankinnoista tehdään suorahankintailmoitukset.

Sopimusten valvonnan laiminlyönnit ja lainvastaiset sopimusmuutokset

Tehokas sopimusvalvonta edellyttää tiedonhallinnan, päätöksenteon sekä sopimushallinnan vastuiden ja menettelytapojen määrittämistä.

Sopimushallinnan avulla seurataan hankintojen perustumista lainmukaisiin hankintamenettelyihin, ehkäistään hankintojen pilkkomista sekä varaudutaan tuleviin kilpailutuksiin. Hankintojen sopimuskauden aikaisen valvonnan toteuttamiseksi on kullekin sopimukselle nimetty vastuuhenkilö, joka valvoo sopimuksen ehtojen noudattamista, lisätilausten lain- ja sopimuksenmukaisuutta, hinnankorotuksia sekä laskutuksen asianmukaisuutta. Julkisen tiedon tulee olla tasapuolisesti kaikkien saatavissa. Hyvä tiedon- ja sopimushallinta parantavat sisäisen valvonnan tehokkuutta.

Hankintoja tehtäessä on noudatettava kaupungin hankintaohjetta, sopimushallinnan ohjetta ja pienhankintoja koskevaa ohjeistusta.

2.10. MAANKÄYTTÖ- JA RAKENTAMINEN

Maankäyttö ja rakentaminen on korruption kannalta erityisen haasteellinen, kun tekemissä ollaan suurten taloudellisten intressien, tarjouskilpailujen, yhdyskuntasuunnittelun, poliittisen päätöksenteon ja julkisten hankintojen kanssa.

Korruption ilmenemismuodot maankäytössä ja rakentamisessa

- Vaikutusvallan väärinkäyttö: Vaikutusvaltaa voidaan käyttää epäeettisesti esimerkiksi kaavoituspäätöksiä tai rakennuslupien myöntämistä koskevissa asioissa.
- Lahjonta ja etuuksien antaminen: Voi ilmetä henkilökohtaisten etujen, kuten matkojen tai kestityksen tarjoamisena vastineeksi suotuisista päätöksistä
- Suosinta ja eturistiriidat: Viranhaltijat tai päättäjät saattavat suosia tiettyjä yrityksiä tai henkilöitä, joilla on läheisiä suhteita heihin.
- Julkiset hankinnat: Korruptioriskejä esiintyy usein julkisten hankintojen yhteydessä, jossa päätöksentekoon saatetaan yrittää vaikuttaa laittomin keinoin.
- Tarjouskartellit ja kilpailun vääristämiset: Urakoitsijat sopivat etukäteen hinnoista tai siitä, kuka voittaa kilpailutuksen. Heikentää julkisten hankintojen avoimuutta ja nostaa kustannuksia.
- Rakennusurakoissa: Korruptio voi ilmetä epäasiallisena yhteistyönä urakoitsijoiden kanssa sekä perusteettomana laskutuksena. Laskutetaan

materiaaleja tai työvaiheita, joita ei ole tehty, tai käytetään perusteettomasti suurenneltuja määriä ja hintoja.

Korruptoitunut toiminta syö kaupungin taloudellisia resursseja heikentää verovarojen vastuullista käyttöä, mikä pitkällä aikavälillä voi lisätä kaupunkilaisten verotaakkaa ja hidastaa alueellista kehitystä.

Korruption ennaltaehkäisy maankäytössä ja rakentamisessa

Korruptiota voidaan torjua maankäytössä ja rakentamisessa eettisillä periaatteilla ja selkeillä pelisäännöillä, joita noudattavat sekä julkinen sektori että yritykset. Suurilla yrityksillä onkin yleensä eettiset periaatteensa (code of conduct). Vantaan kaupungin työntekijöitä ja luottamushenkilöitä ohjaavat kaupungin ohje vieraanvaraisuudesta.

Julkisten hankintojen hankintaprosessit tulee olla avoimia ja läpinäkyviä. Julkisten hankintojen toteuttaminen tulee tehdä huolellisesti suunnitellen, jotta valintaperusteet oikeasti johtavat kokonaistaloudellisesti edullisimman tarjouksen valintaan eikä tarjoajilla ole mahdollisuutta käyttää hyväkseen tarjousprosessissa olevia puutteita.

Kaavoituksessa ja erilaisten lupien myöntämisessä kuten rakennuslupien myöntämisessä on tärkeää varmistaa, että kaikki vaiheet ovat avoimia ja helposti kansalaisten ja sidosryhmien tarkasteltavissa. Julkinen valvonta on yksi tehokkaimmista keinoista estää korruptiota. Päätöksenteon tulee olla aiemman johdonmukaisen linjan mukaista ja yhdenvertaista kaikkien kohdalla. Päätökset perustellaan huolellisesti hallintolain edellyttämällä tavalla. Päätöksen perusteluissa esitetään ratkaisuun vaikuttaneet seikat ja selvitykset, joiden perusteella osoitetaan asian tasapuolinen ja puolueeton päätöksenteko

Päätöksentekoon osallistuvien viranhaltijoiden ja luottamushenkilöiden mahdollinen maan -ja kiinteistön omistus, kaksoisroolit, sidonnaisuudet ja eturistiriidat on tunnistettava ja henkilöiden on jäävättä itsensä asianmukaisesti.

Kaupunki varmistaa kaavoituksessa ja maankäytössä oikea-aikaisella ja aktiivisella tiedottamisellaan sekä toiminnan ja päätöksenteon läpinäkyvyydellä oikean ja riittävän tiedon saatavuutta.

2.11. AVUSTUKSET

Avustuksiin liittyvä korruptio tarkoittaa tilanteita, joissa julkisia avustuksia käytetään väärin henkilökohtaisen edun tavoitteluun tai ohjataan muualle kuin niihin tarkoituksiin, joihin ne on myönnetty.

Korruptio voi näyttäytyä esimerkiksi seuraavina tekoina:

1. Väärien tai harhaanjohtavien tietojen antaminen avustuksen saamiseksi
2. Avustusten ohjaaminen väärään käyttöön
3. Hanke jää toteuttamatta, mutta avustus nostetaan silti
4. Eturistiriidat ja suosiminen, epäasiallinen painostus
5. Lahjonta

Korruptiota voidaan ehkäistä avustusprosesseissa seuraavilla keinoilla:

- avoin ja helposti ymmärrettävä avustusten hakuprosessi
- selkeät ja valvotut raportointivelvoitteet
- satunnaistarkastukset ja riippumattomat auditoinnit
- esteellisyyssääntöjen noudattaminen

Vantaan kaupungilla noudatetaan avustusten myöntämisessä ja hakemisessa avustusten yleisiä myöntämisperiaatteita sekä avustuslajikohtaisia periaatteita ja ohjeita.

Avustuksia myönnetään toimintaan, joka Vantaan kaupungin arvojen ja strategian mukaista toimintaa ja tukee aktiivista kansalaistoimintaa tai täydentää kaupungin omaa palvelutoimintaa.

Avustus on käytettävä siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty.

Avustuksen saajan tulee laatia käyttöselvitys, josta selviää, että avustus on käytetty siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty. Mikäli hyväksyttävää käyttöselvitystä ei toimiteta, avustus voidaan periä takaisin.

Vantaan kaupungilla on oikeus tarkastaa avustuksen saajan toimintaa, hallintoa ja kirjanpitoa siinä laajuudessa, kuin avustuksen myöntäjä katsoo tarpeelliseksi avustusten ehtojen mukaisen käytön toteamiseksi. Tarkastuksen voi tehdä kaupungin sisäinen tarkastus tai tarkastusta tekemään voidaan palkata ulkopuolinen taho.

2.12. VIRANHALTIJOIDEN JA TYÖNTEKIJÖIDEN VALINTAPROSESSIT

Rekrytointi ja valintaprosessi ovat kaupungin henkilöstöjohtamisen kannalta keskeisiä vaiheita, joissa korruption, epäasiallisen vaikuttamisen, suosinnan ja sidonnaisuuksien riskit voivat realisoitua. Virka- ja työsuhteisten henkilöiden rekrytointiprosesseissa on mahdollista suosia yksittäistä prosessiin osallistuvaa. Lähipiirin suosiminen ja poliittisin perustein tehdyt valinnat sekä niihin liittyvä päätöksenteko ovat yleisimpiä korruption ilmenemismuotoja. Korruptiolle altistavat vallan keskittyminen, poliittinen tai epäeettinen ohjaus, sekä eri toimijoiden keskinäinen lojaliteetti ja vastavuoroiset palvelukset. Riskinä voi olla, että nimityksiä ei tehdä asiantuntijuuden vaan tietyn hakijan ominaisuuksien perusteella räätälöityjen kriteerien tai ansiovertailujen puolueellisen suorittamisen perusteella. Näillä riskeillä on suora vaikutus palvelujen laatuun, henkilöstön osaamiseen, kaupungin maineeseen ja kuntalaisten luottamukseen.

Alempana määritellään kaupungin periaatteet ja menettelytavat, joilla rekrytointien väärinkäytökset ja mahdolliset korruptioriskit ehkäistään systemaattisesti.

Avoimuus ja läpinäkyvyys

Vantaan kaupunki varmistaa, että rekrytointiprosessit ovat lähtökohtaisesti avoimia ja läpinäkyviä. Tämä tarkoittaa:

- rekrytointitarpeen perustelemista kaupungin henkilöstöstrategian ja talouden raamin mukaisesti
- valintaperusteiden selkeää, tehtävään liittyvää ja julkista määrittelyä
- prosessin kulun ja aikataulujen dokumentointia
- päätösten perustelujen kirjaamista siten, että ne kestävät ulkopuolisen tarkastelun.

Avoimuus tukee kuntalain, hallintolain ja kaupungin omien eettisten periaatteiden vaatimuksia.

Eturistiriitojen ja sidonnaisuuksien hallinta

Kaupungin työntekijöillä ja luottamushenkilöillä on velvollisuus tunnistaa ja ilmoittaa sidonnaisuudet, jotka voivat vaikuttaa rekrytointiprosessin puolueettomuuteen. Kaupunki edellyttää, että:

- rekrytointiin osallistuvat arvioivat esteellisyytensä
- sidonnaisuudet ilmoitetaan sovittujen käytäntöjen mukaisesti
- mahdollinen esteellisyys dokumentoidaan ja huomioidaan prosessin vastuujärjestelyissä.

Eturistiriitojen asianmukainen käsittely vahvistaa sekä sisäistä että ulkoista luottamusta kaupungin rekrytointeihin.

Yhdenvertaiset ja objektiiviset arviointikriteerit

Vantaan kaupungin rekrytoinnit perustuvat tehtävän kelpoisuus- ja osaamisvaatimuksiin sekä yhdenvertaisiin arviointiperusteisiin. Kaupunki varmistaa, että:

- arviointikriteerit ovat ennalta määriteltyjä, läpinäkyviä ja tehtävään sidottuja
- hakijoita kohdellaan yhdenvertaisesti ja syrjimättömästi
- arviointimenetelmät ja -työkalut ovat standardoituja ja dokumentoituja.

Arvioinnin yhdenmukaisuus tukee Vantaan kaupungin arvoja ja hyvää henkilöstöpolitiikkaa.

Lahjonnan torjunta ja epäasiallisen vaikuttamisen estäminen

Vantaan kaupunki noudattaa ehdotonta linjaa lahjonnan ja epäasiallisen vaikuttamisen ehkäisemiseksi. Rekrytointiin osallistuvat eivät saa ottaa vastaan:

- lahjoja
- etuja
- vieraanvaraisuutta
- muita suoraan tai epäsuorasti vaikuttavia kannustimia.

Kaikki epäasiallisen vaikuttamisen yritykset raportoidaan kaupungin sisäisten ohjeiden mukaisesti. Kaupunki ylläpitää työyhteisökulttuuria, jossa vaikuttamisyrityksiin puututaan määrätietoisesti ja matalalla kynnyksellä.

Kelpoisuuksien ja taustatietojen luotettava varmistaminen

Hakijoiden pätevyys ja taustatiedot tarkistetaan yhdenvertaisin ja luotettavin menettelyin kaikissa kaupungin toimialoissa. Tarkistusten tulee olla riippumattomia, dokumentoituja ja yhtenäisiä. Kaupunki varmistaa, että:

- meriitit on todennettavissa virallisista lähteistä
- tarkistusprosessissa ei ole aiheettomia eroja hakijoiden välillä
- rekrytointipäätökset perustuvat varmistettuihin tietoihin.

Vantaan kaupunki on sopinut Suojelupoliisin kanssa henkilöturvallisuusselvitysten yhteistyöstä vuonna 2024. Henkilöturvallisuusselvitysten tarkoitus on ennaltaehkäistä kansallista turvallisuutta vaarantavaa toimintaa. Henkilöturvallisuusselvityksessä tarkastellaan ihmisen taustoja, jotta hänen luotettavuutensa voidaan varmistaa. Turvallisuusselvitysten tarkoitus on estää Suomen turvallisuudelle tärkeiden tietojen päätyminen vääriin käsiin. Selvityksessä tarkastellaan esimerkiksi sitä, onko ihminen syyllistynyt rikoksiin tai onko hänellä taloudellisia vaikeuksia, jotka voisivat altistaa hänet painostukselle tai muulle epäasialliselle vaikuttamiselle. Turvallisuusselvityksiä voidaan tehdä rekrytointien yhteydessä ja myös takautuvasti jo virka- tai työsuhteessa oleville henkilöille.

Rekrytointiin osallistuvien osaaminen ja tuki

Vantaan kaupunki varmistaa, että rekrytointeja toteuttavat henkilöt saavat:

- riittävän koulutuksen korruptiontorjunnasta
- ohjeistuksen esteellisyydestä, tietosuojasta ja hyvistä käytännöistä
- tukea haastaviin ja poikkeuksellisiin rekrytointitilanteisiin.

Osaamisen vahvistaminen lisää prosessin laatua ja vähentää virhe- ja väärinkäytösriskejä.

Vantaan kaupungin palvelussuhdekäsikirjassa on annettu tarkempia ohjeita henkilöstön palvelukseen ottamisesta, pääsääntönä olevasta julkisesta hakumenettelystä, avoimesta työpaikasta ilmoittamisesta, henkilöarviointien käytöstä ja ansioiden vertailemisesta.

2.13. KORRUPTION ILMENEMISMUOTO – LAHJAN VASTAANOTTO

Noudatamme kaupungin vieraanvaraisuudesta ja edun vastaanottamisesta annettuja ohjeita. Myös muu henkilökohtaisen hyödyn tavoittelu voidaan rinnastaa lahjomaan. Lahjoman vastaanottaminen ja virka-aseman väärinkäyttäminen on rikoslaissa säädetty rangaistavaksi.

Vieraanvaraisuuteen, lahjoihin ja edustamiseen liittyvät menettelyt ovat keskeinen osa korruptiontorjuntaa. Organisaatio noudattaa ohjetta vieraanvaraisuudesta, jonka tavoitteena on estää tilanteet, joissa ulkopuolinen taho voisi vaikuttaa tai pyrkiä vaikuttamaan henkilöstön päätöksentekoon tai toimintaan epäasiallisesti.

Vieraanvaraisuus on sallittua ainoastaan silloin, kun se on kohtuullista, tavanomaista ja satunnaista eikä siihen liity vastapalveluksen odotusta. Arvorajat, mahdolliset hyväksymisprosessit ja ilmoitusvelvollisuudet noudattavat organisaation voimassa olevaa ohjeistusta. Kaikesta vieraanvaraisuudesta, joka ylittää ohjeistuksessa asetetut rajaukset, on tehtävä ilmoitus ja pyydettävä ennakkohyväksyntä esihenkilöltä. On huomioitava, että esihenkilön hyväksyntä ei vapauta viranhaltijaa tai työntekijää vastuusta, jos vieraanvaraisuus katsotaan jälkikäteen laittomaksi.

Toimialakohtaiset ja tehtäväkohtaiset riskit arvioidaan säännöllisesti, ja erityistä huomiota kiinnitetään niihin prosesseihin, joissa ulkopuolinen vaikuttaminen on todennäköisintä, kuten hankintoihin, lupaprosesseihin, valvontatehtäviin ja

asiakassuhteisiin. Riskienhallinnan toimenpiteisiin sisällytetään vieraanvaraisuuden seuranta sekä tarvittavat rajoitukset tai lisäohjeet.

Henkilöstölle järjestetään säännöllistä koulutusta vieraanvaraisuuden rajoista ja riskitilanteista. Koulutus on osa perehdytystä ja jatkuvaa osaamisen kehittämistä. Ohjeistuksen noudattamista valvotaan lahja- ja vieraanvaraisuusrekisterin, sisäisten tarkastusten sekä esihenkilöiden jatkuvan seurannan avulla. Mahdolliset rikkomukset käsitellään organisaation kurinpitomenettelyn mukaisesti.

Vieraanvaraisuutta koskevat periaatteet sovitetaan yhteen organisaation eettisten ohjeiden, esteellisyys- ja sidonnaisuuskäytäntöjen sekä hankintapolitiikan kanssa, jotta toimintatavat muodostavat johdonmukaisen kokonaisuuden ja tukevat läpinäkyvää sekä vastuullista päätöksentekoa.

3. VANTAAN KAUPUNGIN KORRUPTIOTORJUNNAN TOIMINTAMALLI

Ennaltaehkäisemme korruptiota

Korruptiontorjunnan ja havaitsemisen oikeudellisen perustan muodostavat perustuslain oikeusvaltioperiaate, hyvän hallinnon oikeusperiaatteet, kaupungin toiminnan avoimuus ja julkisuus. Merkittävin osa-alue korruptiontorjunnassa on johdon esimerkillä johtaminen sekä ennaltaehkäisevän toimintakulttuurin luominen organisaatioon. Puutumme johdonmukaisesti korruptioon sekä ennaltaehkäisemme puuttumattomuuden kulttuurin muodostamista; tavoitteemme on nollatoleranssi korruptioon. Edistämme korruptiontorjuntaa säännöllisellä viestinnällä ja koulutuksella.

Puutumme tehokkaasti korruptioon

Tehokas korruptiontorjunta perustuu suunnitelmallisen korruptiolle altistavien tekijöiden ja korruption aikaisemmin todettujen ilmenemismuotojen tunnistamisen sekä havaitsemiseen. Tämä onnistuu organisaatiossa systemaattisen ja koordinoidun toiminnan avulla. Määritämme havaittujen riskialueiden ja ilmenemismuotojen perusteella riippumattomat ja tehokkaat ennaltaehkäisyn ja valvonnan toimenpiteet. Kaupungin ylin johto luo toimintatavat, jotka ehkäisevät puuttumattomuuden kulttuurin rakentumista.

Selvitämme korruptioepäilyt riippumattomasti

Johdonmukaisen ja tuloksellisen korruptiontorjunnan varmistamiseksi rakennamme tehokasta ja toimivaa sisäistä valvontaa korruptiotorjunnan tueksi. Lisäksi hyödynnämme riippumatonta ja objektiivista sisäistä tarkastusta sekä turvallista ja luottamuksellista ilmoituskanavaa. Objektiivisesti, asiantuntevasti ja huolellisesti suoritetun korruptioepäilyn tarkastuksen tulokset käsittelemme riippumattomasti ja puolueettomasti hyödyntäen tarvittaessa oikeudellista asiantuntija apua. Todennettuihin väärinkäytöksiin reagoimme oikeasuhtaisesti ja johdonmukaisesti.

Kehitämme korruptiontorjuntaa

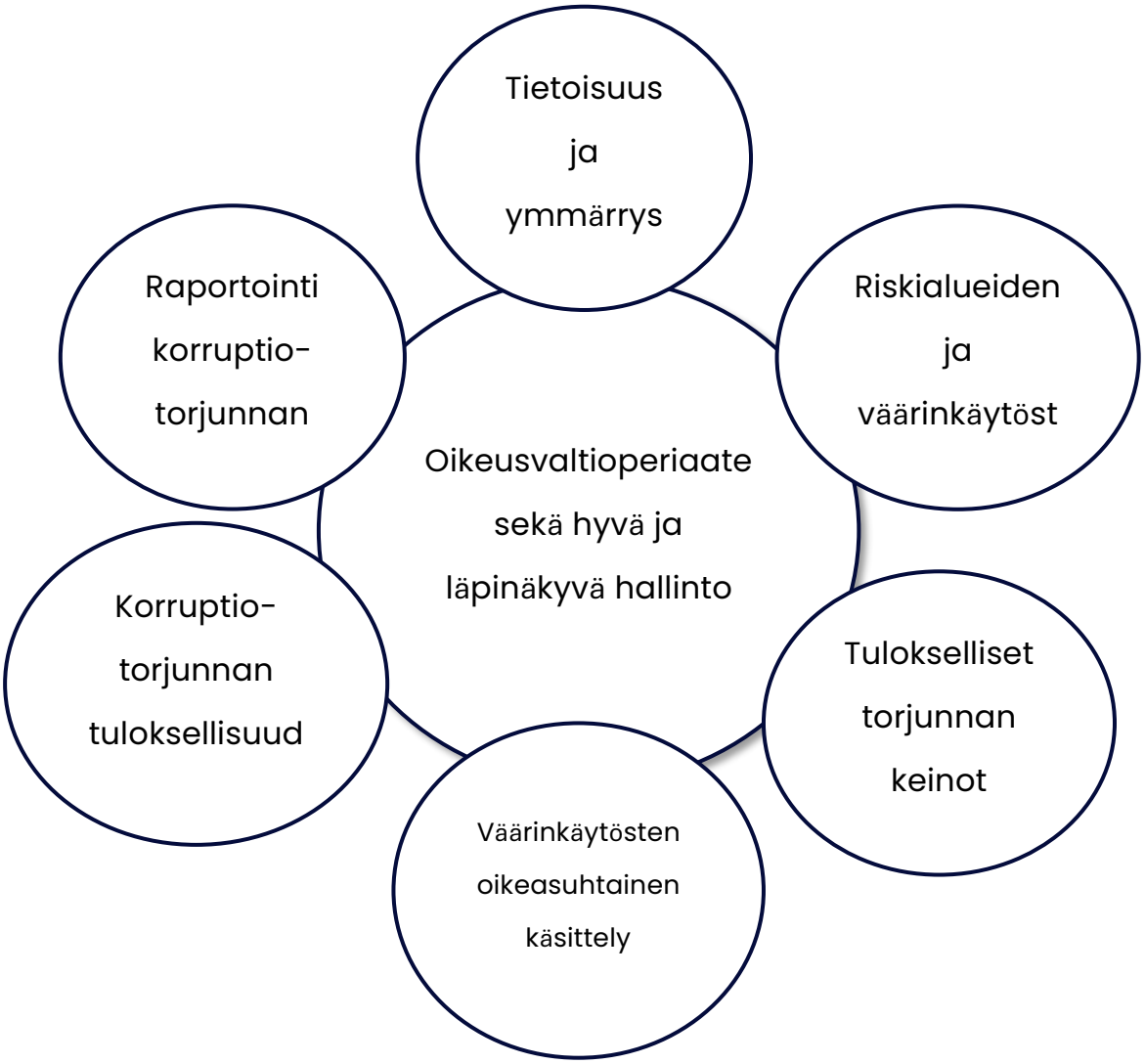
Kehitämme korruptiontorjuntaa korruptioriskien havaitsemiseksi määritettyjen tehtävien ja vastuiden sekä toimenpiteiden vaikuttavuuden ja tehokkuuden seurannan perusteella. Parannamme kyvykkyyksiämme korruption torjunnassa. Raportoimme korruption torjunnan arviointien tulokset systemaattisesti.

Sisäinen ilmoituskanava ja henkilöt

Jokaisen luottamushenkilön, esihenkilön ja työtekijän velvollisuutena on puuttua kaupungin tai sen vastuulle kuuluvassa toiminnassa havaitsemiinsa tai tietoonsa saamiinsa korruptioepäilyksiin.

Luottamushenkilöt tekevät ilmoituksen kaupunginvaltuuston tai kaupunginhallituksen puheenjohtajalle, kaupunginjohtajalle tai kaupunginlakimiehelle tai ilmiantokanavaan. Työntekijät tekevät ilmoituksen esihenkilölle, kaupunginjohtajalle, kaupunginlakimiehelle, sisäiselle tarkastajalle tai ilmiantokanavaan.

Kuva: Korruptiotorjunnan toimintamalli



Vantaa
Vanda

Julkaisija
Vantaan kaupunki
Konsernijohdon ja elinvoiman
toimiala/Kuntademokratian palvelualue

7 2026 Nuorten kesätyöllistämistuen (kesätyöseteli) ja kesäyrittäjyysohjelman käyttöönotto ja käytännöt/PT

VD/164/14.07.09.00/2026

KA/EK

Kaupunginvaltuuston hyväksymässä talousarviossa (17.11.2025 § 9) on varattu 450.000 € määräraha vantaalaisille nuorille annettaviin kesätyöseteleihin vantaalaisiin yrityksiin ja yhdistyksiin työllistymiseksi. Vantaa myös jatkaa ja kehittää nuorille suunnattujen yrittäjyyskurssien- ja kokeilujen tarjoamista vaihtoehtona kesätyösetelille.

Määräraha on varattu kaupunginhallituksen menokohtaan 10 40 ja sen käytöstä päättää kaupunginhallitus. Nuorten kesätyöllistämistuen eli kesätyösetelin organisointi kuuluu työllisyyden ja kotoutumisen palvelualueen tehtäviin. Hallintosäännön 3 luvun 9 § mukaan kesätyösetelin myöntämisestä päättää työllisyys- ja kotoutumispalveluiden johtaja.

Vuonna **2025** 300 euron arvoinen kesätyöseteli jaettiin sähköisesti Vantaan internetsivujen kautta. Nuoret ja vanhemmat saivat tiedon kesätyöseteleistä Wilman kautta. Kaikkiaan vuosina 2007–2010 syntyneille jaettiin 3250 kesätyöseteliä ja niistä käytettiin 1083 eli noin 30 prosenttia. Luvuissa on pientä nousua suhteessa kesään 2024. Kymmeneen tilityshakemukseen tehtiin kielteinen päätös.

Lisäksi Vantaan kaupungin kesäyrittäjyys -ohjelmaan osallistui vuonna 2025 98 nuorta, joille myönnettiin 300 euron kesäyrittäjyystuki.

Vuodelle 2026 on valmisteltu seuraavat käytännöt

Nuorten kesätyöseteli

- Vuonna 2026 seteliä voivat hakea vuosina 2008–2011 syntyneet vantaalaiset nuoret. Setelien määrällä ei ole ylärajaa. Seteli haetaan sähköisesti suoraan Vantaan internetsivujen kautta, osoitteesta www.vantaa.fi/kesatyoseteli.

- Kesätyösetelistä tiedotetaan Wilman kautta kaikille ikäryhmään -kuuluville nuorille ja heidän vanhemmilleen. Kohderyhmään kuuluu arviolta noin 8400 nuorta.

- Nuoren on kesätyöseteliä hakiessaan täytettävä halulomakkeelle henkilötietonsa, jotka tarkastetaan pistokokeen omaisesti.

- Vuonna 2022 kesätyöseteleitä tilitettiin 962 kappaletta (288.600 €.), vuonna 2023 yhteensä 1032 kappaletta (309.600 €), vuonna 2024 yhteensä 939 kappaletta (281.700 €) ja vuonna 2025 yhteensä 1083 kappaletta. Vuonna 2026 kesätyösetelien käyttöä halutaan edelleen kasvattaa. Vaikeutena on taloustilanteesta johtuva kesätyöpaikkojen yleinen ennustettu väheneminen.

- Kun nuoren kesätyö on toteutunut, työnantaja hakee korvauksen kaupungilta työllistämistään nuorista. Tässä yhteydessä tarkistetaan, että kesätyö on toteutunut kaupungin edellyttämällä tavalla.

- Vuoden 2026 kesätyösetelin tilityksen ehdot ovat työnantajalle seuraavat.

- Työnantajan tulee tarjota nuorelle vähintään 60 työtuntia 1.5.–30.9.2026 välisenä aikana.
- Nuoren vähimmäispalkan tulee 60 tunnin työstä (8,33 €/h) olla vähintään 500 €, ellei alan työehtosopimus edellytä korkeampaa palkkaa. Lomakorvaukset eivät saa sisältyä tähän minimibruttopalkan määrään. Mikäli nuori tekee enemmän töitä, on myös palkan oltava korkeampi.
- Työnantajalle maksettavan tuen määrä on 300 € / kesätyöntekijä.
- Suositus on, että työtunteja on vähintään 18h/viikko. Kesätyöjakso voi myös jakautua useampaan osaan kesätyösetelin voimassaoloaikana, jos työntekijä ja työnantaja näin sopivat.
- Työnantaja huolehtii palkan lisäksi normaaleista työnantajamaksuista ja lomakorvauksesta. Nuoren ikä vaikuttaa työnantajamaksuihin.
- Kesätyöseteliä voi hyödyntää kesätöissä ajalla 1.5.–30.9.2026, eli kesätyö pitää tehdä tuona aikana.
- Jos nuori tekee töitä kalenterikuukauden aikana 14 työpäivää tai 35 tuntia, hänelle kertyy vuosilomalain mukaisesti vuosilomaa. Se tulee maksaa työsuhteen päättyessä, eikä vuosilomakorvausta saa sisällyttää peruspalkkaan. Lisäksi työnantaja maksaa normaalit työnantajamaksut. Myös mahdolliset ilta- ja pyhälisät on maksettava nuorelle oman TESin mukaisesti.
- Sairaustapauksissa nuorelle tulee maksaa sairausajan palkka alan työehtosopimuksen mukaisesti tai jos työehtosopimusta ei ole, työsopimuslain mukaisesti. Nuorta ei saa vaatia korvaamaan työtä tervehdyttyään.

- Ohjeistus käännetään ruotsiksi ja englanniksi.

- Kesälle 2027 kesätyösetelin määrää haetaan korotettavaksi 350 euroon.

Nuorten kesäyrittäjyys - ohjelma vuodelle 2026

- Kesäyrittäjyysohjelmalle on syksyn aikana kilpailutettu uutta palveluntuottajaa. Lopullista hankintapäätöstä ei ole vielä tehty, mutta saapuneiden tarjousten hinnat ovat hyvin yhteneväiset.

- Mikäli ohjelmaan osallistuu sama määrä nuoria kuin 2025 (100) on kustannusarvio, sisältäen myös itse setelit, noin 90.000 euroa ja jos nuorten määrää onnistutaan kasvattamaan 120 henkilöön on kustannusarvio maksimissaan 104.000 euroa.

- Kesäyrittäjyys-ohjelma tarjoaa kevytyrittäjyyden muodossa vaihtoehdon kesätyölle yrittämisestä kiinnostuneille 15–29-vuotiaille nuorille. Ohjelmaan voi osallistua maksimissaan 200 nuorta, jotka valitaan hakemuksen perusteella. Kesäyrittäjyystuki on 300 euroa nuorta kohden.

- Nuorten kesäyrittäjyys seteleitä tilitettiin vuonna 2022 yhteensä 36 kappaletta (10.800€), vuonna 2023 yhteensä 16 kappaletta (4.800€), vuonna 2024 yhteensä 42 kappaletta (12.600€) ja vuonna 2025 yhteensä 98 kappaletta (29.400€) Tavoite vuodelle 2026 on edelleen kasvattaa setelin saavien nuorten määrää, joskin setelin myöntämisen ehdot on kokemuksen perusteella määritetty hieman edellistä vuotta vaativammiksi.

- Yrittäjyyssetelin saadakseen nuoren täytyy osallistua vähintään kolmeen koulutustapahtumaan keväällä sekä suunniteltava elinkelpoinen liiketoimintasuunnitelma. Nuoren on liiketoimintasuunnitelmassaan avattava, mihin hän aikoo kesäyrittäjyyssetelin käyttää.

- Mikäli nuorten kesätyösetelien ja kesäyrittäjyystuen kokonaiskustannus on suurempi kuin kaupunginhallituksen talousarvioonsa varaama 450 000 euroa, katetaan erotus työllisyyspalveluiden käyttötalousvaroista.

Vuodelle 2026 kesäyrittäjyyssetelin suuruus on edelleen 300 euroa. Nuorten kesätyöseteli on niin ikään 300 euroa.

Kesätyösetelin ja kesäyrittäjyysetelin kustannusarvio

Kesätyösetelit 1100 kpl,	330.000 euroa
Kesäyrittäjyys-setelit 120 kpl	36. 000 euroa
Kesäyrittäjyysohjelman toteutus	68.000 euroa (alv 0%)
Yhteensä	**434.000 euroa**

Liitteessä on tarkempi kuvaus kesätyösetelien käytöstä sekä kesäyrittäjyyskampanjasta vuodelta 2025.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) toteuttaa nuorten kesätyöllistämistuki (kesätyöseteli ja kesäyrittäjyystuki) edellä esitetyllä tavalla vuonna 2026, ja
b) että kaupunginhallitukselle annetaan vuoden 2027 käytäntöjä valmisteltaessa selvitys vuoden 2026 kesätyöllistämistuen käytöstä.

Liitteet:
- Palvelukuvaus, jossa avataan vuoden 2026 kesäyrittäjyysohjelman sisältö
- SunUran toteuttaman 2025 nuorten kesäyrittäjyysohjelman loppuraportti

Täytäntöönpano: Työllisyyden ja kotoutumisen palvelualue

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:
Työllisyys- ja kotoutumispalveluiden johtaja Susanna Taipale-Vuorinen puh. 040 044 4883
Työllisyysasiantuntija Kari Ahlström puh. 050 312 4520
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Kesäyrittäjyysohjelman loppuraportti 2025

SUNURA

Osallistujatiedot

- Ohjelmaan haki kaikkiaan 125 nuorta, ja heistä valittiin mukaan 112.
- Lopulta 100 nuorta aloitti ohjelmassa.
- Kesäyrittäjyysseteli maksettiin 98 nuorelle.
- Liiketoimintasuunnitelmia ja kesäyrittäjyyttä toteutettiin sekä yksin, että kahdestaan tai isommassa porukassa
- Kaiken kaikkiaan yritysaihioita syntyi yhteensä 78 kpl.

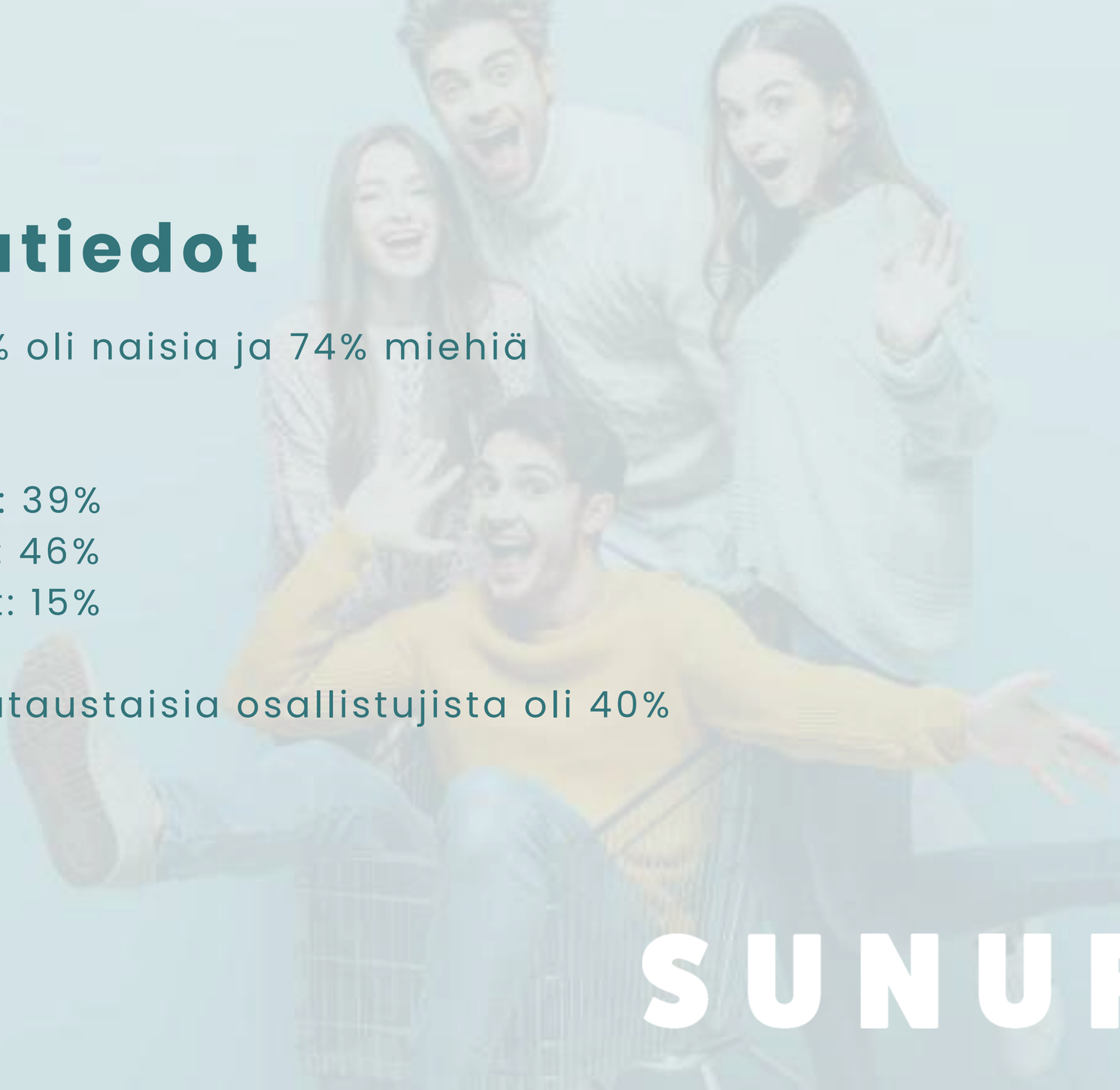
SUNURA

Osallistujatiedot

- Osallistujista 26% oli naisia ja 74% miehiä

- Ikäjakauma:
  - 15-16-vuotiaat: 39%
  - 17-18-vuotiaat: 46%
  - 19-29-vuotiaat: 15%

- Maahanmuuttajataustaisia osallistujista oli 40%



SUNURA

Kesäyrittäjyysohjelman toteutus

- Koulutuspäivät: 12.5., 15.5., 21.5., 27.5. ja 28.8.

- Koulutuspäivissä vierailijoiden esitykset pidettiin kaikille yhteisesti, ja muuten jakauduttiin kolmeen pienryhmään:
  - 15-16-vuotiaat
  - 17-vuotiaat ja vanhemmat
  - Nuoret, joilla oli jo jonkinlaista yritystoimintaa tai jotka olivat kurssilla jo toistamiseen

- Pienryhmiin jakautuminen mahdollisti paremman vertaistuen sekä koulutuksen kohdentamisen osallistujia palveleviin teemoihin

Kesäyrittäjyysohjelman toteutus

- Ohjelmassa käytettiin Moodle-alustaa, josta löytyi kaikki koulutuksen materiaalit ja jonka kautta myös liiketoimintasuunnitelmat palautettiin ja arvioitiin

- Lisäksi käytettävissä mentorointia kesän ajan
  - Nuoriin pidettiin kesän aikana yhteyttä ja muistutettiin aktiivisesti mentorointimahdollisuudesta
  - Tätä käytettiin vaihtelevasti, osa ei käyttänyt ollenkaan ja osa täysimääräisesti
  - Mentorointitarve oli selkeästi riippuvainen siitä, missä vaiheessa oma yritystoiminta oli menossa
  - Selkeästi suosituin tapa käyttää mentorien apua oli WhatsApp-viestien välityksellä esitetyt täsmäkysymykset

Yritysideat

- Pihatyöt (ruohonleikkuu, aitojen leikkaus, istutustyöt, haravointi jne)
- Kesäleirit lapsille
- Siivouspalvelut ja ikkunanpesu
- Parturipalvelut
- Rastojen ja hiuskorujen tekeminen
- Digi- ja somemarkkinointi
- Valokuvaus-, videokuvaus- ja sisällöntuotantopalvelut
- Graafinen suunnittelu ja editointi
- Mopojen korjauspalvelut ja varaosamyynti
- Kahvilat ja ravintolat
- Pop-up elintarvikemyynti (jäätelöt/juomat/smoothiet/leivonnaiset)
- Äänitysstudio nuorille artisteille
- Auton- ja mattojenpesupalvelut
- Rekrytointipalvelu
- Verkkokoulutukset
- Muumimukien ja muiden keräilusarjojen myynti
- Vaatebrändit
- Seura- ja apupalvelu ikäihmisille
- Ripsi- ja kynsipalvelut
- Lemmikinhoito- ja ulkoilutuspalvelut
- Käsintehdyt tekokukat
- E-reseptikirjasarja
- Personoidut 3D-mallit
- Huonekalujen kunnostus ja myynti
- Käsintehdyt korut
- Käsitöiden myynti
- Sisustussuunnittelu
- Sovellus nuorten arjenhallintaan
- Hajuvesien ja tuoksutuotteiden jälleenmyynti
- Sneaker store
- Käytettyjen golfpallojen myynti
- Luonnontuotteiden myynti
- Urheilutuotteiden myynti
- Mallin työt

SUNURA

Yritystoiminnan toteuttaminen

- n. 65% osallistujista toteutti yritystoimintaa kesän aikana jollakin asteella
- n. 30% ei tehnyt yritystoimintaa, mutta kehitti omaa yritysideaansa eteenpäin
- n. 5% ei edistänyt yritystoimintaansa millään tavalla

- Suosituimmat tavat toiminnan toteuttamiseen:
  - Kevytyrittäjänä laskutuspalvelun kautta ilman y-tunnusta
  - Pienimuotoinen tuloshankkimistoiminta muuna tulonhankkimistoimintana
  - Toiminimi (14% osallistujista perusti toiminimen tai osakeyhtiön)

SUNURA

Osallistujien kokemukset

Kuinka tyytyväinen olet valmennukseen kokonaisuutena?

Keskimääräinen arvio

4.23

Osallistujien palautteita

“Kiitos tosi paljon tästä valmennuksesta se auttoi minua tosi paljon ja antoi minulle enemmän itsevarmuutta ja uskollisuutta minun ideasta”

” Kaikki oli todella hyvin järjestetty! Pidin erityisesti uratarinoista!”

” Kiitos tosi paljon , tästä mahdollisuudesta, jossa pystyin tehdä idea ja minua myös autettiin, jos en ymmärtänyt jotain ensi vuonna uudelleen tulen.”

” Olen todella kiitollinen avusta ja tuesta! Ainut mitä voisi korjata: mun mielestä, olisi parempi kuunnella enemmän pieni yrittäjien tarinoita, ei vain isojen firmojen menestyksestä”

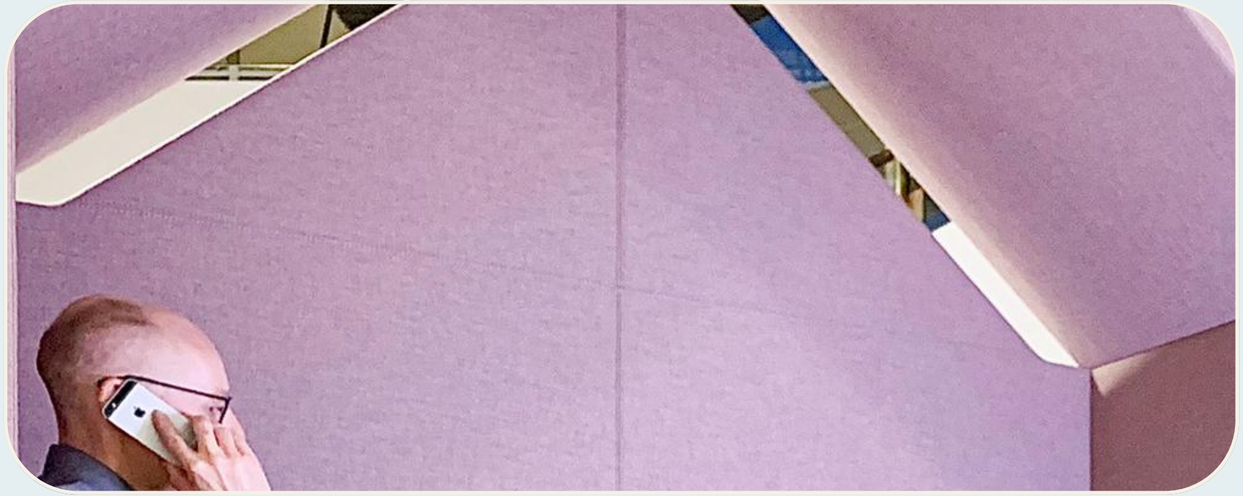
” Kiitos paljon opetustuokioista, oli aika mielenkiintoista ja hyödyllistä”

”Ihan mahtavat vetäjät! Kiitos”

” Kaikki oli supermahtavaa! Sain niin paljon apua ja tukea. Pieni palaute: haluaisin kuulla enemmän pienyrittäijen tarinoita, ei isojen yritysten.”

SunUran ajatuksia jatkokehittämiseen

- Palvelu skaalautuu hyvin isommallekin määrälle osallistujia
- Jonkinlainen verkkokoulutusalusta on hyvä lisä koulutuksen laadukkaaseen toteuttamiseen, kun osallistujia on paljon. Meillä oli käytössä Moodle.
- Lopputilaisuuden osallistujamäärä on ollut pieni joka vuosi, tähän voisi miettiä jonkinlaisen uuden mallin
- Pienyrittäjien tarinat selvästi kiinnostavat ja inspiroivat nuoria, joten tähän tulee jatkossa kiinnittää enemmän huomioita
- Tärkeää ei ole vain yritystoiminnan harjoittaminen kesän aikana, vaan osaamisen ja itsevarmuuden kehittyminen, vertaistuki ja inspiraatio jota nuoret kurssilta saavat



SUNURA

sunura.fi

#löydäsunura

Palvelukuvaus: Nuorten kesäyrittäjyysohjelma

1. Hankinnan kohteen kuvaus

Vantaan kaupunki pyytää tarjousta Kesäyrittäjyysohjelmasta, joka tarjoaa Vantaalla asuville 15–29-vuotiaille nuorille konkreettista tietoa ja tukea yrittäjyydestä työmahdollisuutena.

Ohjelman tulisi tukea ja innostaa nuoria yrittäjyyden polulle tarjoamalla heille selkeää tietoa, käytännönläheistä valmennusta ja ohjausta sekä yhteisöllisen oppimisympäristön. Kevään ja kesän aikana palveluntuottajan tulee lisäksi tarjota kesäyrittäjäksi lähteville nuorille käytännön tukea ja mentorointia. Tarkoitus on, että nuoret saavat mahdollisuuden kokeilla liikeideaansa turvallisesti ja ohjatusti, oppia yrittäjyystaitoja ja rakentaa verkostoja. Kesäyrittäjyysohjelman tulee olla toiminnallinen ja käytännönläheinen aktivoiden yrittäjyyttä ja yrittäjämäisiä ominaisuuksia.

Vantaa on Suomen kansainvälisin kaupunki, mikä näkyy ohjelmaan osallistujissa. Vuonna 2025 40 prosentilla osallistujista oli kansainvälinen etninen tausta. Ohjelman tarjoajalla tulee olla valmius työskennellä erityyppisten nuorten kanssa vähintäänkin suomen ja englannin kielillä.

Kesäyrittäjyysohjelmia on Vantaalla järjestetty vuodesta 2020. Osallistujien määrä on vaihdellut alhaisimmillaan 20 nuoresta hieman alle 100 nuoreen kesällä 2025. Tulevien vuosien tavoite on säilyttää tai nostaa vuoden 2025 osallistujamäärää, mutta osallistujien jääminen alle tavoitteen ei estä kesäyrittäjyysohjelman toteutusta. Minimimäärä nuoria ohjelman toteuttamiseksi on **20** ja maksimimäärä **200**.

Toimittajan velvollisuutena on tarjota ohjelman puitteissa 300 euron arvoinen kesäyrittäjyysseteli ohjelmaan osallistuville nuorille. Kesäyrittäjyysohjelman toteutusajankohta ajoittuu sopimuskaudella huhti-elokuulle.

Hankintaa toteuttamaan valitaan yksi (1) palveluntuottaja. Palveluntuottajalta pyydetään *tarjous yhden (1) nuoren kokonaishintana ottaen huomioon osallistuvien nuorten kokonaismäärä ja sisällyttäen 300 euron arvoisen kesäyrittäjyyssetelin ohjelmaan osallistujille*. Hinta ilmoitetaan kiinteänä hintana ilman arvonlisäveroa (alv 0 %). Kesäyrittäjyysohjelma on nuorelle maksuton. Tarjoaja antaa hinnan per nuori ottaen huomioon, että minimäärä nuoria, joiden kanssa ohjelma käynnistetään, on 20 ja että hinta per nuori pienenee alla esitetyn mukaisesti nuorten osallistujamäärän kasvaessa.

Toimittajalla on oikeus laskuttaa
Ensimmäiset 50 (1–50) nuorta: Tarjoajan ilmoittama hinta/nuori
Seuraavat 20 (51–70) nuorta: Tarjoajan ilmoittama hinta - 10 %
Seuraavat 20 (71–90) nuorta: Tarjoajan ilmoittama hinta -20 %
Nuoret 91-> : Tarjoajan ilmoittama hinta -30 %

Täten esimerkiksi, jos kesäyrittäjyyssetelin ehtojen arvoisesti ohjelmaan osallistuvia nuoria on 75, tarjoaja laskuttaa 50 nuoresta alkuperäisen tarjoushinnan, 20 nuoresta tarjoushinnan miinus 10 % ja viidestä nuoresta tarjoushinnan miinus 20 %.

Oikeus laskutukseen tietystä nuoresta syntyy, kun nuori täyttää alempana kohdassa 3.6 mainitut kesäyrittäjyyssetelin myöntämisen edellytykset.

2. Ohjeet tarjoajalle

Tarjoajan tulee laatia palvelukuvauksen ohjeiden mukaisesti kirjallinen **toteuttamissuunnitelma** nuorten kesäyrittäjyysohjelmasta. Toteuttamissuunnitelma pisteytetään palvelukuvauksen lopussa esitetyn arviointitaulukon mukaan. Suunnitelman tulee sisältää seuraavat kohdat avattuna esitetyssä järjestyksessä:

1. Markkinointi ja näkyvyys

2. Materiaalit ja koulutukset

3. Ohjaus ja tuki

4. Pienryhmät ja yhteisöllisyys

5. Kaupungin palveluiden integrointi

6. Kesäyrittäjäseteli ja käytännöt

7. Koulutustilaisuudet.

8. Valmennuksen aikataulu

9. Seuranta ja arviointi

10. Saavutettavuus

Jäljempänä palvelun sisältö -kohdassa esitetään vähimmäisvaatimukset nuorten kesäyrittäjyysohjelman toteuttamiselle. Mikäli toteuttamissuunnitelma ei täytä vähimmäisvaatimuksia, suljetaan tarjous tarjouskilpailun ulkopuolelle. Toteuttamissuunnitelmasta annetaan pisteitä vähimmäisvaatimukset ylittäviltä osin arviointitaulukon mukaisesti. Tarjoaja kertoo toteuttamissuunnitelmassaan, miten aikoo toteuttaa palvelun sisällössä vaaditut tehtävät sekä saavuttaa tilaajan esittämät tavoitteet. Kannustamme uusiin ja innovatiivisiin toteuttamistapoihin.

Toteuttamissuunnitelma laaditaan Toteuttamissuunnitelmapohjalle (Liite 7). Tekstin tulee olla fontiltaan Calibri Leipäteksti ja fonttikoko 11. Maksimisivumäärä toteuttamissuunnitelmalle on 8 tekstisivua.

3. Palvelun sisältö

3.1 Markkinointi ja näkyvyys

- Toimittaja markkinoi ohjelmaa omilla kanavillaan ja tuottaa kaupungille materiaalia julkaistavaksi. Materiaalit julkaistaan kaupungin verkkosivuilla. Kaupunki tiedottaa ja markkinoi ohjelmaa suoraan nuorille omien kanaviensa kautta. Kaupunki tekee myös omalta osaltaan markkinointityötä.
- Toimittaja tuottaa markkinointimateriaalin myös ruotsiksi ja englanniksi.

3.2 Materiaalit ja koulutukset

- Eri-ikäisillä nuorilla on erilaiset valmiudet ja pohjatiedot asioiden omaksumiseen. Nuorille tarjotaan ikätason ja osaamisen tai kielitaidon mukaan jaoteltua materiaalia ja koulutusta. Koulutuksen painopisteenä on käytännönläheisyys, tekemällä oppimisen menetelmät ja ryhmäytyminen.
- Koulutusten sisältöjä voitava räätälöidä esimerkiksi liikeidean, iän tai osaamistason mukaan.
- Koulutukset järjestetään toimittajan tiloissa. Tilojen käytön tulee sisältyä kokonaishintaan.

Tarjoaja kertoo toteuttamissuunnitelmassaan, miten materiaalit ja koulutukset järjestetään.

3.3 Ohjaus ja tuki

- Jokainen nuori saa tarpeidensa mukaisen tuen ja ohjauksen. Tarjoaja kuvaa toteuttamissuunnitelmassaan miten aikoo järjestää vaadittavan ohjauksen ja tuen ottaen huomioon seuraavan.
  - Koulutustapahtumat: ohjelma sisältää neljä koulutustapahtumaa ennen kesäkuuta, kaksi kesän aikana sekä päätöstilaisuuden. Pyydetään kuvaamaan koulutustapahtumien sisältö. Koulutustapahtumien tulee olla avoimia kaikille mukana oleville nuorille.
  - Nuorten kysymyksiä ja nuorten välistä yhteydenpitoa varten on oltava tarjolla helppokäyttöinen, digitaalinen keskustelualusta.
  - Mentorointia on oltava tarjolla koko ohjelman ajan. Mentorit esitellään viimeistään toukokuun koulutuksessa.
  - Jokaiselle nuorelle tarjotaan kesän aikana mahdollisuus vähintään kahteen tapaamiseen mentorin kanssa. Minimissään mentori soittaa nuorelle vähintään kaksi kertaa kesän aikana.

3.4 Pienryhmät ja yhteisöllisyys

- Nuorista muodostetaan 10–20 hengen pienryhmiä, joissa kuljetaan prosessin läpi yhdessä. Pienryhmät voivat muodostua ikätasoisesti tai suunnitellun toiminnan mukaisesti siten, että kokonaisuudesta saadaan irti mahdollisimman paljon.

- Koulutus käynnistetään 15.4., jotta ryhmäytyminen onnistuu toukokuun puolella.
- Kullakin ryhmällä tulee olla selkeä oma mentori. Usealla ryhmällä voi kuitenkin olla sama mentori.
- Jokaisella ryhmällä on käytössä helppokäyttöinen, digitaalinen keskustelualusta, jossa nuoret ja mentorit voivat viestiä matalalla kynnyksellä.

Tarjoaja avaa toteuttamissuunnitelmassaan ajatuksiaan nuorten pienryhmiin jakamisesta ja sitä, miten yhteisöllisyyden tunne nuorten kesken saadaan aikaan.

3.5 Kaupungin palveluiden integrointi

- Toimittaja varmistaa, että kaupungin yrittäjyyspalvelut sidotaan ohjelmaan tiiviisti.
- Kaupungin asiantuntijat osallistuvat koulutuksiin ja ovat mukana keskustelualustan-ryhmissä. Kaupungin asiantuntijoille annetaan mahdollisuus tulla mukaan myös mentorointityöhön.
- Toukokuun koulutuksessa esitellään Vantaan kaupungin tarjoamat palvelut nuorille yrittäjille.

3.6 Kesäyrittäjäseteli ja käytännöt

- Toimittajan velvollisuutena on tarjota ohjelman puitteissa 300 euron arvoinen kesäyrittäjyysseteli ohjelmaan osallistuville.
- Toimittaja vastaa kesäyrittäjäsetelin kriteerien täyttymisestä ja setelimaksatuksen sujuvuudesta nuorten näkökulmasta. Setelin saadakseen nuoren täytyy osallistua vähintään kolmeen koulutustapahtumaan keväällä sekä suunniteltava elinkelpoinen liiketoimintasuunnitelma. Nuoren on liiketoimintasuunnitelmassa avattava, mihin hän aikoo kesäyrittäjyyssetelin käyttää.
- Nuorille järjestetään kesän aikana vähintään yksi yritysvierailu, jonka päivämäärä on tiedossa jo toukokuussa.

3.7 Koulutukset kesän aikana

- Kesän aikana järjestetään kaksi koulutustilaisuutta, joissa käsitellään ainakin seuraavia teemoja:
  - myynti ja markkinointi
  - sosiaalinen media ja verkostot
  - liikeidean kehittäminen
  - asiakashankinta

Tarjoaja kertoo toteuttamissuunnitelmassa, miten käsittelee annettuja teemoja sekä kertoo mahdollisista muista koulutuksessa käsiteltävistä asioista.

3.8 Kesäyrittäjyysohjelman aikataulu

- Huhtikuu: Ensimmäinen tapaaminen ”Inspiraatio-ilta”, jossa nuoria yrittäjiä kertoo kokemuksistaan ja innostaa uusia yrittäjiä.
- Huhtikuu–toukokuu: koulutustapahtumat, pienryhmiin jako ja mentoroinnin aloitus.
- Toukokuu: Kaupungin palveluiden esittely sekä nuorten liiketoiminnan käynnistämisen valmistelu.
- Kesäkuu–elokuu: Nuoret toteuttavat omaa yritystoimintaansa ja osallistuvat kahteen koulutukseen sekä yritysvierailuun. Toimittaja organisoi vähintään puhelimella tapahtuvan mentorikontaktin vähintään kahdesti kertaa kesän aikana. Nuorilla on oltava mahdollisuus myös kasvokkain tapahtuvaan mentorointiin.
- Elokuu: Päätöstilaisuus ja ohjelman yhteenveto.

  Toteuttamissuunnitelmassa tarjoajan tulee kuvata, miten se järjestää huhtikuusta elokuuhun etenevän ohjelman, joka sisältää huhtikuussa inspiraatioillan nuorten yrittäjien kanssa, huhti–toukokuussa koulutustapahtumat, pienryhmäjaon ja mentoroinnin aloituksen, toukokuussa kaupungin palveluiden esittelyn ja liiketoiminnan käynnistämisen valmistelun, kesä–elokuussa nuorten oman yritystoiminnan toteutuksen, koulutukset, yritysvierailun ja mentorikontaktit, sekä elokuussa päätöstilaisuuden ja ohjelman yhteenvedon.

3.9 Seuranta ja arviointi

- Toimittaja toimittaa tilaajalle raportin, jossa ilmoitetaan kesäyrittäjyyssetelin saaneiden nuorien määrän.
- Toimittaja toimittaa ohjelman päätteeksi tilaajalle **loppuraportin**, jossa ohjelman vaikutuksia seurataan ja mitataan:
    - kuinka moni nuori teki kesän aikana myyntiä ja millä euromäärällä
    - kuinka moni jatkaa toimintaa kesän jälkeen
    - kuinka moni haluaa kokeilla uutta liikeideaa
    - Jokainen nuori kirjoittaa vapaamuotoisen kokemustekstin (10–20 lausetta), jossa hän kuvaa onnistumisia, haasteita ja toiveita. Tekstissä kuvataan myös nuorten oman asenteen ja suhtautumisen muuttumista yrittäjyyteen valmennuksen aikana. Tekstit liitetään palautteeseen.
- Toimittaja voi erillisenä korvauksena laskuttaa ensimmäisenä sopimuskautena kaupungilta 500 euroa jokaisesta yrityksestä, joka kesän aikana (kesä-elokuu) saa aikaan liikevaihtoa vähintään 3000 eurolla. Liikevaihdon määrän on käytävä ilmi nuoren käynnistämän yrityksen kirjanpidosta. Toimittaja voi saada korkeintaan 25 000 euroa bonuksia.

Tarjoaja kertoo toteuttamissuunnitelmassaan, miten seuraa ja mittaa vaatimusten mukaisesti ohjelman vaikutuksia sekä arvioi ohjelman toteutumista.

Palvelusta laskutetaan 30 %, kun Toimittaja on toimittanut raportin kesäyrittäjyyssetelin saaneista nuorista. Loput 70 % sekä mahdollinen bonus laskutetaan, kun Toimittaja on toimittanut palvelun loppuraportin.

3.10 Saavutettavuus

Ohjelma on oltava saavutettava myös englanniksi. Vähimmäisvaatimuksena on, että koulutuksen materiaali tuotetaan suomeksi selkokielellä, jotta myös suomea toisena kielenä puhuvat nuoret voivat osallistua.

Tarjoaja kertoo toteuttamissuunnitelmassaan, miten ohjelman saavutettavuusvaatimukset toteutetaan.

4. Arviointitaulukko

Vähimmäisvaatimusten täyttäminen = 0 p.

Fontti Calibri Leipäteksti, fonttikoko 11 ja maksimissaan 8 tekstisivua.
Toteuttamissuunnitelma on laadittu sisällysluettelon mukaisessa järjestyksessä Toteuttamissuunnitelmapohjalle (Liite 7) ja se sisältää kaikki vähimmäisvaatimukset. Kaikki sisällysluettelon kohdat löytyvät toteuttamissuunnitelmasta.

Arviointiperuste	Hyvä 4 pistettä	Erinomainen 8 pistettä
	+4	+8
Toteuttamissuun-nitelman laatu ja selkeys	Toteuttamissuunnitelmassa on avattu kaikkien sisällysluettelon kohtien toteutus selkeästi, realistisesti ja suunnitelmallisesti. Suunnitelma osoittaa selkeästi, että vähimmäisvaatimukset täytetään sekä ylitetään.	Toteuttamissuunnitelmassa on avattu kaikkien sisällysluettelon kohtien toteutus selkeästi, realistisesti ja suunnitelmallisesti. Suunnitelma osoittaa selkeästi, että vähimmäisvaatimukset täytetään sekä ylitetään hankinnan tavoitteita vastaavalla tavalla. Toteuttamissuunnitelmassa esitetyt toimintamallit ovat hyvin perusteltuja sekä selkeitä.
	+4	+8
Palvelun sisällön soveltuvuus nuorten tarpeisiin	Suunnitelmassa esitetään vähimmäisvaatimukset ylittäviä konkreettisia toimintamalleja, joiden avulla nuoret saadaan sitoutumaan yrittäjyysohjelmaan. Vähimmäisvaatimuksia on jalostettu eteenpäin nuoria huomioiviksi.	Suunnitelmassa esitetään vähimmäisvaatimukset ylittäviä konkreettisia, monipuolisia ja nuorten tarpeisiin räätälöityjä toimintamalleja, joiden avulla nuoret saadaan sitoutumaan yrittäjyysohjelmaan. Vähimmäisvaatimuksia on jalostettu eteenpäin nuoria huomioiviksi. Suunnitelma ottaa huomioon erilaiset

		oppimistavat ja motivaatiotekijät.
	+4	+8
Mentoroinnin ja ohjauksen toteutustapa	Mentorointitoiminnan toteutuksessa on selkeä rakenne ja tavoitteet. Toteuttamissuunnitelma osoittaa, että mentorit ovat asiantuntevia ja heillä on nuorten ohjaamisesta kokemusta. Ohjelma antaa mahdollisuuden vaihtaa mentoria tarvittaessa.	Mentorointitoiminnan toteutuksessa on selkeä rakenne ja tavoitteet. Mentorit suunnittelevat kunkin nuoren yrittäjyystavoitteisiin sopivan mentorointimallin. Toteuttamissuunnitelma osoittaa, että mentorit ovat asiantuntevia ja heillä on nuorten ohjaamisesta kokemusta. Ohjelma antaa mahdollisuuden vaihtaa mentoria tarvittaessa. Suunnitelmasta ilmenee, että mentoreilla on hyvä ymmärrys yritystoiminnasta. Toteuttamissuunnitelmasta saa vaikutelman siitä, että mentorit ovat luotettavia tukihenkilöitä, jotka auttavat nuoria kehittämään osaamistaan, ajatteluaan ja itseluottamustaan.
	+4	+8
Yhteisöllisyys ja osallistaminen	Keinot, joilla toteuttamissuunnitelmassa edistetään nuorten yhteisöllisyyttä ja osallistamista, on esitetty selkeästi ja helposti ymmärrettävästi. Suunnitelma edistää nuorten välistä verkostoitumista, tukee vertaisoppimista ja yhteishengen kehittymistä.	Keinot, joilla toteuttamissuunnitelmassa edistetään nuorten yhteisöllisyyttä ja osallistamista, on esitetty selkeästi ja helposti ymmärrettävästi. Keinot ovat nuoria motivoivia ja hyvin perusteltuja. Yhteisöllisyyden tukeminen on selkeästi integroitu osaksi koko palvelukokonaisuutta. Suunnitelma edistää nuorten välistä verkostoitumista, tukee vertaisoppimista ja yhteishengen kehittymistä tavoitteellisesti ja monipuolisesti. Nuoret ovat aktiivisia toimijoita ohjelmassa.
	+4	+8
Erilaiset ja innovatiiviset toimintamallit	Toteuttamissuunnitelma tuo esiin nuorten näkökulmasta innostavia ja uusia tapoja oppia ja kokeilla yrittäjyyttä yhdessä muiden kanssa.	Toteuttamissuunnitelma tuo esiin nuorten näkökulmasta innostavia ja uusia tapoja oppia ja kokeilla yrittäjyyttä yhdessä muiden kanssa. Suunnitelma painottaa taitoja kuten luovuus, ongelmanratkaisu, tiimityö ja itseohjautuvuus. Suunnitelma ei ole jäykkä vaan mukautuu osallistujien mukaan.

8 **Vaaralan raitiovaunuvarikon ehdotussuunnitelma ja omavelkaisen takauksen myöntäminen Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle /PT (kvalt)**

VD/369/02.03.07/2026

PT/JK/PvN/MR/SV/EK

Tausta

Kaupunginvaltuusto on 17.11.2025 § 7 hyväksynyt Vantaan ratikan tarkistetun hankesuunnitelman. Ratikan hankesuunnitelman mukaan Pääkaupunkiseudun kaupunkiliikenne Oy rakentaa Vaaralan varikon ja hankkii Vantaan raitiovaunut.

Vantaan kaupunki on pienellä osuudella (n. 0,5 %:ia) osakas Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:ssä (jäljempänä KLOY), jonka muut osakkeet omistaa Helsingin kaupunki. Yhtiö perustettiin vuonna 2021 harjoittamaan Helsingin kaupungin liikenneliikelaitoksen (HKL) toimintaa. HKL:n toiminta metron infra- ja liikennöintisopimuksiin liittyviä toimintoja lukuun ottamatta siirrettiin yhtiöön vuonna 2022. KLOY on perustettu siinä tarkoituksessa, että se tuottaa yleisen edun mukaisia, kestävän liikkumisen julkisia palveluja, kuten metro-, raitio- ja lauttaliikenteen sekä kaupunkipyöräilyn palveluja ensisijaisesti HSL:n järjestämään joukkoliikenteeseen pääkaupunkiseudulla.

Kaupunginhallituksen konsernijaosto on 9.6.2025 hyväksynyt KLOY:n osakassopimuksen, jossa on sovittu yhtiön toiminnan järjestämisestä ja sen toteuttamien investointien rahoittamisesta. Vantaan kaupungin omistus yhtiössä rajoittuu CP-osakesarjaan (pikaraitiovaunun kalustot ja niitä palvelevat varikot). Osakassopimuksen mukaan CP-sarjan kalusto- ja varikkoinvestoinnit toteutetaan KLOY:n ja sen tytäryhtiöiden muodostamaan kaupunkiliikennekonserniin ensisijaisesti lainarahoituksella. Osakassopimuksen mukaisena lähtökohtana on, ellei muuta sovita, että CP-sarjan kaluston ja varikkojen investointien rahoitusvastuu määräytyy sen mukaan, minkä osakkaan alueella harjoitettavaan liikennöintiin investointi kohdistuu. Osakkaana oleva kaupunki rahoittaa ja takaa alueellansa harjoitettavaan liikennöintiin kohdistuvat investointikustannukset. Takausvastuu sovitaan hanke kerrallaan ja se vähenee sitä mukaa kun velkaa maksetaan pois.

Raitiovaunukalustosta ja -varikoista tulee vastaamaan Kaupunkiliikenne Oy:n tytäryhtiö RV Kalusto ja Varikko Oy.

Osakassopimuksen mukaan KLOY:n tulee ennen lopullista sitovaa päätöksentekoa hakea osakkaana olevan kaupungin etukäteinen suostumus aina, kun on kyse sellaisesta investoinnista, joiden takausvastuu tai rahoitusvelvollisuus on osakkaalla esimerkiksi hyväksyttämällä ko. investointia koskeva hankesuunnitelma.

KLOY:n hallitus on päättänyt joulukuussa 2025 hakea Vantaan ratikan kalustohankintoihin ja Vaaralan varikkoon liittyvien investointien toteuttamiseen otettaville lainoille Vantaan kaupungilta omavelkaista takausta.

Vaaralan varikon ehdotussuunnitelma

KLOY on laatinut Vaaralan raitiovaunuvarikon rakentamisen ehdotussuunnitelman (jäljempänä Ehdotussuunnitelma). Hankkeen urakoitsijan valinta on tarkoitus tehdä alkukevään 2026 aikana. Varsinaisen rakentamisen arvioidaan toteutuvan vuosien 2026–2028 välisenä aikana siten, että varikko olisi valmis matkustajaliikenteen käyttöön vuoden 2029 aikana.

Kaupunkiliikenteen laatimassa Vaaralan varikon rakentamishankkeen Ehdotussuunnitelmassa on todettu, että nyt päätettävässä ensiksi rakennettavassa vaiheessa varikolle mahtuu yhteensä 18 kappaletta enintään 36 metrisiä raitiovaunuja tai vaihtoehtoisesti 12 kappaletta pidempiä enintään 45 metrisiä raitiovaunuja. Ensimmäisessä laajennusvarauksessa on tilat 12 kappaleelle 36 metrisiä tai 9 kappaleelle 45 metrisiä raitiovaunuja. Toisessa laajennusvarauksessa on tilat 21 kappaleelle 36 metrisiä tai 14 kappaleelle 45 metrisiä raitiovaunuja.

Raitiovaunuvarikko sisältää raitiovaunujen säilytyshallin, huolto- ja kunnossapitotilat, tekniset- ja sosiaalitilat, henkilökunnan pysäköintipaikat ja toimistotilat sekä raitioratojen kunnossapitoon tarvittavan kaluston tilat ja näiden korjaamotilat

Suunnitelman tavoitteena on muuntojoustavuus eripituisten raitiovaunujen säilytyksen, huoltotoimintojen ja radan kunnossapitotoiminnan suhteen.

Vaaralan vaunu- ja ratakunnossapitovarikon arvioidut arvonlisäverottomat investointikustannukset ovat yhteensä 93,93 milj. euroa. Enimmäishinta sisältää kaikki Vaaralan varikko -hankkeeseen liittyvät kustannukset, mukaan lukien rakentamisen aikaisen rahoituksen. Kustannukset eivät sisällä pilaantuneiden maiden poistoa ja käsittelyä.

Helsingin Seudun Liikenne -kuntayhtymä (HSL) katsoo Ehdotussuunnitelmasta antamassaan lausunnossa, että Vaaralan raitiovaunuvarikkoinvestointi on tarpeellinen, koska Vantaan ratikan investointi edellyttää erillisen varikon rakentamista infran varrelle. HSL:n lausunnon mukaan varikkoinvestointi nostaa raitioliikenteen operointikustannuksia, koska varikot maksetaan pääsääntöisesti osana operointikustannuksia. Lausunnon mukaan hankesuunnitelman mukaisesta investointikustannuksesta on yhteensä arviolta 56,9 miljoonaa euroa kohdistuu raitioliikenteen operointikustannuksiin ja 37,0 miljoonaa euroa infrakorvauksiin. HSL:n puoltavan lausunnon edellytyksenä on ollut, että HSL ja Kaupunkiliikenne allekirjoittavat kustannusjaon määrittävän hyväksyttävän sopimuksen, ja että Vantaan ratikka - hanke toteutetaan.

Takauksen myöntäminen Vaaralan varikon lainoille

KLOY:n hallitus on pyytänyt Vantaan kaupungilta 110 miljoonan euron omavelkaista takausta KLOY:n omaisuuteen hankittavien Vaaralan varikon rahoitusjärjestelyitä (lainat, korot ja muut rahoituskustannukset) varten. KLOY:n hakeman takauksen voimassaoloaika on 30 vuotta. Yhtiön hakema takauksen määrä 110 Me on varikkohankkeen lainojen vakuudeksi myönnettävien takausten enimmäismäärä, jossa on varautumista mahdollisiin kustannusarviossa huomioimattomiin kuluihin ja ylityksiin.

Takauksesta ehdotetaan perittäväksi vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä.

Takaukselle ei esitetä vaadittavan vastavakuuksia.

Takausehdot vastaavat ehtoja, joilla Helsingin kaupunki on myöntänyt KLOY:lle omavelkaisia takauksia.

Vantaan ratikan kalustohankinnan takaus

KLOY:n vaunukalustohankintaa koskevasta päätöksestä on valitettu markkinaoikeuteen. Asian keskeneräisyyden vuoksi vaunukalustohankinnan edellyttämä takaus tuodaan myöhemmin erikseen päätettäväksi.

Valtiontuki ja kuntalain 129 §

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 107(1) artiklan mukaan, jollei perussopimuksissa toisin määrätä, jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu sisämarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

Valtiontukisääntöjä sovelletaan ainoastaan silloin, kun tuensaaja on ”yritys” (Euroopan komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01 valtiontuen käsitteestä, kohta 6). Euroopan unionin tuomioistuin on johdonmukaisesti määritellyt yritykset taloudellista toimintaa harjoittaviksi yksiköiksi ja katsonut, että taloudellista toimintaa on kaikki toiminta, jossa tavaroita tai palveluja tarjotaan markkinoilla. Kaupunkiliikenne Oy tuottaa palveluita vain kunnista koostuvalle omistajapiirille ja viranomaisyhteistyön piirissä oleville tahoille kilpailuttamisvelvollisuutta koskevan poikkeuksen perusteella (sidosyksikköasema, horisontaalinen yhteistyö), jolloin yhtiö ei harjoita taloudellista toimintaa markkinoilla.

Euroopan komissio on lisäksi katsonut, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan tai kilpailun vääristyminen on yleensä poissuljettua infrastruktuurin rakentamisessa silloin, kun infrastruktuurilla ei ole tavallisesti suoria kilpailijoita, yksityinen rahoitus on alalla ja kyseisessä jäsenvaltiossa vähäistä ja infrastruktuurin tarkoituksena ei ole valikoivasti suosia tiettyä yritystä tai toimialaa vaan se hyödyttää koko yhteiskuntaa (komission tiedonanto EUVL [2016] C 262/01, kohta 211).

Takaukseen KLOY:lle ei voi liittyä Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen valtiontukea koskevan artiklan 107(1) mukaista kiellettyä valtiontukea, koska valtiontukea koskevat kriteerit eivät edellä selostetuin tavoin täyty. Järjestelyn markkinaehtoisuutta ei näin ollen ole tarpeen selvittää.

Kuntalain 129 §:n mukaan kunnan myöntämä laina, takaus tai muu vakuus ei saa vaarantaa kunnan kykyä vastata sille laissa säädetyistä tehtävistä eikä kunta saa myöntää lainaa, takausta tai muuta vakuutta, jos siihen sisältyy merkittävä taloudellinen riski. Edelleen kunnan edut tulee turvata riittävän kattavilla vastavakuuksilla.

Myönnettäväksi esitettävä takaus ei vaaranna Vantaan kaupungin kykyä vastata sille laissa säädetyistä tehtävistä eikä takaukseen sisälly kuntalaissa tarkoitettua merkittävää taloudellista riskiä. Takauksella mahdollistetaan kaupungin päättämän ratikkahankkeen tarvitseman varikon rakentaminen kohtuullisilla korkokustannuksilla. Kaupunkiliikennekonserni tuottaa palveluita omistajinaan oleville Vantaan ja Helsingin kaupungeille sekä kuntayhtymä HSL:llä, joten toimintaa liittyvä riski on jo lähtökohtaisesti alhainen. Vantaa ja Helsinki ovat lisäksi osakassopimuksessa sopineet siitä, että omistajilla on velvollisuus kattaa kaupunkiliikennekonsernin kunkin osakesarjan tappio (tässä tapauksessa tappio tarkoittaa osakesarjan negatiivista omaa pääomaa) osakesarjan omistuksen suhteessa (Vantaa omistaa ainoastaan CP-sarjaa). CP-osakesarjan osalta tappion kattamisvelvollisuuden on sovittu olevan varikkokohtaista ja määräytyvän muutoin linjakilometrien suhteessa. Vantaa siis vastaisi Vaaralan varikon tappiosta jo osakasso-

pimuksen perusteella. Koska tappion kattamisvelvollisuus on käytännössä aina omistajakunnilla osakassopimuksen perusteella, ei takaus muuta Vantaan kannalta sen kokonaisriskiä. Vastaavasta syystä vastavakuuksia ei ole tarpeen vaatia, koska Vantaan riskipositio ei paranisi vastavakuuksilla tilanteessa, jossa Vantaa joka tapauksessa vastaa Vaaralan varikon tappiosta osakassopimuksen perusteella.

Toimivalta

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 5 momentin kohdan 22 mukaan kaupunginhallitus päättää useampaa kuin yhtä toimialaa koskevien ja kaupunkitasoista linjausta vaativien investointihankkeiden hankesuunnitelmien (tavoitehintoineen) ja kustannusarvioiden hyväksymisestä lukuun ottamatta teknisten perusparannusten tai alle 1 000 000 euroa (alv 0 %) maksavien hankkeiden hankesuunnitelmia. Kuntalain 14 §:n mukaan valtuusto päättää takaussitoumuksen tai muun vakuuden antamisesta toisen velasta.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) hyväksyä ehdollisena sille, että kaupunginvaltuusto myöntää b) kohdan mukaisen takauksen, Vaaralan varikon rakennustapaselostus -ehdotussuunnittelu ja kustannusarvio;

b) esittää kaupunginvaltuustolle, että kaupunginvaltuusto myöntää Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy:lle enintään 110 miljoonan euron omavelkaisen takauksen Vaaralan varikon investoinnin rahoittamiseksi otettavien lainojen vakuudeksi seuraavin ehdoin:
   - takaus kattaa lainojen pääoman lisäksi lainojen korot, viivästyskorot sekä mahdolliset lainanhoito- ja perimiskulut;
   - taattavien lainojen laina-aika saa olla enintään 30 vuotta;
   - omavelkaisesta takauksesta peritään vuosittain 0,09 %:n suuruinen takausprovisio, joka lasketaan takausvastuun kohteena olevien lainojen määrästä per 31.12, ja jonka yhtiön tulee maksaa määräytymisajankohtaa seuraavan tammikuun loppuun mennessä;

c) valtuutetaan kaupunginjohtaja päättämään b) kohdan taattavien lainojen hyväksyttävistä tarkemmista lainaehdoista, yksittäisten takausten tarkemmista takausehdoista sekä allekirjoittamaan takaussitoumukset.

Liitteet:
- Hankkeen esittely
- Vaaralan varikon ehdotussuunnitelman kustannukset
- Vaaralan varikon rakennustapaselostus - ehdotussuunnittelu
- HSL:n lausunto ehdotussuunnitelmasta

Täytäntöönpano: Talouden ja strategian palvelualue

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Kaupungininsinööri Jarno Köykkä (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)
Rahoitusjohtaja Pirjo van Nues (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

KAUPUNKILIIKENNE
STADSTRAFIK
CITY TRANSPORT

Hankkeen esittely

8.10.2025

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Vaaralan raitiovaunuvarikkohanke – hankkeen esittely

Sisällysluettelo

Esittelijän perustelut ***2***

Hankkeen lähtökohdat **2**

Hankkeen laajuus **3**

Hankkeen tavoitteet **4**

Hankkeen kustannukset, rahoitus ja vaikutukset käyttötalouteen **6**

Toteutustapa **8**

Toteutusaikataulu **9**

Riskit **9**

Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat ja varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen **10**

Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat 10

Varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen 10

Asian jatko **11**

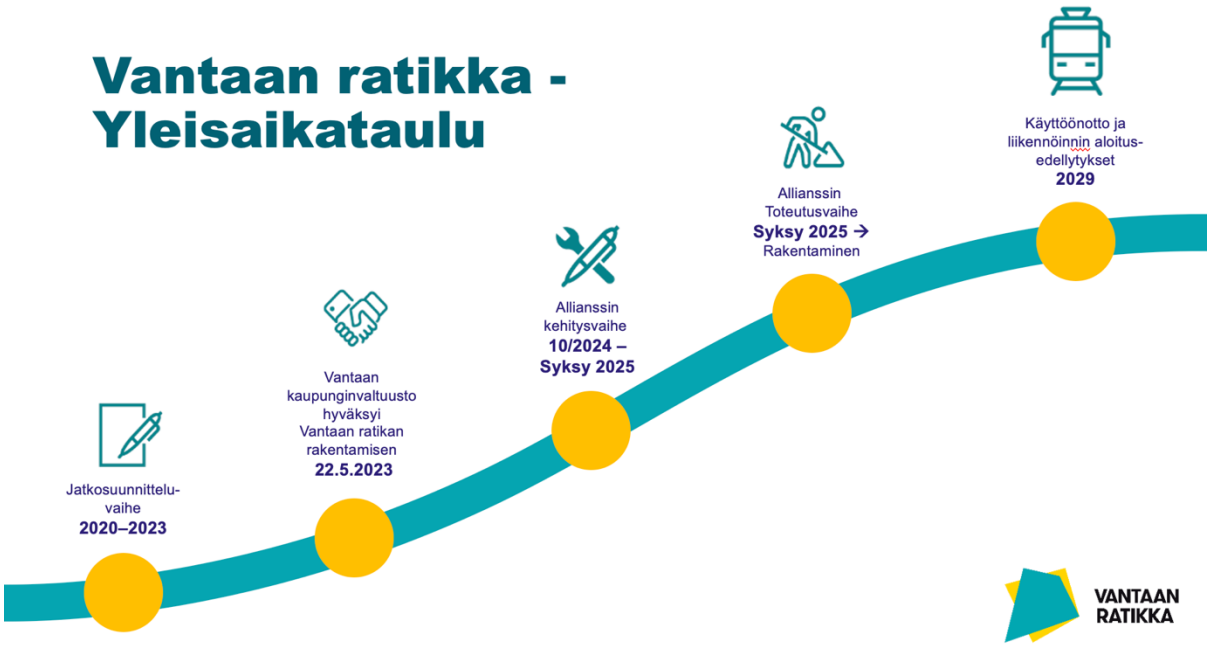
Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Esittelijän perustelut

Hankkeen lähtökohdat

Vantaan ratikka on Vantaan ensimmäinen pikaraitiotie välille Mellunmäki – Lentoasema. Reitin pituus on 19,3 kilometriä ja se sisältää 27 kappaletta pysäkkejä. Keskimääräinen pysäkkiväli on 740 m ja huippunopeus: 50 km/h. Kapasiteetti on jopa 225 hlöä / ratikka, ja vuoroväli: 7,5–20 min. Vantaan ratikka hankkeen toteuttamisesta vastaa kaksi allianssia.



Kuva: Vantaan ratikan yleisaikataulu

Vaaralan varikko palvelee aluksi ainoastaan Vantaan linjastoa. Tulevaisuudessa varikkoa voisivat käyttää myös Viikin-Malmin pikaraitiotien sekä mahdollisen Jokeri 2 –raitiolinjan vaunut. Varikko sijaitsee Vaaralassa Kehä III:n, Länsimäentien ja Fazerintien rajaamalla alueella. Varikolla on tilat vaunujen säännölliselle huollolle ja tarvittaville korjauksille samoin kuin päivittäisille tarkistuksille ja vaunujen puhdistukselle. Varikon tontin mitoituksessa ja toimintojen sijoittelussa on varauduttu vaunujen lisäykseen säilytyspaikkojen osalta. Varikosta halutaan Vantaan esimerkkikohde hiilineutraaliuudessaan luontoarvoja unohtamatta.

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Vaaralan varikkohankkeella on keskeinen rooli Vantaan ratikalle, sillä se on ainoa linjaa palveleva varikko. Ja tulevaisuudessa varikko voi palvella laajenevaa/kasvavaa Vantaan linjaston liikennöintiä sekä mahdollisesti liittyviä linjastoja.

Hankkeessa on tunnistettu liittyvänä hankkeena aurinkosähköjärjestelmän laajentaminen.

Hankkeen laajuus

Ensimmäisessä vaiheessa varikolle mahtuu yhteensä 18 kappaletta enintään 36 metrisiä raitiovaunuja tai vaihtoehtoisesti 12 kappaletta pidempiä enintään 45 metrisiä raitiovaunuja. Ensimmäisessä laajennusvarauksessa on tilat 12 kappaleelle 36m tai 9 kappaleelle 45m raitiovaunuja. Toisessa laajennusvarauksessa on tilat 21 kappaleelle 36m tai 14 kappaleelle 45m raitiovaunuja.

Varikkorakennukseen tulee sijoittumaan seuraavia toimintoja ja tiloja: vuorokausisiivous, säilytyshalli, vikakorjaus ja sorvaus. Ratakunnossapidon varikolle tulee sijoittumaan seuraavia toimintoja ja tiloja: tuotanto- ja varastotilaa, ratainfran kunnossapitovaunu, ajoneuvojen säilytys- ja pesutilat sekä ajoneuvojen kattamattomia säilytyspaikkoja. Tämän lisäksi hankkeeseen sisältyy pysäköintipaikat varikon tarpeisiin sekä edellä mainittuja toimintoja palvelevat toimisto-, neuvottelu-, sosiaali-, oheis- ja tekniikkatilat.

Vaaralan varikkohankkeen nyt käsiteltävä ehdotussuunnitelman laajuus ja enimmäishinta sisältää seuraavat asiat (pois lukien pilaantuneiden maiden poisto ja käsittely):

- Vaaralan raitiovaunuvarikkorakennus sisältäen tarvittavat kustannuserät varikon käyttöön saattamiseksi
- Vaaralan ratakunnossapidon varikko sisältäen tarvittavat kustannuserät varikon käyttöön saattamiseksi
- Edellä mainittujen liittyminen lähiympäristöön
- Edellä mainittujen riskivaraukset
- Edellä mainittujen rahoituskustannukset

Hanke toteutetaan tämän hetkisen aikataulun (10/2025) mukaan vuosina 2026–2028, mahdollistamaan Vantaan ratikan raitioliikenteen toimintaedellytykset. Kaupunkiliikenne Oy on laatinut hankkeen hankesuunnitelman vuonna 2023, ehdotussuunnitelman 9/2025 ja edistää hanketta parhaillaan.

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

Hankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on tarkoituksenmukaisten, hyvin toimivien ja muuntojoustavien tilojen sekä hyvän työympäristön tuottaminen raitiovaunujen huoltoa ja säilytystä sekä raitiovaunuverkon ylläpitoa varten.

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.

Hankkeelle on siten asetettu seuraavat tavoitteet:

Kestävä kehitys ja ympäristövastuullisuus

- Edelläkävijyys hiilineutraaliudessa ja luonnon monimuotoisuuden huomiointi
- Hiilijalanjäljen laskenta ja materiaalivalintojen vaikutusanalyysi
- Resurssiviisaus rakentamisessa ja elinkaaren aikana

Tulevaisuuden mahdollistaminen

- Monitoimijaympäristöön ja laajennettavuuteen varautuminen
- Varikon konseptin jatkokehittäminen oppeja hyödyntäen

Hyväksyttävyys ja vuorovaikutus

- Toiminnallisesti hyväksyttävä ratkaisu
- Aktiivinen vuorovaikutus sidosryhmien kanssa

Innovatiivisuus ja yhteistyö

- Uusien ratkaisujen kannustus ja yhdessä kehittäminen
- Työpajatyöskentely, suunnittelun läsnäolo ja ketteryys

Kustannustietoiset päätökset

- Reaaliaikainen kustannuslaskenta suunnittelun tukena
- Päätöksenteko korkeatasoisen analytiikan pohjalta

Korkeatasoinen riskienhallinta

- Ennakoiva ja jatkuva riskienhallinta osana suunnittelua

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

Suuret kaupunkiraidehankkeet -yksikkö

HSL:n tavoitteet, kuten muuntojoustavuus ja monitoimijaympäristön mahdollistaminen näkyvät konkreettisesti ehdotussuunnitelmassa (9/2025).

Varikko mahdollistaa monitoimijaympäristön. Monitoimijaympäristö on tilanne, jossa varikolla toimii useampi kuin yksi toimija. Lisäksi kunnossapidossa käytetään yleisesti alihankkijoita. Huolto- ja korjaamotilat sekä varastot ja sosiaalitilat jaetaan toimijoiden kesken kulloisenkin tarpeen mukaan. Muuntojoustavuus monitoimijaympäristössä varikolla tarkoittaa monipuolisia ja tasa-arvoisia huolto- ja korjaamopaikkoja. Huoltopaikat eivät ole toiminnallisesti eriarvoisia ja siten niitä on helpompi jakaa useamman toimijan kesken. Jaettava yhtenäinen iso varastotila huoltopaikkojen välittömässä yhteydessä takaa huolto- ja korjaamotoiminnan joustavan toiminnan.

Konkreettiset suunnitteluratkaisut, jotka mahdollistavat muuntojoustavuuden ja monitoimijaympäristön:

- Hybridirunkoratkaisu mahdollistaa tilojen rakentamisen pääosin ilman kantavia väliseiniä (poikkeuksena porraskuilu, väestönsuoja), jolloin tiloja on mahdollista muokata myöhemmin tarpeiden muuttuessa väliseinien paikkaa muuttamalla.
- Pukuhuonetilat on jaettu eri kokoisiin lohkoihin ja esimerkiksi henkilöstön sukupuolijakauman mahdollisesti muuttuessa tulevaisuudessa, pukuhuonetilojen käyttäjäryhmiä voidaan vaihtaa joustavasti.
- Kaikki toimistotilat on mitoitettu avotoimistoiksi hieman väljemmällä mitoituksella. Tämä mahdollistaa myöhemmin mm. tilojen käyttäjämäärän kasvattamisen sekä muuntojoustavuuden mm puhelinkoppien/pienempien toimistotilojen ym. suhteen tuoden mahdollisuuksia monitoimijaympäristölle.
- Huoltohalli on mitoitettu 45 metrille vaunuille, jolloin varikolla on mahdollista huoltaa eri mittaista kalustoa.
- Varikko on molempiin suuntiin ajettava, mutta pääajosuunta on myötäpäivään. Tämä mahdollistaa mm. säilytyshallista ulos ajon pohjoispäässä, sekä muutenkin varikon sisäisen liikenteen kumpaan suuntaan tahansa.
- Varikolle on tarkasteltu kahta laajennusvarausta, joka mahdollistaa varikon vaunukapasiteetin kasvattamisen vaiheittain tarpeen mukaisesti.
- Säilytyshallin ulkoseinärakenteissa varaudutaan laajennusvaraukseen, jolloin varikon kapasiteettia voidaan kasvattaa minimoimalla vaikutukset käyttöön.
- Huoltohallin yhteydessä on avointa työskentely- ja varasointitilaa, sekä työpajatiloja, joissa toimintoja voidaan sijoittaa tarpeen mukaisesti.
- Varikonohjausjärjestelmässä huomioidaan molempiin suuntiin ajo varikolla sekä huoltopaikkoja voidaan täyttää molemmista ajosuunnista.
- Varikolla on kolmiokäännöksen mahdollisuus mahdollistamaan vaunujen optimaalisen asemoitumisen huoltopaikoille.

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

Hankkeen kustannukset, rahoitus ja vaikutukset käyttötalouteen

Vaaralan vaunu- ja ratakunnossapitovarikon arvioidut arvonlisäverottomat investointikustannukset ovat yhteensä 93,93 milj. euroa. Enimmäishinta sisältää kaikki Vaaralan varikko -hankkeeseen liittyvät kustannukset, mukaan lukien rakentamisen aikaisen rahoituksen. Kustannukset eivät sisällä pilaantuneiden maiden poistoa ja käsittelyä. Hankkeen kustannusarvio on laadittu Haahtelan Realizer-laskentaohjelmistolla pääkaupunkiseudun hintatasoon 9/2025, Haahtela-indeksillä 104.

Hanke rahoitetaan nostamalla rahoitusmarkkinoilta kilpailutetun lainan 30 vuoden takaisinmaksuajalla. Yhtiö hakee lainalle myöhemmin kaupungin lainatakausta.

Investointikustannukset jakautuvat seuraavalla periaatteella:

Investointi	Yhteensä EUR
Hanke yhteensä	**93 929 514**
Vaunuvarikko (9 742 brm2)	56 877 171
Investointi (suunnittelu, rakennuttaminen ja muut rakennustehtävät, irtokalusteet, tonttivuokra)	*51 892 800*
*Rakennusjakson rahoituskulut**	*4 984 371*
	Yhteensä EUR
Ratakunnossapito (2 670 brm2)	15 347 239
Investointi (suunnittelu, rakennuttaminen ja muut rakennustehtävät, irtokalusteet, tonttivuokra)	*14 002 300*
*Rakennusjakson rahoituskulut**	*1 344 939*
	Yhteensä EUR
Raitiotieinfra (2 749 raidemetriä)	21 705 104
Investointi (suunnittelu, rakennuttaminen ja muut rakennustehtävät, irtokalusteet, tonttivuokra)	*19 803 000*
*Rakennusjakson rahoituskulut**	*1 902 104*

* Rakennusjakson aikainen korko ja takauspalkkio pääomitetaan täysimääräisesti, lainapääoma nostetaan kustannusten kertyessä
** Vantaan kaupungin takaus 100 %:lle lainapääomasta
*** Sis. käyttökustannusten indeksointi 2% p.a.

Vuositasolla eri osapuolten tulee varautua seuraaviin kustannuksiin:

- HSL (RV-liikennöintikorvaus) maksut Kaupunkiliikenne Oy:lle
  (1. täysi operointivuosi: 4,8 M€ / keskimäärin 4,2 M€) muodostuu:
    - Hallinto- ja ylläpitokuluista (0,9 M€ / 1,3 M€)
    - Pääoman lyhennyksistä (1,9 M€ / 1,9 M€)
    - Korkokuluista (2,0 M€ / 1,0 M€)

- HSL (infrakorvaus) muodostuu:
    - Ratakunnossapitoinvestointia vastaavan Ratakunnossapitosopimuksen mukainen maksu
      (1. täysi operointivuosi: 1,4 M€ / keskimäärin 1,3 M€) muodostuu:
        - Hallinto- ja ylläpitokuluista (0,3 M€ / 0,4 M€)

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

- Pääoman lyhennyksistä (0,5 M€ / 0,5 M€)
- Korkokuluista (0,5 M€ / 0,3 M€)

- Raitiotieinfrastruktuuria vastaavan Palvelukorvaussopimuksen mukainen maksu (1. täysi operointivuosi: 1,1 M€ / keskimäärin 1,0 M€) muodostuu:
  - Hallinto- ja ylläpitokuluista (0,3 M€ / 0,4 M€)
  - Pääoman poistoista (0,3 M€ / 0,3 M€)
  - Korkokuluista (0,5 M€ / 0,3 M€)

- Vantaan kaupunki maksaa Kaupunkiliikenne Oy:lle Palvelukorvaussopimuksen mukaista korvausta (1. täysi operointivuosi: 0,6 M€ / keskimäärin 0,5 M€) muodostuu:
  - Pääoman lyhennyksistä (0,4 M€ / 0,4 M€)
  - Korkokuluista (0,2 M€ / 0,1 M€)

Edellä mainitut kustannukset sisältävät Vaaralan varikko -hankkeen kustannukset, eivätkä sisällä pilaantuneen maan käsittely- tai poistokustannuksia. Rahoituskustannukset perustuvat 3,45 % korkoon (2,95 % viitekorko sekä 0,5 % marginaali). Lisäksi peritään 0,2 % vuotuinen takauspalkkio 100 % lainan kokonaismäärästä.

Käyttökustannukset jakautuvat vuositasolla seuraavasti:

Käyttökustannukset	Yhteensä EUR (35v)***	EUR/vuosi
Hanke yhteensä	**74 323 672**	**1 369 497**
Vaunuvarikko	45 530 210	838 945
Ylläpito	*35 687 652*	*657 585*
Maanvuokra	*7 241 380*	*133 431*
Kiinteistövero	*2 601 178*	*47 930*
	Yhteensä EUR (35v)***	EUR/vuosi
Ratakunnossapito	15 738 829	290 006
Ylläpito	*13 041 269*	*240 300*
Maanvuokra	*1 984 653*	*36 569*
Kiinteistövero	*712 908*	*13 136*
	Yhteensä EUR (35v)***	EUR/vuosi
Raitiotieinfra	13 054 633	240 546
Ylläpito	*13 054 633*	*240 546*
Maanvuokra	-	-
Kiinteistövero	-	-

Alla olevassa taulukossa on esitetty vertailu muihin Kaupunkiliikenteen varikkohankkeisiin. Hankkeet eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään esimerkiksi poikkeavien toimintojensa puolesta. Taulukossa esitetyt kustannukset eivät sisällä rakentamisaikaisia rahoituskuluja eikä esitettyihin kustannuksiin ole tehty indeksikorjausta.

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

	Vaarala	Vaarala (vain vaunuvarikko)	Koskela	Roihupelto	Ruskeasuo
Ajankohta	2025 suunnitteluvaihe	2025 suunnitteluvaihe	2024 toteutussopimus	2023 toteutunut	2024 toteutunut
Laajuus	12 400 brm2	9 800 brm2	41 000 brm2	9 500 brm2	36 400 brm2
Vaunumetrit	648	648	1 885	1 015	3 083
Kustannusarvio	85,7 M€	71,7 M€	336 M€	80 M€	174 M€
€/brm2	6 911 €	7 316 €	8 195 €	8 420 €	4 780 €
€/vaunumetri	132 000 €	111 000 €	178 000 €	78 800 €	56 000 €
huomiot	Vaunu+ratakupi	Vain vaunu	Vaunu+ratakupi	Vaunu	Vaunu+bussi

Vaaralan varikon kustannusarvio on linjassa Roihupellon varikon kanssa, joka on toiminnallisesti lähimpänä Vaaralan varikkoa. Vaaralan varikon kustannus vaunumetriltä on korkeampi kuin osassa vertailtavissa hankkeissa, koska varikko on ensivaiheessa melko pieni varikko vaunumetreiltään. Varikko kuitenkin mahdollistaa vaunukapasiteetin kasvattamisen myöhemmin.

Toteutustapa

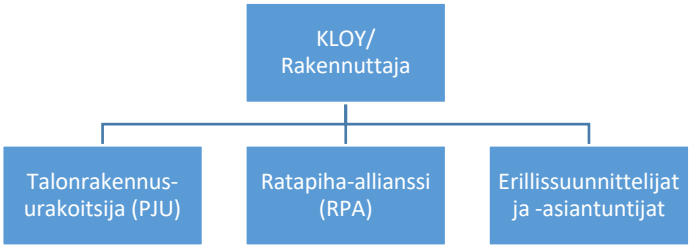
Vaaralan varikon toteutustavaksi on valittu varikkorakennuksen osalta yhteistoiminnallinen projektinjohtourakka (PJU) ja ratainfran osalta allianssi (”ratapiha-allianssi/RPA”), sekä varikkorakennuksen suunnittelun osalta erillissuunnittelijat.

Vantaan ratikan itäisen allianssin palveluntuottajien kanssa on solmittu erillinen allianssisopimus (”Ratapiha-allianssi/RPA”) Vantaan ratikan option 3 mukaisesti, jossa palveluntuottajat suunnittelevat ja toteuttavat varikkoon liittyvät ratainfra, ratatekniikka, -sähkö ja -järjestelmätyöt sekä maanrakennustöitä.
Kaupunkiliikenne on hankkinut talopuolen suunnittelijat erikseen: pääsuunnittelija, arkkitehtisuunnittelu, rakennesuunnittelu, LVIAS –suunnittelu, tietomallikoordinaattori ja elinkaariasiantuntija.
Talonrakennusurakoitsija hankitaan alkuvuodesta 2026. Markkinavuoropuhelut on järjestetty syksyllä 2025 hankkeen houkuttelevuuden varmistamiseksi markkinoilla ja urakoitsijoiden näkemyksen kartoittamiseksi. Talonrakennusurakoitsija ollaan hankkimassa yhteistoiminnallisena projektinjohtourakkana (PJU). Alustava arvio 35M€.
Kaupunkiliikenne on valinnut toteutusmuodon seuraavista syistä:

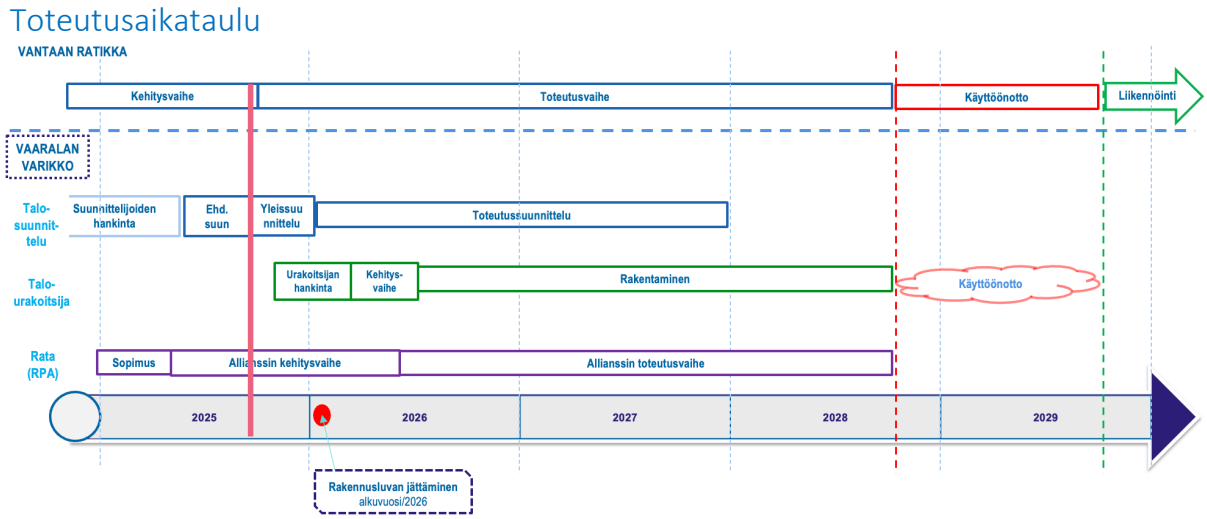
- Vantaan ratikan option käyttö mahdollisti nopean suunnittelun aloittamisen sekä varmistaa yhteensovituksen linjan suunnittelun ja toteutuksen kanssa
- Tilaajan hankkimat erillissuunnittelijat mahdollistivat talonrakennuksen nopean suunnittelun aloittamisen sekä yhteensovituksen ratainfran suunnittelun kanssa heti suunnittelutyön alkaessa
- Kaupunkiliikenne on saanut palautetta myös markkinoilta, että toteutusmuoto on tarjoajien näkökulmasta hankkeelle sopiva.
- Talonrakentajan valinta voidaan tehdä myöhemmin, alkuvuodesta 2026

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

- Yhteistoiminnallinen ja kehitysvaiheen sisältävä talonrakennusurakka mahdollistaa toteutuksen aloittamisen vielä kesken olevilla suunnitelmilla, ja täten mahdollistaa hyvin tiukassa aikataulussa pysymisen.



Kaavio: Varikkohankkeen toteutusmuoto.



Kuva: Ehdotussuunnitelman (9/2025) mukainen kokonaisaikataulu

Hankkeen hankesuunnitelma on valmistunut maaliskuussa 2023. Erillissuunnittelijoiden ja ratapiha-allianssin hankinnat saatiin tehtyä keväällä 2025. Suunnitteluvaihe on käynnissä ja ehdotussuunnitelma valmistui syyskuun loppuun mennessä. Hankkeen rakennustyöt on tarkoitus aloittaa kesällä 2026. Rakennustyöt kestävät arviolta 30 kuukautta, jolloin rakennus on valmis loppuvuodesta 2028 ja käyttöönotettu 2029 vuoden lopussa. Tarkempi käyttöönottovaiheen aikataulutus on vielä kesken.

Riskit

Hankkeen riskivaraus perustuu kustannussimulointiin, joka kattaa teknisen toteutuksen riskejä sekä hanketason riskejä. Merkittävimmät riskit ehdotussuunnitteluvaiheessa ovat hanketason

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

riskejä. Riskin hinnoittelu perustuu riskiluokkaan (pieni, normaali, keskisuuri, suuri, erittäin suuri). Menetelmällä kaksi saman riskiluokan riskiä ovat samanhintaisia.

Hankesuunnitteluvaiheen riskivaraus oli 16 %, nyt riskivaraus on 14 %. Osa hankesuunnitteluvaiheen riskeistä on pienentynyt, kuten projektin laajuus sekä, tontti- ja lähtötiedot. Osa riskeistä on kasvanut kuten aikatauluriskit (kaavavalitus) ja toteutusmuodon monimuotoisuus.

Huomioitava, että nyt tarkastelussa mukana vaunuvarikko sekä ratainfrankunnossapidon varikko. Hankesuunnitteluvaiheessa vain vaunuvarikko.

Aihe	Selite	Riskin suuruus [€]	Hallintatoimenpiteet
1. Hankintajako ja urakkarajat	RPA ja PJU välinen vastuunjako vielä kesken. Tuotantojärjestelmien määrittely ja hankintavastuu kesken.	2 900 000 (erittäin suuri, yhdistetty)	Urakkarajojen ja työmaan johtovastuun tarkentaminen yhdessä RPA:n kanssa talourakan hankinta-asiakirjoja varten. Yhteinen kehitysvaihe
2. Aikataulu	Kaavavalituksen vaikutukset toteutusvaiheen viivästymiseen	2 460 000 (erittäin suuri)	Selvitetään maisematyöluvalla aloittaminen. Organisaation tarkastelu, jos venyy paljon. Käännetään pidentynyt kehitysvaihe mahdollisuudeksi.
3. Hankkeen johtaminen	Kahden urakan malli tuo päällekkäisiä kustannuksia	800 000 (suuri)	Hankkeen johtamisjärjestelmän kuvaaminen → Tilaaja+RPA+PJU johtoryhmä. Päätöksissä tarkastellaan vaikutukset koko hankkeen näkökulmasta.
4. Tekniikka	Varikonohjausjärjestelmän alustava tarjous saatu vajavaisin tiedoin	800 000 (suuri)	Riskin realisoituminen todennäköistä, mikäli toiminnallisuudesta halutaan pitää kiinni
5. Lähtötiedot	Käyttäjäyhteistyö vasta aloitettu. Ratakunnossapito perustuu tarveselvitykseen, jossa voi olla katveita	430 000 (keskisuuri)	Muutostenhallintaprosessi, varmistetaan toiminnallisuus käyttäjiltä, tilaajan tekninen ohjausryhmä

Taulukko: Hankkeen suurimmat tunnistetut riskit.

Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat ja varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen

Vaikutukset kaupunkiympäristöön sekä rajapinnat

Vaikutukset kaupunkiympäristöön ovat suuret, koska tontti on rakentamaton tontti ja aiheuttaa siten merkittävän muutoksen alueella. Vaikutukset maisemaan ja kaupunkikuvaan ovat myös suuret tontin uudisrakentamisen myötä. Rajapinnat ovat kuitenkin selkeät: varikkohankkeeseen kuuluu varikkoalueen sisäpuoliset asiat, sekä mahdollinen Länsimäentien laajentaminen sisäänajoa varten.

Varautuminen liittyvien hankkeiden toteuttamiseen

Varikkohankkeen yhteydessä tontilta tulee poistaa tai muuten käsitellä mahdolliset pilaantuneet maat. PIMA -tutkimukset on tehty syksyllä 2025, mutta tulokset ovat vielä työn alla. Pilaantuneiden maiden puhdistamisen kustannuksista vastaa maanomistaja eli Vantaan kaupunki.

Hankkeen hankesuunnitteluvaiheessa on tunnistettu seuraavat muutokset, jotka voidaan toteuttaa erillisellä päätöksellä, ja joiden kustannuksia ei ole mukana kustannusarviossa:

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

- Aurinkosähköjärjestelmän laajentaminen.

Asian jatko

Edelleen käsiteltäväksi seuraavalle käsittelevälle taholle.

Vaaralan varikko -hankkeen päätöksentekoprosessi on suunniteltu seuraavasti:

- xx.xx.2025 HSL:n johtoryhmän käsittely
- xx.xx.2025 HSL:n hallituksen iltakoulu
- 25.11.2025 HSL:n hallituksen lausunto kaupunkiliikenteelle
- HSL lausunnon jälkeen asia menee Vantaan kaupungin päätöksentekoon alustavasti
    - 1/2026 Kaupunginhallitus
    - 2/2026 Kaupungin valtuusto
- Vantaan päätöksenteon jälkeen asia menee Kaupunkiliikenteen päätöksentekoon alustavasti
    - Keväällä 2026 Kaupunkiliikenne Oy:n hallitus (ylimääräisen yhtiökokouksen kutsuminen koolle)
    - Keväällä 2026 Helsingin kaupunginhallituksen konsernijaoston käsittely
    - Kaupunkiliikenne Oy:n ylimääräinen yhtiökokous erikseen sovittuna aikana Konsernijaoston käsittelyn jälkeen

Kaupunkiliikenne Oy:n hallituksen käsiteltäväksi tulevat erilliset liittyvät hankkeet niiden suunnittelun edetessä sekä hankkeeseen liittyvät hankintapäätökset.

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

Hallitus § 112 25.11.2025

Helsingin seudun liikenteen lausunto Vaaralan raitiovaunuvarikon ehdotussuunnitelmasta sekä Vaaralan varikon kustannusten korvaamista koskevan sopimuksen hyväksyminen

236/08.00.00.03/2025 Vaaralan raitiovaunuvarikkohanke

Hallitus 25.11.2025 § 112

Esittelijä Vs. toimitusjohtaja Vesa Silfver
Valmistelija Liikenne-tulosalueen johtaja Johanna Wallin, etunimi.sukunimi@hsl.fi
Sopimuspäällikkö Jami Vitikainen, etunimi.sukunimi@hsl.fi

Tausta

Pääkaupunkiseudun Kaupunkiliikenne Oy (Kaupunkiliikenne) pyytää Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSL) hallituksen lausuntoa Vaaralan raitiovaunuvarikon ehdotussuunnitelmasta 31.12.2025 mennessä.

Johdanto

Kaupunkiliikenne on laatinut hankesuunnitelman ja sen pohjalta ehdotussuunnitelman uudesta Vantaan Vaaralaan sijoitettavasta raitiovaunuvarikosta. Varikko on välttämätön investointi raitioliikenteen Vantaan Ratikalle suunnitellun pikaraitiolinja 20 liikennöinnin aloittamisen kannalta. HSL on osallistunut suunnitteluun sekä projektiryhmä- että ohjausryhmätasolla ja valmistelua on viety HSL:n toivomaan suuntaan.

Uuden varikon päätöksenteko on tarkoitus tehdä kevään 2026 aikana ja rakentaminen alkaisi vuoden 2026 aikana. Uusi varikko olisi valmis matkustajaliikenteen käyttöön vuoden 2029 aikana.

Lausunnon tiivistelmä

HSL pitää raitiotievarikkoinvestointia tarpeellisena Vantaalle suunnitellun pikaraitiolinjan numero 20 liikennöinnin kannalta. Varikon suunnitellut toteutusratkaisut mahdollistavat varikon vaiheittain toteuttamisen ja varikkotilojen muuntojoustavuuden. HSL:n vuonna 2021 antamassa lausunnossa varikoiden kehittämissuunnitelmasta edellytettiin, että varikoiden tulee toimitilojen ja ratainfran puolesta mahdollistaa kilpailutilanteessa toimiville liikenteenharjoittajille itsenäinen liikenteen operointi ja sitä tukevat tehtävät. Vaaralan varikon suunnittelussa on huomioitu monitoimijaympäristö varikon muuntojoustavuuden, huoltopaikkojen suunnittelun, ratainfran ratkaisujen, taloteknisten ratkaisujen sekä henkilökunnan tilaratkaisujen osalta.

Varikkoinvestointi nostaa raitioliikenteen operointikustannuksia, koska varikot maksetaan pääsääntöisesti osana operointikustannuksia. Ehdotussuunnitelman mukainen investointikustannus on yhteensä 93,9 miljoonaa euroa, josta arviolta 56,9 miljoonaa euroa kohdistuu raitioliikenteen operointikustannuksiin ja 37,0 miljoonaa euroa infrakustannuksiin. Varikon nettovaikutus HSL:n vuotuisiin kokonaiskustannuksiin 1. täyden käyttövuoden osalta on arviolta 7,3 miljoonaa euroa (operointi 4,8 miljoonaa euroa ja infrakorvaus 2,5 miljoonaa euroa).

Varikon esitettyjen kustannusten vaikutus lipunhintoihin 50 % subventioasteoletuksella on noin +1,1 % tai kuntaosuuteen ilman lipunhintojen korotuksia keskimäärin noin +0,3 % (Vantaan osuus kasvaa +1,9 %). HSL:n näkemys on, että varikkoinvestointi ei saa nostaa lippujen hintoja, vaan rahoituksen täytyy tulla kunnilta tai valtiolta.

Arvioitaessa koko HSL:n kustannuksia pidemmällä aikavälillä olennaisiksi eriksi nousevat joukkoliikenneinfraan liittyvät infrakorvaukset sekä operointikustannuksiin sisältyvät varikko- ja kalustoinvestointien kiinteät, liikennöinnistä riippumattomat kulut. Kiinteähintaisessakin tarkastelussa HSL:n vuotuisten kokonaiskustannusten odotetaan ylittävän miljardin euron rajapyykin 2030-luvun alkuun mennessä. Nykykäsityksen mukaisten raidevarikkojen ja -kaluston (kaikki raideliikennemuodot) tulevat käyttöönotot kasvattaisivat toteutuessaan raideliikenteen operointikustannusten kiinteitä eriä 2030-luvulla enimmillään yli 90 miljoonalla eurolla vuodessa. (Arvio ei kuitenkaan sisällä jo ennestään maksettavia, liikennöinnistä riippumattomia operoinnin kiinteitä eriä eli vanhaa kalustoa, varikoita tai operointikustannuksiksi siirtyviä peruskorjauksia tai niiden poistumaa.)

Sopimus Vaaralan raitiovaunuvarikon kustannusten korvaamisesta

Vaaralan raitiovaunuvarikkoa koskevan sopimuksen tarkoituksena on sopia HSL:n pitkäaikaisesta sitoumuksesta, jonka mukaisesti HSL takaa Kaupunkiliikenteelle korvauksen Vaaralan raitiovaunuvarikkoon liittyvien pääoma- ja ylläpitokustannusten kattamiseksi. Lisäksi sopimuksella sovitaan ehdoista, joiden mukaisesti Kaupunkiliikenne sitoutuu vuokraamaan varikon tiloja tarvittavilta osin HSL:n kilpailuttaman liikennöitsijän käyttöön.

Selvyyden vuoksi todetaan, että Sopimus ei koske varikon ratainfraa eikä ratainfran kunnossapitoon liittyviä varikon tiloja, jotka Vantaan kaupunki osoittaa HSL:n käyttöön ko. osapuolten välisellä infrasopimuksella (sopimus joukkoliikenneinfran kustannusten korvaamisesta 30.6.2011) ja joihin liittyvistä kustannuksista HSL maksaa kaupungille ko. sopimuksen perusteella. Vantaan kaupunki ja Kaupunkiliikenne sopivat erikseen ko. osapuolten välisen sopimuksen, jossa määrätään tässä tarkoitetun infran käyttöoikeudesta ja korvauksista.

HSL korvaa Kaupunkiliikenteelle Varikon hankinnasta ja peruskorjauksista aiheutuvat pääomakustannukset täysimääräisesti pääomakorvauksena sekä käyttö- ja ylläpitomenoista aiheutuvat kustannukset ylläpitokorvauksena. Kustannusten suuruus ja vaikutus HSL:n talouteen on kuvattu tarkemmin lausuntopyynnön liitteissä (liite 3, *Lausuntopyynnön liite 2 Ehdotussuunnitelma*) ja edellä mainitussa HSL:n lausunnossa (liite 4, *HSL:n hallituksen lausunto koskien Vaaralan raitiovaunuvarikon ehdotussuunnitelmaa*). Mikäli Vantaan ratikka -hanke peruuntuu, ei HSL silloin vastaa sopimuksessa kuvatuista kustannuksista.

Varikon tai sen osakokonaisuuksien hallinnanluovutuksen jälkeisessä käyttöönottovaiheessa HSL maksaa ylläpitokorvausta, mutta ei pääomakorvausta. HSL maksaa Kaupunkiliikenteelle ylläpitokorvausta enintään 30 kuukautta ennen matkustajaliikenteen aloitusta. Sen jälkeen, kun Varikko tai sen osa otetaan liikennekäyttöön, HSL maksaa ylläpitokorvauksen lisäksi myös pääomakorvausta. Pääomakorvauksen maksuvelvollisuus alkaa

käyttöönottokuukautta seuraavan kuukauden alusta siltä osin, kun varikko on liikennekäytössä.

Sopimus on voimassa, kunnes kolmenkymmentä (30) vuotta on kulunut HSL:n pääomakorvauksen maksuvelvollisuuden alkamisesta. Sopijapuolet sitoutuvat viimeistään kaksi (2) vuotta ennen Sopimuksen päättymistä neuvottelemaan uudesta pitkäaikaisesta sopimuksesta koskien varikon käyttöä liikennöintitarkoituksessa sekä siihen liittyvien kustannusten korvaamista. HSL:llä on etuoikeus neuvotella Kaupunkiliikenteen kanssa uudesta pitkäaikaisesta sopimuksesta.

Ehdotus

Hallitus päättää

a) antaa liitteen mukaisen ehdollisen lausunnon Vaaralan varikon ehdotussuunnitelmasta. Puoltavan lausunnon edellytyksenä on, että HSL ja Kaupunkiliikenne allekirjoittavat kustannusjaon määrittävän alla hyväksyttävän sopimuksen. Lisäksi puoltavan lausunnon edellytyksenä on, että Vantaan ratikka -hanke toteutetaan; sekä

b) valtuuttaa vs. toimitusjohtajan viimeistelemään ja allekirjoittamaan sopimuksen Vaaralan raitiovaunuvarikkoa koskevien kustannusten korvaamisesta. Valtuutuksen edellytyksenä on, että Vantaan ratikka -hanke toteutetaan.

Päätös

Hallitus päätti hyväksyä ehdotuksen yksimielisesti.

Liitteet

1. Lausuntopyyntö Vaaralan raitiovaunuvarikon ehdotussuunnitelmasta
2. Lausuntopyynnön liite 1 Hankkeen esittely
3. Lausuntopyynnön liite 2 Ehdotussuunnitelma (Vaaralan varikon ehdotussuunnitelman kustannukset, perustelu muutoksille)
4. HSL:n hallituksen lausunto Vaaralan raitiovaunuvarikon ehdotussuunnitelmasta
5. Sopimusluonnos Vaaralan raitiovaunuvarikkoa koskevien kustannusten korvaamisesta
6. Vaaralan raitiovaunuvarikon sopimusluonnoksen liitteet

Liitteet ovat julkisia päätöksenteon jälkeen.

Pöytäkirjan nähtävänäolo

Pöytäkirja on julkaistu yleisessä tietoverkossa (www.hsl.fi) 26.11.2025.

Tiedoksianto asianosaiselle

Lähetetty tiedoksi 26.11.2025 sähköisesti.

Todistan pöytäkirjanotteen oikeaksi

Helsingissä 26.11.2025

Pirjo Sailavuo-Asikainen
assistentti

Muutoksenhakuohje koskee pykäliä: § 112

Oikaisuvaatimusohje

Päätöksiin tyytymätön saa tehdä siitä oikaisuvaatimuksen HSL:n hallitukselle (kuntalaki 134 §). Päätökseen ei saa hakea muutosta valittamalla tuomioistuimeen.

Oikaisuvaatimuksen saa tehdä se, johon päätös on kohdistettu tai jonka oikeuteen, velvollisuuteen tai etuun päätös välittömästi vaikuttaa (*asianosainen*). Oikaisuvaatimuksen saa tehdä myös HSL:n jäsenkunta sekä luonnollinen henkilö, yhteisö, laitos tai säätiö, joka kuntalain 3 §:n mukaisesti on jäsenenä jossakin HSL:n jäsenkunnista.

Oikaisuvaatimus on tehtävä neljäntoista (14) päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista tiedoksisaantipäivää mukaan lukematta. Myöhästynyttä oikaisuvaatimusta ei oteta tutkittavaksi.

Asianosaisen katsotaan saaneen päätöksestä tiedon:

- kolmen (3) päivän kuluttua viestin lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi sähköisestä asioinnista viranomaistoiminnassa annetun lain (13/2003) 19 §:ssä säädetyllä tavalla
- seitsemän (7) päivän kuluttua kirjeen lähettämisestä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi kirjeellä ilman saantitodistusta
- saantitodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on lähetetty asianosaiselle tiedoksi saantitodistuksin
- tiedoksiantotodistukseen merkittynä päivänä, jos päätös on annettu asianosaiselle tiedoksi henkilökohtaisesti.

Niiden, jotka eivät ole asianosaisia, katsotaan saaneen päätöksestä tiedon seitsemän (7) päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on julkaistu HSL:n internetsivuilla.

Oikaisuvaatimus on tehtävä kirjallisesti (myös sähköinen muoto täyttää kirjallisen muodon vaatimuksen). Siitä on käytävä ilmi, mihin päätökseen se on kohdistettu, millä perusteella oikaisuvaatimuksen tekijä on oikeutettu tekemään oikaisuvaatimuksen, oikaisuvaatimuksen tekijän vaatimus perusteineen sekä oikaisuvaatimuksen tekijän nimi ja yhteystiedot.

Oikaisuvaatimus on toimitettava HSL:lle:

Sähköpostiosoite: hsl(at)hsl.fi
Postiosoite: HSL, PL 100, 00077 HSL
Käyntiosoite: Opastinsilta 6 A, Helsinki
Aukioloaika: ma–pe klo 8.00–16.00

Asiakirjojen on niiden toimitustavasta riippumatta oltava perillä viimeistään muutoksenhakuajan viimeisenä päivänä ennen aukioloajan päättymistä.

Vaaralan varikon ehdotussuunnitelman kustannukset, perustelu muutoksille

Vaaralan varikon ehdotussuunnittelun aikana kehitettiin varikon toiminnallisia- ja laadullisia ominaisuuksia, sekä saatiin huomattava määrä uusia lähtötietoja mm. pohjaolosuhteista. Myös esimerkiksi asemakaavan tarkentuneet vaatimukset ovat vaikuttaneet kehitettyihin suunnitteluratkaisuihin ja niiden kustannusvaikutuksiin. Yksi huomattava muutos Vaaralan varikko hankkeessa ja sen laajuudessa on ratakunnossapidon tilojen ja toimintojen integrointi osaksi Vaaralan varikon rakennusmassaa.

Ehdotussuunnitteluvaiheen kustannusarvion lähtötietoina on käytetty 5.9.2025 valmistuneita ehdotussuunnitelmia, sekä muita tähän hankevaiheeseen mennessä kertyneitä ja tuotettuja tietoja. Ehdotussuunnitteluvaiheessa hankkeen suunnitelmat ovat merkittävästi kehittyneet, minkä ansiosta myös kustannusarvion tarkkuustaso ja luotettavuus on parantunut verrattuna aikaisempiin arvioihin. Laskelma on tilaperusteinen, mutta sitä on tarkennettu rakennusosatarkastelulla ehdotussuunnitelmien mukaisesti. Myös yksikköhintoja on tarkennettu mm. historiatietoon, asiantuntija-arvioihin ja ratapiha-allianssin alustaviin arvioihin perustuen.

Aikaisemmat kustannusarviot perustuivat sisällöiltään ja laajuuksiltaan erilaiseen ratkaisuun kuin ehdotussuunnitelmassa on esitetty ja tästä syystä kustannusarvioiden suora vertailu voi olla osin haastavaa. Alla on esitetty kustannusvertailu Vaaralan varikon hankesuunnitelman sekä ratakunnossapidon tarveselvityksen ja ehdotussuunnitelman välisistä suurimmista kustannusmuutoksista.

Taulukko 1. Vaaralan varikon kustannusmuutokset.

Aihe	Hankesuunnitelma (vaunuvar.) ja tarveselvitys (ratakupi) alv 0 %	Ehdotussuunnitelma (alv 0 %)	Muutos €	Kommentti
KOKONAIS-KUSTANNUSARVIO Sisältää rakentamisen aikaiset rahoituskustannukset	**79 150 000 € (vaunuvar.) + 10 942 000 € (ratakupi)**	**93 930 000 €**	**+3 838 000 €**	Hankkeen lähtötiedot, reunaehdot ja suunnitteluperusteet ovat kehittyneet. Hankkeen kompleksisuus kasvanut.
Rakentamisaikaiset rahoituskustannukset	5 200 000 € + 600 000 €	8 230 000 €	+2 430 000 €	Rahoituskuluja on nostanut muuttunut korkotaso sekä lisäksi rahoituskulujen laskentaperusteet ovat hieman muuttuneet siitä mitä hankesuunnitteluvaiheessa on käytetty. Kokonaiskustannusten nousu kasvattaa myös lainan määrää ja täten myös rahoituskustannuksia.

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

Riskivaraus	12 010 000 € + 989 000 €	11 879 000 €	-1 120 000 €	Epävarmuuksiin perustuva riskisimulointi päivitetty ehdotussuunnitteluvaiheen tiedoilla. Epävarmuuksia on pystytty vähentämään aikaisempiin hankevaiheisiin nähden.
Aluerakentaminen	3 918 000 € + 1 357 000 €	6 765 000 €	+1 490 000 €	Maanrakennustöiden sekä alue- ja hulevesirakenteiden määrät ja yksikköhinnat tarkentuneet kehittyneiden olosuhde- ja suunnittelutietojen mukaisesti. Mm. hulevesi-, pinta- ja tukirakenteiden tarve on varikon tontilla aikaisemmissa arvioissa sisällytettyä suurempi. Aikaisemmassa ratakunnossapidon arviossa olosuhteiksi oli huomioitu hyvin helposti rakennettava tontti.
Talonrakentaminen	12 202 000 € + 3 285 000 €	11 903 000 €	-3 584 000 €	Rakennusmassojen yhdistäminen vähentää rakennusosien määrä ja brm2 neliöiden määrää on tiivistetty.
Talotekniikka	5 626 000 € + 1 767 000 €	7 709 000 €	+316 000 €	Osa tuotanto-omaisuudesta siirtynyt talotekniikan alle esim. paineilmajärjestelmä ja keskuspölynimuri. Lämmitysjärjestelmänä maalämpö + sähkökattila, joka tehdyn analyysin mukaan on kaukolämpöön nähden investointikustannuksiltaan kalliimpi, mutta elinkaarikustannuksiltaan edullisempi.
Tuotanto-omaisuus	9 249 400 € + 568 000 €	8 975 400 €	-842 000 €	Tuotanto-omaisuuslistaus tarkentunut sisällöltään ja hinnoittelultaan, sekä osa listauksen aiheista siirretty rakennuksen rakenteisiin esim. huoltotasot ja montut.

Vertailtavat kustannusarviot on suoritettu toisistaan poikkeavissa tarjoushintaindekseissä. Tarjoushintaindeksi on Haahtela Oy:n määrittämä. Yllä esitetyn taulukon kustannukset on esitetty kunkin laskelman mukaisessa tarjoushintaindeksissä, jotka ovat:

- Vaaralan varikon hankesuunnitelma tarjoushintaindeksillä 118 (2/2023).
- Ratakunnossapidon tarveselvitys tarjoushintaindeksillä 102 (1/2025).
- Vaaralan varikon ehdotussuunnitelma ajantasaisella tarjoushintaindeksillä 104 (9/2025).

Rakentamisaikaiset rahoituskulut on laskettu Capex Advisors Oy toimesta. Ratakunnossapidon tarveselvitysvaiheessa ei ole tehty analyysiä rakentamisen aikaisista rahoituskuluista, vaan taulukossa esitetty arvo on laskettu Vaaralan varikon rahoituskulujen laskemisen yhteydessä, jolloin ratakunnossapidon rakennus on ollut Vaaralan varikon optiona.

Taulukossa 2 on esitetty vertailu muihin Kaupunkiliikenteen varikkohankkeisiin. Hankkeet eivät ole täysin vertailukelpoisia keskenään esimerkiksi poikkeavien toimintojensa puolesta. Taulukossa esitetyt kustannukset eivät sisällä rakentamisaikaisia rahoituskuluja eikä esitettyihin kustannuksiin ole tehty indeksikorjausta.

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

Taulukko 2. Vertailu muihin Kaupunkiliikenteen varikkohankkeisiin. Taulukon kustannukset eivät sisällä rakentamisen aikaisia rahoituskustannuksia.

Aihe	Vaarala	Vaarala (vain vaunu-varikko)	Koskela	Koskela (vain vaunu-varikko)	Roihupelto	Ruskeasuo
Ajankohta	2025 Suunnittelu-vaihe	2025 Suunnittelu-vaihe	2024 Toteutus-sopimus	2024 Toteutus-sopimus	2023 Toteutunut	2024 Toteutunut
Laajuus	12 400 brm2	9 800 brm2	41 000 brm2	33 100 brm2	9 500 brm2	36 400 brm2
Vaunumetrit	648	648	1 885	1885	1 015	3 083
Kustannus-arvio	85,7 M€	71,7 M€	336 M€	274 M€	80 M€	174 M€
€/brm2	6 911 €	7 316 €	8 195 €	8278 €	8 420 €	4 780 €
€/vaunumetri	132 000 €	111 000 €	178 000 €	145 000 €	78 800 €	56 000 €
Huomiot	Vaunu + ratakupi	Vain vaunu	Vaunu + ratakupi	Vain vaunu	Vaunu	Vaunu + bussi

Ehdotussuunnitelman kustannusarvion yhteydessä on laadittu investoinnin kustannusjako liikennöintisopimukselle ja infrakorvaussopimukselle. Kustannusjaossa varikon tilat ja niiden tilakustannukset on jaettu kunkin hankeosan käytössä olevien neliöiden mukaisesti. Poikkeuksena tästä on ratainfra, jolle ei kohdistu tilaperusteisia kustannuksia, vaan ainoastaan itse radan ja siihen liittyvän infran kustannukset, sekä näiden teknisten hintojen päälle on sisälletty hankekustannuksia 44 %. Toiminnot, joille kustannukset on jaettu ovat:

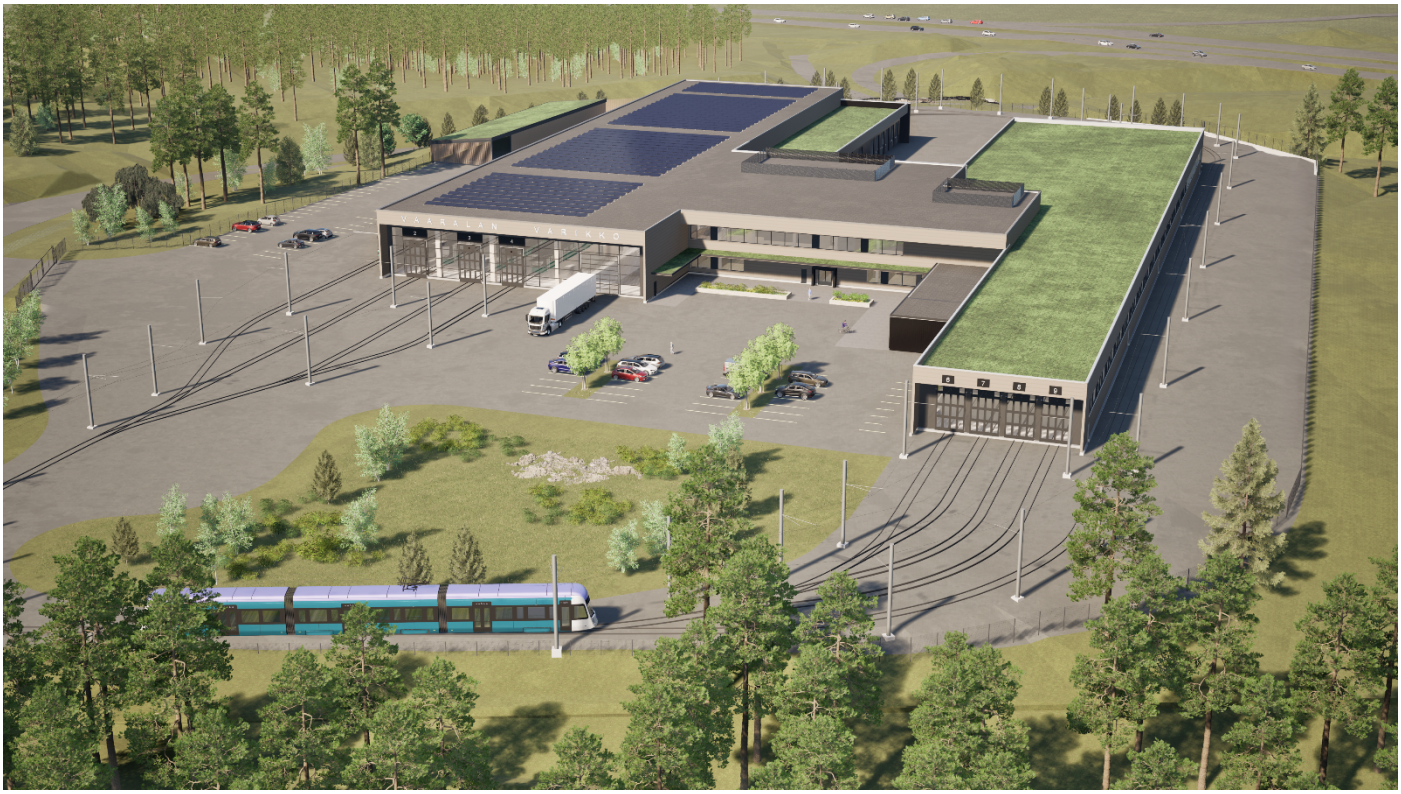
- kalustokunnossapito,
- liikennöinti,
- ratainfran kunnossapito,
- ratainfra.

Yhteiskäyttöisten tilojen kustannukset on jaettu kullekin hankeosalle niiden toimintojen käyttämien neliöiden suhteessa ja täten ratainfralle ei kustannusjaossa kohdistu yhteiskäyttöisten tilojen kustannuksia.

Kaupunkiliikenne Oy
Hämeentie 86, 00550 Helsinki
PL 55250, 00099 Helsingin kaupunki
(09) 310 1071

KAUPUNKILIIKENNE
STADSTRAFIK
CITY TRANSPORT

15.9.2025



VAARALAN VARIKON RAKENNUSTAPASELOSTUS – EHDOTUSSUUNNITTELU

Sisällysluettelo

RAKENNUSHANKKEEN YLEISTIEDOT 3
1. RAKENNUSOSAT 9
1.1 ALUEOSAT 9
1.1.1 Maaosat 9
1.1.2 Tuennat ja vahvistukset 11
1.1.3 Päällysteet 11
1.1.4 Aluevarusteet 12
1.1.5 Aluerakenteet 13
1.2 TALO-OSAT 14
1.2.1 Perustukset 14
1.2.2 Alapohja 14
1.2.3 Runko 15
1.2.4 Julkisivut 16
1.2.6 Vesikatot 17
1.3 TILAOSAT 18
1.3.1 Tilan jako-osat 18
1.3.2 Tilapinnat 19
1.3.3 Tilavarusteet 21
1.3.4 Muut tilaosat 22
1.3.5 Tilaelementit 23
2. TEKNIIKKAOSAT 23
2.2 PUTKIOSAT 23
2.3 ILMANVAIHTO-OSAT 24
2.4 SÄHKÖOSAT 24
2.5 RAKENNUSAUTOMAATIOJÄRJESTELMÄ 24
2.6 LAITEOSAT 24
2.5.1 Siirtolaitteet 24
2.5.2 Tilalaitteet 25

1. RAKENNUSHANKKEEN YLEISTIEDOT

Hankkeessa rakennetaan uusi raitiovaunuvarikkorakennus, johon keskitetään Vantaan raitiovaunujen säilytys- ja huoltotoiminta sekä ratakunnossapidon toiminta. 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 vuorokausihuoltopaikkaa ja pesulinjan. Kaikki huoltopaikat mitoitetaan 45 m vaunuille. Ratainfran tilat sijoittuvat rakennuksen keskelle sisäpihan ympärille, jonka pitkälle seinustalle on esitetty työvaunulle säilytys- ja huoltopaikka. Rakennus sisältää myös tilat henkilökunnan toimisto- ja sosiaalitiloille, kunnossapidon aputiloille sekä tarvittaville teknisten järjestelmien tiloille. Tontille on esitetty tilavaraus säilytyshallin laajennusosille. Varikkosuunnitelmat laaditaan 36 m pitkille vaunuille ja niitä mahtuu säilytykseen 16 vaunua. Laajennuksessa varaudutaan 45 m pitkiin vaunuihin, jolloin säilytykseen mahtuu 23 pitkää vaunua (45 m).

Huoltohallin kuori suunnitellaan lähtökohtaisesti lämpimän tilan vaatimusten mukaan. Säilytyshallin kuori suunnitellaan puolilämpimän tilan vaatimusten mukaan.

Tilaaja vuokraa tontin käyttöönsä Vantaan kaupungilta. Rakennuslupa hankitaan Allianssin toimesta.

Kaukolämpö-, vesi- ja viemäriliittymien rakentaminen sisältyvät urakkaan. Tilaaja maksaa liittymien liittymämaksut. Antenni-, puhelin- ja tietoliikenneliittymät rakennusmaksuineen ovat käyttäjän hankintoja talojakamosta eteenpäin.

Kauppanimellä mainitut tarvikkeet voidaan korvata käyttökohteen kannalta ominaisuuksiltaan ja laadultaan vastaavilla tarvikkeilla.

Urakka-alue käsittää asemapiirustuksessa osoitetun tontin.

Tämän selostuksen osittainenkin lainaaminen ja kopiointi on kiellettyä.

Paikka- ja laajuustiedot

Kohde

Kohteen nimi:	Vaaralan raitiovaunuvarikko
Hanketyyppi:	Uudisrakennus
Kaupunki:	Vantaa
Kaupunginosa:	Vaarala
Kortteli:	93203
Tontti:	1
Tontin pinta-ala	63 290 m2
Osoite:	Länsimäentie 58, 01200 Vantaa
Raitiovaunut:	Säilytyshallissa 16 paikkaa

Laajuustiedot

Kerrosala (m2)

~ 12 500 m2

Huoneala (m2)

~ 12 000 m2

Tilavuus (m3)

~ 92 200 m3

Ulkovaipan ilmavuotoluku

Ilmavuotoluku on 4 m3/hm2. Pienempi ilmanvuotoluku voidaan huomioida seinäpaneelin ja yläpohjaeristeen lämmöneristekompensaatiosta.

Lämpökuvaus

Kohde lämpökuvataan talviaikana.

Palotekniset asiat

Paloluokka 1, Suojaustaso 2+3, Palovaarallisuusluokka 1.

Automaattinen paloilmoitin, sprinklerijärjestelmä ja sprinklerivesisäiliö, alkusammutuskalusto.

Kerrosala:	~ 12 500 m2
Poistumistie etäisyys	< 70m
Palokuorma;	tilojen käyttötavan mukaan: < 600 MJ/m2 - >1200 MJ/m2
Kantavat rakenteet	R 60
Osaston suurin koko:	n. 4 000 m2
Osastointi:	EI60, EI120 (pinta-alan, käyttötavan ja palokuorman mukaan)
Savunpoisto:	koneellinen savunpoisto, säilytyshallissa savunpoistopuhaltimet

Rakennuksessa toteutetaan pinta-ala- ja käyttötapaosastointia.

• Säilytyshallin ja sähkönsyöttöaseman välillä	EI-M 90
• Nestevarasto (öljyt ja kemikaalit)	EI 60
• Jätetila (ongelmajätteet)	EI 60
• Yli 50 m2 varastot	EI 120
• VSS-tila (kiinteistönhuolto)	EI 60
• Toimisto- ja sosiaalitilat	EI 60
• Sähkö- ja tekniikkatilat	EI 60
• Tulityöpaikka	EI60
• IV-konehuone	EI 60
• Muuntaja (kuivamuuntaja)	EI 60

Puhtausluokka

P2

Autopaikat

Pihalle rakennetaan kaavan määräämä määrä pysäköintipaikkoja, joista väh. 5% sähköauton lautaukselle soveltuvia.

Kaavamerkinnät

ET Yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten korttelialue. Rakennusoikeutta tontille on määritelty 20 000 m2. Suurin sallittu kerroslukema on kaksi. Rakennusten julkisivut on oltava pääosin puuta. Rakennuksissa ja toiminnoissa syntyvä hukkalämpö on hyödynnettävä. Kiinteistöllä tulee tuottaa uusiutuvaa energiaa. Kattorakenteiden vahvistuksissa on varauduttava aurinkopaneelien asentamiseen vähintään 50 % kattopinta-alasta. Tontin rakentamisluvassa rakennettavaksi suunnitellun alueen vihertehokkuuden tulee täyttää tavoitetaso 0,9. Rakennusten katoista vähintään 35 % tulee rakentaa kasvikattoina.

Vantaan ratikan varsi on ns. kestävän kasvun vyöhykettä, jolle kaupunginosan maankäyttöä tehostava rakentaminen ensisijaisesti ohjataan. Suunnittelualueen eteläosa kuuluu pohjavesialueeseen. Alueelle suunnitellut toiminnat ovat yleiskaavan 2020 mukaisia.

Asemakaava on hyväksytty kaupunginvaltuustossa 28.4.2025.

Takuuaikaiset huollot

Kiinteistön omistaja vastaa takuuaikaisista huolloista vastaanottotarkastuksesta eteenpäin.

Käyttöikä

Rakennuksen suunniteltu käyttöikä on 100 vuotta. Rakenteet, materiaalit ja tekniset järjestelmät valitaan elinkaaritavoitteiden mukaisesti.

Kantavuudet

-

Muuntojoustavuus

Rakennus suunnitellaan muuntojoustavaksi. Mahdollisiin laajennuksiin on varauduttu tilavarauksin.

Rakennus suunnitellaan pituussuunnassa pääasiassa 8000 mm moduulein.

Säilytys- ja huoltohallien mitoituksessa huomioidaan eripituinen kalusto: hyödykepisteet sijoitetaan ja huoltotasot ja -montut sekä huoltohallin eteen jäävä vaunun odotusraideosuus mitoitetaan 36 - 45 m vaunukalustolle sopiviksi.

Pukutilat jaetaan erikokoisiin kokonaisuuksiin ja niiden käyttö voidaan jakaa eri käyttäjäryhmien ja sukupuolien mukaan. Toisen kerroksen avotoimistoalue soveltuu eri käyttäjäryhmien käyttöön ja tilaa voidaan jakaa kevyin tai siirrettävin väliseinäratkaisuin. Neuvottelu- ja puhelinhuoneissa suositaan kevyitä kalusteratkaisuja.

Mitoitusperiaatteet

Varikon tilojen suunniteltu henkilömäärä on noin 110 henkilöä. Henkilöstö jakautuu liikennöinti-, kalusto- ja ratakunnossapidon henkilökuntaan, vuorokausihuollon sekä ratasähkön ja varikon valvomon työntekijöihin. Lisäksi varikolla työskentelee kiinteistöhuollon henkilökuntaa.

Käyttäjät

Hankesuunnitelmassa on esitetty tarvittavat tilat ja niiden minimipinta-alat suunnitelman laatimishetkellä. Varikolla on useita toimijoita. Kullekin osoitetaan työ-, sosiaali- ja taukotilat. Taukotilat pyritään eriyttämään käyttäjäryhmien mukaan. Pukutilojen varustelussa huomioidaan eri käyttäjäryhmien tarpeet.

Raitiovaunut

Varikko mitoitetaan lähtökohtaisesti 36 m pitkille ja 2,5 m leveille raitiovaunuille. Suunnitelmissa huomioidaan, että myös 45 m pitkien vaunujen huoltaminen ja liikkuminen varikolla on mahdollista.

Säilytyshallit:

• 16 vaunupaikkaa 36 m vaunuille

• Laajennysvaraus käsittää erillisen säilytyshallin, 28 vaunupaikkaa (36 m)

Huoltohalli:

• 2 vuorokausihuoltopaikkaa

• 1 pesulinjapaikka

• 4 raskashuoltopaikkaa (2 x monttupaikkaa ja 2 x tasalattiapaikkaa)

Muut ajoneuvot

• Henkilöautot: 106 ap

• Huoltoajoneuvot: 3 ap (4x12m), sijoitetaan ratainfran huoltopihalle

• Polkupyöräpaikat: 45pp

Tilamitoitus

Tilamitoituksen pohjana ovat yleiset suunnitteluohjeet, tilaajalta ja käyttäjältä saadut lähtötiedot (tilaohjelma ja suunnitteluperusteet) sekä muiden varikoiden kokemukset riittävistä työskentelymitoituksista. Tilojen pinta-alat (hum2) ja vapaat korkeudet on esitetty tilaluettelossa.

Säilytyshallin raideväleissä huomioidaan hiekkamopon tilavaraus ja riittävät poistumisetäisyydet. Huoltohallissa jätetään riittävät tilavaraukset trukkireiteille.

Huoltotasojen mitoituksessa huomioidaan ATU-alueet ja työskentelyleveydet. Putoamisvaara huomioidaan suunnittelussa sujuvaa työskentelyä ja turvallisuutta tukevilla kaideratkaisuilla. Huoltotason etäisyys vaunusta mitoitetaan suunnitelmiin. Huoltotasojen korkeudet ja monttujen syvyydet perustuvat muiden varikoiden käyttäjäkokemuksiin.

Tekniset tilat ja niiden huolto sekä laitteiden kuljetusreitit toteutetaan siten, että asennus- ja huoltotoimenpiteet on mahdollista suorittaa rakennuksen toimintavarmuuden ja käytön häiriintymättä. Haalausovet ja -reitit esitetään suunnitelmissa. Teknisten tilojen käytävien leveys min. 2000 mm. Ovet mitoitetaan tarkoituksenmukaisiksi.

Tilojen korkeusvaatimukset perustuvat tilaohjelman lähtötietoihin. Vaunujen liikennealueiden vapaat korkeudet määrittyvät suojaetäisyysvaatimuksien mukaisesti siten, että ajolangan korkeus on 5,8 m. Huoltohallin korkeus täsmennetään siltanosturin sekä ajojohtimen kääntölaitteen korkeusvaatimusten mukaan ja hyväksytetään tilaajalla. Työpaja- ja varastotilojen korkeudet määrittyvät tilan toiminnan mukaisesti.

Kantavien rakenteiden suunnittelussa huomioidaan tekniikan (IV-kanavat, sähköhyllyt ym.) vaatima korkeus siten, että vapaan korkeuden vaatimukset täyttyy.

Erikoistilat

Varikolle rakennetaan useita korjaamotoimintaan tarkoitettuja erikoistiloja. Olosuhteet ja tekniset vaatimukset tulee huomioida materiaalivalinnoissa ja niiden huollettavuudessa. Ovien koko ja kulkureittien väljyys mitoitetaan toiminnan tarpeen mukaisesti. Melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityishuomiota.

Säilytyshalli

Tilassa huomioidaan vaunujen kuivatus- ja lämmitystarve sekä hiekkainen sulamis- ja valumavesi. Valaistuksen suunnittelussa huomioitava säilytyshallissa tehtävä vuorokausisiivous vaunujen valot pois päältä.

Vuorokausihuoltotilat

Vuorokausihuollossa vaunuille tehdään päivittäinen pesu, huolto, nesteiden tankkaus sekä hiekoitussäiliöiden täyttö. Huomioidaan runsas roskainen valumavesi. Tilamitoituksessa on varauduttu, että huoltopaikoille voidaan asentaa ylähuoltotasot myöhemmässä vaiheessa. Vuorokausihuollossa tehdään myös vaunujen suursiivous. Huomioitava, etteivät siivousvedet pääse valumaan viereiselle pesulinjalle. Huoltopaikkojen väliin tulee korotettu laituri 300 mm ja luiskat, joiden mitoituksessa huomioitava kulkeminen siivouskärryn kanssa.

Pesulinja

Tila varustetaan harjapesukoneella ja niihin liittyvin tekniikoin. Teknisissä ratkaisuissa ja materiaalivalinnoissa huomioidaan tilan erityisen vaativat olosuhteet. Tilassa on suojalevytykset seinillä. Tekniikka-asennukset pyritään sijoittamaan roiskesuojien taakse. Kosteuden leviäminen ympäröiviin tiloihin tulee rajoittaa. Harjapesu varustetaan suurin hiekkapesällisin hiekanerotuskaivoin ja ne liitetään veden kierrätysjärjestelmään. Pesutilassa ja sen jälkeisellä valutusalueella huomioidaan runsas valumavesi. Huomioidaan melun vaimennus tilassa ja rajoitetaan melun leviäminen työskentelytiloihin. Tilavaraus teknisille laitteille tulee pesulinjan yhteyteen.

Huoltohalli

Korjaamossa tehdään raskasta konekorjausta. Vaunuja nostetaan, huomioitava suuri pistekuorma. Tilan kahdella huoltopaikalla on monttu ja ylähuoltotaso, kaksi huoltopaikkaa ovat ns. tasalattiapaikkoja varustettuina ylähuoltotasoilla. Huoltosilta-, monttu-, ja ritilätasorakenteet erikoissuunnitelmien mukaan. Huom. Huoltotasot eri koroissa siltanosturin alueella (monttupaikat).

Mobiilisorvi (hionta/ profilointi)

Mobiilisorvin kotipesä sijoitetaan kalustopuolen varastotilan nurkkaan, poistumis-/wc-käytävän eteen omalle pistoraiteelleen. Sorvauksessa huomiotava metelitaso. Sovellettava ratkaisu tarkastellaan akustiikkasuunnittelijan kanssa.

Kalustopuolen varastoalue

Kalustopuolen varastoalue varustetaan siltanosturilla ja varastoautomaatilla. Varastohyllyjen korkeudet ja määrät paloteknisen suunnitelman mukaan. Sivulle jätetään kulkuväylä pääkäytävälle ja pajatiloihin, ja tilassa huomioidaan trukkireitit.

Pajatilat

Pajatilat sijoittuvat raskashuollon yhteyteen. Tilojen toiminta on konepajatoimintaa vastaavaa. Melunvaimennukseen ja materiaalivalintoihin – erityisesti lattiamateriaalin kestävyyteen – on kiinnitettävä erityishuomiota.

Tulityöpiste

Hitsauspisteissä tehdään erilaisia konepajatyyppisiä hitsaustöitä. Tiloissa kohdepoistot ja palamattomat materiaalit. Sijoittuu metallityöpajaan.

Jätehuoltotilat

Varikolle sisäpihan yhteyteen rakennetaan osin katettu jätealue. Neste- ja ongelmajätetila sijaitsevat rakennuksen sisällä. Oma erillinen lukittava tila, hyvällä ilmanvaihdolla, paloturvallinen. Jätehuollon suunnittelussa tulee huomioida, että jätteet lajitellaan HSY:n mukaan.

Keskuspölynimuri

Varikkohalli (vuorokausihuolto) varustetaan keskuspölynimurijärjestelmillä. Laite- ja konttitila sijoitetaan siten, että laitteiston huolto ja tyhjennys on helppoa.

Hiekkasiilo

Hiekkasiilossa säilytetään vaunujen hiekoitushiekkaa. Hiekan täyttö tehdään säilytyshallissa vuorokausisiivouksen yhteydessä hiekkamopolla. Siilon tilavaraus sijoitetaan säilytyshallin viereen ja huoltopihan yhteyteen siten, että hiekankuljetusauto pääsee välittömään läheisyyteen.

Hankkeen muut yleistiedot

Työssä noudatetaan voimassa olevia Suomen lakeja ja asetuksia sekä rakentamiseen liittyviä määräyksiä. Tarvikkeiden tulee olla niitä koskevien normien ja määräysten mukaisia.

Urakkaan sisältyvät suunnittelu ja rakennustekniset työt sekä LVISAJ-työt hankintoineen ja aputöineen. Urakkaan ei sisälly asiakirjoissa erikseen tilaajalle ja käyttäjälle kuuluviksi ilmoitetut hankinnat ja suoritukset.

Käyttäjä vastaa toiminnastaan aiheutuvista asennuksista ja hankinnoista.

Hankkeen tavoitteet

Hankkeen tavoitteena on tarkoituksenmukaisen, viihtyisän, muuntojoustavan ja modernin varikon suunnittelu ja rakentaminen. Hankkeella on korkeat ympäristövastuullisuustavoitteet, jossa toimitaan edelläkävijänä hiilineutraalisuudessa ja biodiversiteetissä. Hankkeessa toimitaan resurssiviisaasti niin rakennusvaiheessa kuin elinkaaren aikana.

Suunnittelussa varaudutaan tulevaisuuden tarpeisiin ja mahdollistetaan joukkoliikenteen verkoston parantaminen varikon laajennusvaroilla.

Hankkeen hyväksyttävyys toiminnallisesta näkökulmasta varmistetaan läpi hankkeen yhteistyössä ja vuorovaikutuksessa sidosryhmien kanssa. Toiminnallisia ratkaisuja kehitetään yhdessä Kaupunkiliikenteen asiantuntijoiden kanssa.

Tavoitteiden mukaista toteutusta tuetaan korkeatasoisella ja läpi hankkeen jatkuvalla riskienhallinnalla. Suunnittelijat ja valikoidut sidosryhmät osallistuvat riskityöpajoihin.

Hankkeella pyritään kustannustietoisiin päätöksiin ja päätöksenteko perustuu luotettaviin ja korkeatasoisiin analyyseihin ja laskelmiin. Kustannuslaskenta on reaaliaikaista ja suunnitteluratkaisuja on kehitetty kustannusvertailun pohjalta.

Määräykset ja ohjeet

Suunnittelulähtökohtana on, että varikolla työskentelee ja liikkuu vain henkilökunta, joka on perehdytetty toimimaan työympäristössään.

Varikko suunnitellaan ja toteutetaan rakentamista ja toimintaa koskevien säädösten mukaisesti niin laajalti kuin mahdollista. Toiminnan luonteesta johtuen kaikkia määräyksiä ei voida välttämättä noudattaa kirjaimellisesti. Nämä poikkeamat ja niiden aiheuttamat turvallisuusriskit dokumentoidaan ja huomioidaan varikon turvallisuussuunnitelmassa ja toimintakäytännöissä.

Käytetyille ohjeistoille, normistoille ja suunnitteluratkaisuille tulee saada viranomaisten hyväksyntä viimeistään rakennusluvan hakemisen yhteydessä.

Suunnittelun tavoitteet

Rakennuksessa pyritään korkeaan energiatehokkuuteen. Rakennuksessa ja toiminnoissa syntyvä hukkalämpö pyritään hyödyntämään. Kiinteistöllä tuotetaan uutta energiaa maalämpökaivojen sekä vesikatolle sijoitettujen aurinkopaneelien avulla.

Rakennuksen suunnittelussa ja rakentamisessa sovelletaan energiatehokkaita ja hiilijalanjäljeltään vähäisiä ratkaisuja. Alueella käytetään aina mahdollisuuksien mukaan hiilijalanjäljeltään vähäpäästöisiä materiaaleja. Rakennukselle laaditaan materiaaliseloste, joka sisältää tiedot rakentamisessa käytetyistä materiaaleista ja tuotteista. Rakennushankkeelle laaditaan ilmastoselvitys, jossa esitetään hiilijalanjälki ja hiilikädenjälki.

Työympäristön viihtyisyyteen, turvallisuuteen, valaistukseen ja akustiikkaan tulee kiinnittää erityishuomiota.

Korjaamo- ja pajatyötilojen äänenvaimennukseen kiinnitetään erityistä huomiota. Vaimennusratkaisujen ja määrien tulee perustua akustisiin erikoissuunnitelmiin. Raitiovaunujen aiheuttaman tärinämelu minimoidaan akustisten selvitysten mukaan.

Ulkoisia lämpökuormia estetään ensisijaisesti passiivisin keinoin, aurinkosuojalasein ja sälekaihtimin. Valaistus toteutetaan energiatehokkaasti ajanmukaisella tekniikalla ja hyödynnetään luonnonvaloa mahdollisimman paljon.

Varikon suunnittelussa erityisiä huomioitavia turvallisuusnäkökohtia ovat mm. sähköturvallisuus, liikkuvien vaunujen ja laitteiden, raskaiden nostojen sekä työstökoneiden ja tulitöiden aiheuttamat riskit. Suunnitelmissa huomioidaan mm. melu, putoamissuojaus, kemikaalit, räjähdysturvallisuus (kaasu, maalihöyryt).

Tilojen toteutus tehdään niin, että ne pysyvät käyttökunnossa koko vuokrakauden ajan pintoja korjaamalla sekä rakennus- ja järjestelmäosia huoltamalla ja uusimalla kohtuullisin kustannuksin, ilman että varsinaisia laajoja perusparannuksia joudutaan suorittamaan.

Käyttö- ja huolto-ohje

Rakennuksen käyttöä varten laaditaan käyttö- ja huolto-ohje.

Huolto-ohje on käytössä loppukatselmuksessa viranomaisten todennettavissa.

Huoltokirja

Takuuajat

Normaalista kahden vuoden takuusta poikkeavat takuuajat.

- Vesikattotyöt , vedeneristystakuu 10 vuotta (Kattoliiton suoraan kiinteistön omistajalle toimittama takuu)
- Betonielementtien elastiset saumaukset, aineelle viisi vuotta.
- Umpiolasielementit viisi vuotta. Umpiolasielementtitoimittaja antaa takuun suoraan kiinteistön omistajan nimiin.

2. RAKENNUSOSAT

2.1 Alueosat

1.1.1 Maaosat

1111 Raivausosat

Tontin itä- ja länsiosilla olevat metsäalueet arvopuineen säilytetään. Suojeltavat alueet katselmoidaan ja rajataan työmaakäytön ulkopuolelle. Metsäalueita hoidetaan tarvittavin osin.

Ennen tontin raivausta tontille tehdään vieraslajikartoitus. Asemakaavassa säilytettäväksi merkityt viheralueet säilytetään, pois lukien alueet, joilla on vieraslajeja. Vieraslajikasvustot ja vieraslajeja sisältävä maa-aines poistetaan kiinteistön alueelta.

Tontilta kaadetaan puita suunnitelmien mukaan. Kaadettavista puista otetaan talteen 100 kpl runkoja käytettäväksi lahopuuna tontin rakentamattomilla osilla sekä mahdollisina maisemaelementteinä rakennetuilla viheralueosilla.

Uusille metsäniittyalueille käytetään kasvualustana paikalta kerättyä metsänpohjamaata, joka seulamurskataan ennen kasvualustana käyttöä. Seulamurskattu pintamaa saa sisältää isojakin jakeita, esim. pieniä oksia, kiviä, käpyjä jne. Paikalta kerätään n. 20 cm:n kerros, joka säilytetään omassa aumassaan erillään muista kerättävistä pintamaista. Seulamurskaus tehdään vasta hiukan juuri ennen käyttöä.

1112 Kaivannot

Louhinta ja maankaivuu toteutetaan asemapiirroksen, pohjapiirustusten, rakennepiirustusten, geo-piirustusten, salaojapiirustusten sekä vesi-, viemäri- ja sähkösuunnitelmiin liittyvien asemapiirrosten mukaan.

Rakennusalueen valmiit korkeudet ja rakennekerrokset esitetään erikseen tehtävässä suunnitelmassa.

Ennen rakenteiden peittämistä kaikkien linjojen korkotiedot varmistetaan, mahdolliset virheet poistetaan ja linjat kuvataan.

1113 Kanaalit

Tekniset kanaalit tehdään sähkölle ja vedelle (hulevedet viivytyssäiliöineen).

1114 Täyttöasiat

Varikon alue tasataan yleiskorkoon +39.5. Alueen täyttöjen edellyttämät luiskaulottumat on tarkasteltu luiskakaltevuudelle 1:2.

Istutettavilla alueilla täyttö tehdään puhtailla kaivumassoilla.

Salaojituskerroksen alapuolisen täytön pinta saa poiketa suunnitelmien mukaisesti tasosta – 50 - + 0 mm.

Päällystettävät alueet täytetään rakennetyypin mukaan.

Tiivistys tehdään geo-suunnittelijan ohjeiden mukaan.

Salaojituskerroksen raekoko on 6 – 16 mm. Kerroksen paksuus on vähintään 300 mm.

1115 Penkereet

-

1116 Kuivatusosat

Koko piha-alue kuivataan. Pinnan kuivatus ja hulevesien käsittely toteutetaan erillisen hulevesisuunnitelman perusteella.

1117 Erityiset maaosat

Alueen pohjois- ja eteläpäässä on varaus hulevesien viivytysaltaalle. Eteläosassa viivytysalueelta hulevedet kootaan edelleen kohti Länsimäentien hulevesiviemäriä.

Alueen eteläosassa on hulevesien viivytysallas, johon ohjataan myös kattovedet

Tontti ulottuu eteläpäästä tärkeälle pohjavesialueelle. 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.

1.1.2 Tuennat ja vahvistukset

1121 Paalut

-

1122 Tuennat

Rakennus- ja työnaikaiset tuennat esitetään geo-, arkkitehti- ja rakennesuunnitelmissa.

1123 Vahvistukset

-

1124 Erityiset tuennat ja vahvistukset

-

1.1.3 Päällysteet

1131 Liikennealueiden päällysteet

Liikennealueet ovat asfaltti- tai betonipintaisia käyttötarkoitusta vastaavasti.

Ovien edustat tehdään asfaltista, korot pihasuunnitelman mukaan.

Jalankulkualueiden päällysteenä käytetään asfalttia. Jalankulun reitti osoitetaan ajoratamaalauksilla.

1132 Paikoitusalueiden päällysteet

Pysäköintialueet asfaltoidaan muuten paitsi pysäköintiruudut tehdään nurmikivestä.

Pinnat kallistetaan sadevesikaivoille pinnantasaussuunnitelman mukaisesti.

Pysäköintiruudut maalataan. Pysäköintiruudun mitat ovat pääosin 2,7 x 5,0 metriä. INVA-pysäköintiruudun (1 kpl) mitat 3,6x5 m.

1133 Oleskelu- ja leikkialueiden päällysteet

Kohteessa ei ole oleskelu- ja leikkialueita.

1134 Kasvillisuus

Asemapiirroksen merkityt puut säilytetään ja suojataan rakentamisen aikana. Tontin länsireunalla on asemakaavassa säilytettäväksi merkittyjä puita, joiden juuristoa ei saa vahingoittaa.

Rakennusten kattopinta-alasta n. 37% tehdään maksaruohokattona, jonka kasvualustan paksuudeksi tulee 60 mm.

Tontille istutetaan uusia pensaita ja kasvillisuutta erillisen pihasuunnitelman mukaan. Kasvillisuus ja istutukset tehdään paikkaan soveltuvalla lajistolla. Kasvivalinnoissa otetaan huomioon sopivat etäisyydet ratainfraan ja muihin kulkuyhteyksiin ja rakenteisiin alueiden laajuus huomioiden. Tontin istutusalueilla käytetään pääosin havupuita, päälajina mänty. Eteläosan laajalla viivytysalueella voidaan käyttää pieniä lehtipuita lehtikeli huomioiden. Kasvillisuus ei saa haitata näkyvyyttä liikennealueella. Uudet kasvillisuusalueet suunnitellaan helppohoitoisiksi ja monimuotoisiksi.

Tontin rakennettavilta osilta kaadettuja puita hyödynnetään lahopuuna tontin rakentamattomilla osilla.

Hulevesiaiheissa hyödynnetään suo- ja metsälajeja sekä tulvaniittykasvillisuutta. Eteläosan viivytysalueelle voidaan sijoittaa lisäksi lahopuurunkoja maisemaelementeiksi.

Pääsisäänkäynnin viheralueiden laatutaso suunnitellaan edustavaksi.

Vihertehokkuusluku on asemakaavan mukainen.

1135 Eritysalueiden päällysteet

Lumien poisto, pudotus ja läjitysalueelle osoitetaan paikka asemapiirustuksessa.

1.1.4 Aluevarusteet

1141 Talovarusteet

Jätekatos varustetaan jätepuristimilla 4 kpl. Tilaaja hankkii itse tuotannossaan tarvitsemansa jätekeräysastiat.

Pääsisäänkäynnin yhteyteen tulee tarvittava määrä runkolukittavia polkupyörätelineitä.

Kaiteissa ja suojarakenteissa huomioitava liikenteen törmäyskuormat. HST-rakenteiset törmäyssuojat helposti vaurioituvien sokkelien vieressä estämään sokkelien rikkoutumista.

Tuleeko lipputankoja?

1142 Oleskeluvarusteet

Pääsisäänkäynnille sijoitetaan 4 kpl selkänojallisia penkkejä, jos istutusalueet toteutetaan maan tasolle tai muurin päälle sijoitettavia istuintasoja, jos istutusalueet toteutetaan korotettuna.

60 l roska-astioita sijoitetaan 2 kpl penkkien yhteyteen, 1 kpl pyöräpysäköinnin yhteyteen sekä 1 kpl takapihan sisäänkäynnille.

Tupakointialueella tuhkakupillinen roska-astia.

1143 Leikkivarusteet

-

1144 Alueopasteet

Alueen sisäänkäyntien yhteyteen suunnitellaan opastustaulut.

Opastustaulussa tulee esittää rakennusten sijainnit, huoltoliikenteen lastauspaikat ja henkilökunnan sisäänkäynnit.

Ulkovalaisimet, liikennemerkit ja opasteet toteutetaan liikenne-, arkkitehti- ja sähkösuunnitelmien mukaan.

1145 Erityiset aluevarusteet

-

1.1.5 Aluerakenteet

1151 Pihavarastot

Ratainfran käyttöön osoitetut ulkovarastointialueet esitetään asemapiirroksessa. Tontin länsilaidalle suunnitellaan pihavarastokatos n. 700 m2.

1152 Pihakatokset

Sisäänkäynti- ja kulkukatokset tehdään teräs- ja puurakenteisina. Pääsisäänkäynnin yhteyteen tulevaan kulkukatokseen viherkato pihasuunnitelman mukaan.

1153 Aidat ja pihamuurit

Koko varikkoalue aidataan min. 223 cm korkuisella aidalla, jossa on alumiinitolpat ja hitsattu teräsverkko, silmäkoko on 50x200 mm (pystysuunnassa).

Raitiovaunujen sisäänajoon teräsrakenteinen sähkökäyttöinen kaksilehtinen taittoportti, varaus porttipuhelimelle. Porteissa niiden huomioitava liittyminen kulun- ja varikonohjausjärjestelmään. Henkilö- ja huoltoliikenteelle saranoitu portti sisäänajon yhteyteen tontin länsireunalle, liitetään kulunvalvontaan.

Tontin pohjoispuolelle tehdään tukimuuri, joka on arkkitehtuuriltaan korkeatasoinen. Tukimuuriratkaisuna tutkitaan kivikoria sekä kallion sävyyn sävytettyä betonimuuria.

Ajoyhteydet huolto- ja säilytyshallien pohjoispuolilta osoitetaan pollareilla / aidalla niin, että ajoliikenne ei ohjaudu ratavaihteiden päälle.

1154 Alueen portaat, luiskat ja terassit

-

1155 Aluepysäköintirakenteet

-

1156 Erityiset alueen rakenteet

Huolto- ja lastauspisteet tehdään betonirakenteisena.

2.2 Talo-osat

1.2.1 Perustukset

1121 Anturat

Anturat tehdään teräsbetonista rakennesuunnitelmien mukaan.

1212 Perusmuurit, peruspilarit ja peruspalkit

Perusmuurit, -pilarit ja -palkit tehdään teräsbetonista paikalla valaen tai elementtirakenteisina rakenne- ja elementtipiirustusten mukaisesti. Rakennuksen sokkelit ovat pääosin näkyviltä osiltaan pinnoittamatonta betonia.

1213 Erityiset perustukset

-

1.2.2 Alapohja

1221 Alapohjalaatta

Alapohjana toimii maanvarainen teräsbetonilaatta.

Lattiarakenteiden ja –pinnoitteiden toimivuus ja kestävyys on oleellisen tärkeää varikkotoiminnan kannalta ja ne tulee suunnitella ja toteuttaa huolella.

Rakenteet ja asennukset toteutetaan siten, että asennettujen laitteiden ja varusteiden huolto ja vaihtaminen on sujuvaa, eikä aiheuta toimintaa oleellisesti haittaavaa häiriötä varikon toimintaan. Raiteet tulevat huolto- ja säilytyshallissa samaan tasoon lattiapinnan kanssa.

Pinnoitteiden ja rakenteiden tulee kestää varikkokäytön rasituksia.

• Lattiat pääosin betonia, kts. rakennetyypit.

• Lattioihin tehdään kanavointeja, monttuja, varauksia, kiinnityksiä ja vahvistuksia raskaille laitteille ja tekniikalle. Paikoin laitteista aiheutuu suuria pistekuormia, jotka tulee varmistaa laitetoimittajilta.

1222 Alapohjakanaalit

Salaojitustason alapuolelle ulottuvat kanavat ja kuilut valetaan vesitiiviistä betonista.

1223 Erityiset alapohjat

Ulkotasot ovat alapohjaltaan maanvaraisia ja kaikilta tasoiltaan paikalla valettuja.

1.2.3 Runko

Rakennuksen runko suunnitellaan hybridi-periaatteella niin, että voidaan käyttää sekä betoni- että puurakenteita.

Raitiovaunuliikenteen ja korjaustoiminnan aiheuttamien häiriötekijöiden leviämistä ympäristöön ja rakennuksen sisällä rajoitetaan tarvittaessa vaimennusrakentein akustisten erikoissuunnitelmien ohjeiden mukaisesti.

Rakennukseen asennetaan erilaisia korjaamotoimintaan liittyviä rakenteita ja varusteita. Varusteita varten tehdään rakennusrunkoon tarvittavat konsolit, kiinnityselimet ja muut tarpeelliset varaukset.

1231 Väestönsuojat

Rakennukseen toteutetaan S1-luokan teräsbetonirakenteinen väestönsuoja.

1232 Kantavat seinät

1233 Pilarit

Pilarit ovat teräsbetoni- tai puupilareita.

1234 Palkit ja ristikot

Rakennuksen kantava runko rakennesuunnitelmien mukaan.

1235 Välipohjat

Välipohjat 6x8 m ontelolaattaa.

1236 Yläpohjat

Rakennuksen yläpohjan kantava rakenne on puurakenteinen kertoripaelementti. Kertoripaelementin suhteen tulee huomioida mm. höyrytiiveys sekä vesivuototilanteiden havainnointi erityisesti silloin, kun kotelomaisen vesikattorakenteen päälle tehdään viherkattoa.

Kattorakenteet on oltava vahvistettuja vähintään 50% koko alasta, niin että ne kestävät aurinkopaneelien sijoittamisen katolle.

1237 Runkoportaat

Porrashuoneet 2 kpl ovat kantavia teräsbetonirakenteisia rakenteita, jossa vakiotyyppiset betonirakenteiset portaat. Portaiden askelmat ovat mosaiikkibetonia ja porraskaide terästä.

Kaiteet yleensä kuumasinkittyjä, vakiovalmisteisia putkikaiteita, ellei toisin mainita. Huoltotilojen kaiteet tehdasmaalattuja, keltaisella huomiovärillä.

1238 Erityiset runkoportaat

-

1.2.4 Julkisivut

1241 Ulkoseinät

Melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityishuomiota.

Rakennuksen julkisivu on puurakenteinen elementti, joka tuetaan ylä- ja alapäästään teräsrakenteiseen vaakatukeen. Korkeat julkisivut muodostuvat useammasta päällekkäin olevasta elementistä. Julkisivuissa huomioidaan kaupunkikuvalliset arvot, tiiviys ja vähäinen huoltotarve. Ulkoseinärakenteisiin tehdään varaukset kiinnikkeille mm. ratasähköjohtimien kannatukseen.

Säilytyshallin itäjulkisivussa varaudutaan laajennusvaraukseen siirrettävällä ratkaisulla.

1242 Ikkunat

Ikkunat pääosin kiinteitä alumiinirakenteisia järjestelmäikkunoita.

Lasijulkisivut lämpökatkaistua ja -eristettyä teräs- tai alumiiniprofiilia, Ikkunoiden u-arvo on < 1,0 W/m2*K, lasitus RakMK:n mukaan, tuote esim. Forster tai Schuco.

1243 Ulko-ovet

Ulko-ovet ovat lasiaukkoisia metalliprofiiliulko-ovia. Metalliovissa piilo- tai putkisaranat. Lasitus 2K-eristyslasielementillä ympäröivän lasiseinän mukaisesti. Rst-kynnykset. Kynnysten korkeuksissa huomioidaan esteetön kulku (korkeus < 20 mm).

Poistumistieovet ovat metallirakenteisia umpiovia.

Ovien heloitus lukitussuunnitelman mukaan, Abloy-lukot. Ovet eivät ole murtosuojattuja.

Vetimet pääovissa rst-putkea.

Raitiovaunuille tarkoitetut ovet ovat sähkökäyttöisiä lämpökatkaistuja sekä –eristettyjä metallirakenteisia taiteovia.

Kaikki ulko-ovet varustetaan linjakaivolla ja kulkuovien ylle katokset.

Pääsisäänkäyntien yhteyteen jalkaritilät ja niiden tarvittavat syvennykset. Ritilöiden koot esitetään pohjakuvissa.

1244 Julkisivuvarusteet

IV- ja julkisivusäleiköt ovat maalattua alumiinia. IV-koneen ja säleikön väliin rakennetaan erillinen lumen keräävä tuloilmakammio.

1245 Erityiset julkisivuvarusteet

-

1.2.6 Vesikatot

1261 Vesikattorakenteet

Vesikatto on puurakenteinen bitumikermitasakatto. Katon kallistukset rakenne- ja arkkitehtisuunnitelmien mukaan. Katto varustetaan kattokaivoilla.

Vesikaton alusta tuuletetaan räystäille tehtävin tuuletusraoin rakennesuunnitelmien mukaan.

Rakenteiden tuuletus rakennedetaljien mukaan.

Vesikaton kuormituksessa tulee huomioida viherkatto ja aurinkopaneelien sekä niihin kinostuvan lumen paino.

1262 Räystäsrakenteet

Rakennuksessa on ylösnostetut räystäät, joiden rakenteet rakennedetaljien (ARK ja RAK) mukaan.

1263 Vesikatteet

Vesikatteena toimii pääosin kasvikatto (väh. 35%), muuten katteena on kermikate tai yksikerroskate. Viherkaton kasvualustan paksuus vähintään 60 mm.

1264 Vesikattovarusteet

Katot varustetaan RakMk F2:n mukaisilla turvallisuusvarusteilla. Lisäksi katto varustellaan rakennuksen rakentamisen ja huollon vaatimilla kattopollareilla.

Kuumasinkityt talotikkaat toimivat kulkureittinä vesikatolle.

Katolla vaunujen sisäänajo-ovien alueella turvakaiteet sähköjohtimien takia.

1265 Lasikattorakenteet

-

1266 Kattoikkunat ja luukut

Huolto- ja tikasluukut tehdään viranomaismääräysten mukaan.

1267 Erityiset vesikattorakenteet

-

2.3 Tilaosat

1.3.1 Tilan jako-osat

1311 Väliseinät

Väliseinät ovat kevytrakenteisia kalkkihiekkatiili-, harkko- tai kipsilevyseiniä tilan käyttötarkoituksen, korkeuden ja palo-osastoinnin mukaan lukuun ottamatta porrashuoneita ja hissikuilua, joissa kantavat betoniväliseinät.

Väliseinät ovat koko tilan korkuisia ja molemmin puolin tasoitettuja seiniä alakaton yläpinnan korkeuteen asti tai erillisen suunnitelman mukaan.

Melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityishuomiota. Työhuoneiden ääneneristys toteutetaan SFS 5907, luokka A3:n mukaan. Neuvotteluhuoneiden ääneneristys toteutetaan SFS5907 luokan A2 mukaan.

WC- ja pesutilojen seinissä eristysvilla.

Suihkutilojen laatoituksen taustat vesieristetään.

1312 Lasiväliseinät

Toimisto- ja neuvottelutilojen lasiväliseinistä laaditaan erilliset lasiseinäpiirustukset.

1313 Erityisväliseinät

WC- ja suihkutilojen kevyet seinät ovat kalusteseiniä, tyyppi ja väri määritellään erikseen sisustussuunnitelmissa.

1314 Kaiteet

Kaiteet ovat pääosin maalattua lattaterästä ja käsijohde halkaisijaltaan 40 mm putkea. Huoltohallin puolella osa kaiteista on siirrettäviä. Huoltotilojen kaiteet tehdasmaalattuja huomiovärillä.

1315 Väliovet

Sisäovet ovat yleensä maalattuja, huullettuja, kynnyksettömiä laakaovia, MDF-levyillä pinnoitettuja kennotäytteisiä laakaovia.

Neuvotteluhuoneiden ovet ovat lasiseinäjärjestelmään kuuluvia laaka- tai liukuovia dB-ominaisuuksilla.

Muut ovet ovat vakioväreillä tehdasmaalattuja ja karmit valkoisia tai erillisen sisustussuunnitelman mukaan määriteltyjä.

Aulojen ja porrashuoneiden ovet ovat metallirakenteisia lasiovia, lasit kirkkaita, kestävyys ja merkinnät RakMk F2:n mukaan.

Painikkeet ja vetimet ovat Primo Presto -sarjaa. Saranoiden, salpojen ja kytkinhelojen määrä ja sijoitus toteutetaan RT 42-11058 mukaisesti. Varastojen ja teknisten tilojen ovissa lankavetimet mikäli niissä ei ole painiketta. Työhuoneiden ja neuvottelutilojen ovet varustetaan sellaisella lukkorungolla, johon käyttäjän toimesta voidaan myöhemmin hankkia lukkopesä. Tarvittaessa oven sulkimet ovat pinta-asennettuja esim. Abloy DC240-sulkimia.

Metalliovissa on putkitus kulunvalvontaa varten.

Mekaanisissa lukoissa käytetään esim. Abloy Sento lukitusta.

1316 Erityisovet

Vaunujen ajo-ovet ovat moottorikäyttöiset taiteovet:

- Raideliikenteelle tarkoitettujen teräs-lasi taitto-ovien kokoluokka erillisten määritysten mukaan.
- Ulko-ovilla lämmöneristävyysvaatimukset.
- Ovien tulee olla tukevia sekä runkorakenteen ja tekniikan tulee kestää liikennemäärien edellyttämä avausmäärä ja -tiheys. Saranamäärät huomioitava korkeissa ovilehdissä, jotta kestävät käyttöä.
- Ovien tulee olla helposti huollettavia ja vaihdettavia.
- Ovet varustetaan tarvittavalla automatiikalla ja oviverhopuhaltimilla.
- Ovet liitetään massatunnistimeen tai vastaavaan, sekä mahdollistetaan liittyminen varikon ohjausjärjestelmään.
- Sähkökäyttöiset ovet tulee saada manuaalisesti auki automatiikan rikkoutuessa.
- Ovien turvalaitteissa huomioitava, ettei ovi sulkeudu vasten vaunua.
- Mahdolliset käyntiovet (lasiovet) varustetaan vakiotyyppisellä lukituksella ja kulunvalvonnalla.
- Raitiovaunureiteillä olevissa ovissa ajojohtimen tiivistetty ja eristetty läpivienti.
- Ajojohtimen suojaetäisyysalueella olevat ovirakenteet maadoitetaan
- Pesupaikan sisäänajo-ovien tiivisteissä ja automatiikassa huomioitava pesuaineiden kestävyys.

1317 Tilaportaat

-

1318 Erityiset tilajako-ovet

-

1.3.2 Tilapinnat

1321 Lattioiden pintarakenteet

Lattioiden tasoitus suoritetaan ennen väliseinien rakentamista.

Lattian vedeneristykset ja kallistukset rakennesuunnitelman sekä seuraavien määräyksien ja ohjeiden: RakMK C2, SisäRYL 2013, kohta 132 mukaan.

Lattioissa on suunnitelmien mukaiset syvennykset tuulikaappimattoja sekä lattiakaivojen teräsritilöitä varten.

Lattioiden aukkojen, kanaalien jne. suojaritilät kuumasinkittyä puristeritilää erikoispiirustusten mukaisesti.

1322 Lattiapinnat

Pintarakenteet ja pääasialliset verhoukset ja päällysteet:

Toimistot

- Lattiapinnat yleensä vinyylilaattaa tai tekstiilimattoa huoneselosteen ja sisustussuunnitelmien mukaan. Jalkalistana käytetään petsattua/maalattua puujalkalistaa.
- Kosteiden tilojen (wc:t, pesutilat) lattiat klinkkerilaattaa. Seinälaatta toimii jalkalistana.
- Pukutilojen lattiat hoidettavuuden vuoksi muovimattoa.
- Siivoustiloissa klinkkerilaatta. Siivouskomerossa seinälaatta toimii jalkalistana.
- Kerroksissa teknisten tilojen lattioihin muovimatto, atk-tiloissa ja sähköpääkeskuksessa on eristävä muovi- tai kumimatto.
- IV-konehuoneen lattiaan uretaanipinnoite, epoksi tai muovimatto.

Päivittäishuolto ja raskas huolto:

- Huoltohallissa ja työpajatiloissa akryylimassapinnoite, Lithurin HARD + SEAL pajatiloissa.

Vuorokausihuolto, pesulinja ja huoltomontut:

- Akryylimassapinnoite

Säilytyshalli

- Peruslattia pintakallistettu betonilaatta, pinnoitettu (Lithurin HARD + SEAL). Urakiskot upotettu pintalaattaan.
- Suurpesualue ja kiskojen väliset alueet akryylimassapinnoitteella.

Sähkönsyöttöasema

- Asennuslattiat: asennuslattian alapuolinen tilaan pölynsidonta, pinnasta ei saa nousta pölyä huonetilaan. Seinien viereen lattiaurat, joihin saa kosteusanturit.
- AC-, DC- ja jäähdytystiloissa: Teräsrunko, pistekuorma 10 kN/m2. Levytetty WISA -Wire vanerilla (30mm) päällä Noraplan signa ED 3mm matto. Huoltoluukkujen paikat laite-lay-outin mukaan. Asennuslattiassa kaikki levyt avattavia, levyjen paikallaan pysymiseen kiinnitettävä huomiota, ettei lonksu.

Liikennetilat

- Käytävät ja aulatilat kuivapuristelaattaa. Tuulikaapissa mattosyvennys epoksimassa 2 mm. Irrotettava tuulikaappimatto harjaksilla.

Lattiamerkinnät

Vaunusäilytys- ja vaunuhuoltoalueilla merkitään huomiomerkinnöin tasoerot, kulkuväylät, suojatiet ja poistumisreitit. Merkintätapa ja laajuus hyväksytetään työturvallisuusviranomaisilla.

1323 Sisäkattorakenteet

Melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityishuomiota.

Toimisto

Alakatot pääsääntöisesti seinästä seinään olevia helposti avattavia 600 x 600 mm järjestelmäalakattoja alakattopiirustuksen mukaan. Mahdolliset korkeusvaihtelut rakennetaan kipsilevystä tai pellistä erityissuunnitelman mukaan.

Alakaton yläpuolella oleva väli- ja yläpohjan alapinnat ovat pääosin pölynsidontakäsiteltyjä.

Ilman alakattoa olevassa tilassa yläpohjaan liimataan tarvittaessa reunakäsitelty akustiikkalevy.

Riippuvalaisimet kiinnitetään alakattoon tehdasvalmisteisilla vakio-osilla.

1324 Sisäkattopinnat

Alakattolevynä käytetään pääsääntöisesti villalevyalakattoja tai kipsilevyalakattoja. Märkätilojen katot maalattua märkätilaan soveltuvaa kipsilevyä.

Toimistotilojen akustinen toteutus tehdään luokkaa pääosin A3 noudattaen, standardi SFS 5907 ja RIL 243 1-3 ohjeita noudattaen.

1325 Seinien pintarakenteet

Melun vaimennukseen on kiinnitettävä erityishuomiota.

Toimisto

Pääsääntöisesti kaikki seinäpinnat tasoitetaan ja maalataan näkyviltä osiltaan. (Teknisten tilojen betoniseiniä ei tasoiteta.)

Wc- ja pesutilojen seinät laatoitetaan suunnitelmien mukaan

Keittiökalusteiden kalustevälissä sekä käsienpesualtaiden taustassa laatoitus suoraan pohjan / tasoitteen päälle tai maalaus sisustussuunnitelman mukaan.

Kosteiden- ja märkätilojen lattiat ja seinät eristetään määräysten mukaan (RT 94-10969) tyyppihyväksytyllä vesieristysaineella yhdessä sauma- ja liitosnauhojen kanssa.

Kosteissa tiloissa käytetään sementtipohjaisia tasoitteita, kuivissa tiloissa kuivan tilan tasoitteita.

1327 Erityiset tilapinnat

Pesulinja

Tila varustetaan harjapesukoneella ja siihen liittyvin tekniikoin. Teknisissä ratkaisuissa ja materiaalivalinnoissa huomioidaan tilan erityisen vaativat olosuhteet. Tilassa on suojalevytykset seinillä. Tekniikka-asennukset pyritään sijoittamaan roiskesuojien taakse. Kosteuden leviäminen ympäröiviin tiloihin tulee rajoittaa. Harjapesu varustetaan suurin hiekkapesällisin hiekanerotuskaivoin ja ne liitetään veden kierrätysjärjestelmään. Pesutilassa ja sen jälkeisellä valutusalueella huomioidaan runsas valumavesi. Huomioidaan melun vaimennus tilassa ja rajoitetaan melun leviäminen työskentelytiloihin. Tilavaraus teknisille laitteille tulee pesulinjan yhteyteen.

1.3.3 Tilavarusteet

1331 Vakiokiintokalusteet

Taukotiloissa on laminaattipintaisilla / mdf-ovilla tms. varustetut vakiokalusteet. Työtasot taivereunaista laminaattityötasoa, upotettava rst-allas.

Sosiaalitilat varustetaan tilaajan hankkimilla penkillisillä 400 mm leveillä pukukaapeilla. Kalusto- ja ratakunnossapidon pukutiloihin tuplakaapit, jotka varustetaan ilmanvaihdolla. Pukutilojen yhteyteen sijoitetaan tarvittava määrä kuivauskaappeja / kuivaushuone.

Pukukaapit maalattuja vakiovalmisteisia lukittavia metallikaappeja. Kaappien edessä kaappiryhmän levyiset jalustapenkit.

1332 Erityiskiintokalusteet

-

1333 Varusteet

Toimistotiloissa ulkoikkunat varustetaan verhokiskoin ja –liu´un sekä sälekaihtimin.

Wc- ja sosiaalitiloissa saippua-annostelijat, wc- ja paperipyyhetelineet, peili ja vaatekoukkusarja, roska-astia ja wc-harja. Osaan wc-tiloista tulee vakiomalliset seinäkiinnitteiset säilytyskaapit hyllytasoilla. Pesutiloissa pyyhekoukut ja saippuahyllyt.

Yhteisessä sosiaalitilassa on peilipöytä, hiustenkuivaaja ja pyyhkeiden kuivauspatteri.

Siivous- ja huoltotiloissa rst-allas, saippua-annostelija, paperipyyheteline, vaatekoukkusarja, välineteline ja hyllyt (3 kpl).

Tuulikapit varustetaan nostettavilla tuulikaappimatoilla.

Lain vaatimat sammutusvälineet.

1334 Vakiolaitteet

Taukotiloissa jääkaappi/viileäkaappi ja astianpesukone sekä mikroaaltouunit 1-2 kpl. Kaikki koneet ovat energialuokaltaan A-luokkaa.

1335 Tilaopasteet

Tilojen ovet numeroidaan ja nimetään opastesuunnitelman mukaan.

1336 Erityiset tilavarusteet

Huoltotiloissa yläpohjaan tehdään kiinnityspistejärjestelmä, johon voidaan asentaa kiinnityskiskoja talotekniikka-asennuksia varten. Huolto- ja pajatiloissa pilareihin asennetaan kiinnityskiskot talo- ja korjaamotekniikkaa varten.

1.3.4 Muut tilaosat

Hormit varustetaan kerroksittain ovella.

1341 Hoitotasot ja kulkurakenteet

Huoltohallin ylä- ja monttuhuoltotasot

Huoltohallin ylätasojen huoltosillat, kaiteet ja portaat sinkittyä terästä. Kulkutasot varustetaan filmivaneritasoilla (lujuus ja paksuus). Siltarakenteisiin asennetaan turvalaitteita, korjaamoteknisiä laitteita sekä LVIS- ja korjaamoteknisiä syöttöjä. Huomioidaan lisäksi sähkö- ja putoamisturvallisuuden vaatimat lisärakenteet. Rakenteet varustetaan siirrettävin suojakaitein, suojaportein ja muilla putoamisenestorakentein sekä huomiomerkinnöin.

ATU-alueet tulee huomioida kaideratkaisun suunnittelussa.

Ajosillat ja työtasot montuissa

Huoltomonttujen yli tehdään kiskot raitiovaunuille. Kiskojen kannatusrakenteisiin liittyvät liikuteltavat ja irrotettavat työtasoelementit, metalliritilää. Osa työtasoista kiinteästi asennettuja. Tasoissa irrotettavat suojakaiteet. Monttujen pohjalle rakennetaan jatkuvat työtasot.

1342 Tulisijat ja savuhormit

-

1343 Muut erityiset tilaosat

-

1.3.5 Tilaelementit

1351 Kylpyhuone-elementit

-

1352 Kylmähuone-elementit

-

1353 Saunaelementit

-

1354 Tekniikan tilaelementit

-

1356 Hormielementit

-

1356 Erityiset tilaelementit

-

3. TEKNIIKKAOSAT

3.2 Putkiosat

LVI-järjestelmät erillisten LVI-suunnitelmien ja LVI-rakennustapaselostuksen mukaan.

Talotekniikan laitteet ja ratkaisut valitaan mahdollisimman vähän energiaa kuluttavaksi. Lisäksi rakennus varustetaan siten, että uusiutuvan energian lähteitä voidaan hyödyntää ja liittää taloteknisiin järjestelmiin. Rakennuksen prosesseista hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan lämpöenergiaa ja prosessipesuvedet kierrätetään.

3.3 Ilmanvaihto-osat

LVI-järjestelmät erillisten LVI-suunnitelmien ja LVI-rakennustapaselostuksen mukaan.

3.4 Sähköosat

Sähköjärjestelmät SAH-suunnitelmien ja SAH-rakennustapaselostuksen mukaan.

Talotekniikan laitteet ja ratkaisut valitaan mahdollisimman vähän energiaa kuluttavaksi. Lisäksi rakennus varustetaan siten, että uusiutuvan energian lähteitä voidaan hyödyntää ja liittää taloteknisiin järjestelmiin. Rakennuksen prosesseista hyödynnetään mahdollisuuksien mukaan lämpöenergiaa ja prosessipesuvedet kierrätetään.

3.5 Rakennusautomaatiojärjestelmä

3.6 Laiteosat

2.5.1 Siirtolaitteet

2511 Hissit

Rakennukseen tulee yksi henkilöhissi, esim. Kone Monospace 500.

2512 Kuljettimet

Siltanosturit

Huoltohallin montturaiteille ja varastoalueelle sekä työvaunun tilaan asennetaan siltanosturit ajoratoineen. Rakennusrunkoon tehdään tarvittavat konsolit ja kiinnitysvaraukset.

• Siltanosturi

• Taljanostin 1 tn. kuuluu käyttäjän hankintaan.

Vaununostimet

Nostimet tulevat suunnitelmissa esitettyihin paikkoihin. Vaununostimet ovat kiinteitä tai siirrettäviä raskashuoltopaikalla. Suunnitelmissa huomioitava nostimien uudelleen sijoittelu ja lisäys pitkiä vaunuja varten. Pistekuormat huomioitava alapohjarakenteessa.

2513 Erityiset siirtolaitteet

-

2.5.2 Tilalaitteet

2521 Keittiölaitteet

-

2522 Pesulalaitteet

-

2523 Väestönsuojalaitteet

Väestönsuoja varustetaan kriisiajan VSS-laitteilla ja varusteilla.

2524 Allaslaitteet

-

2525 Erityiset tilalaitteet

-

9 **Lausunnon antaminen sosiaali- ja terveysministeriölle hallituksen esitysluonnoksesta laeiksi yleistukilain, kotoutumisen edistämisestä annetun lain sekä yleisistä kielitutkinnoista annetun lain muuttamisesta / PT**

VD/91/03.00.00/2026

PT/SL/STV/JR

Sosiaali- ja terveysministeriö on pyytänyt 5.1.2026 päivätyllä lausuntopyynnöllään VN/7747/2024 Vantaan kaupungilta lausuntoa hallituksen esitysluonnoksesta laeiksi yleistukilain, kotoutumisen edistämisestä annetun lain sekä yleisistä kielitutkinnoista annetun lain muuttamisesta.

Lakiesityksen keskeinen sisältö
Esityksessä ehdotetaan, että työttömyyden perusteella maksettava yleistuki maksettaisiin kotoutumistukena sellaiselle työttömälle työnhakijalle, joka ei täytä työttömyysturvalain mukaista työssäoloehtoa ja, joka on asunut Suomessa alle kolme vuotta edeltäneen kymmenen vuoden aikana ja on taloudellisen tuen tarpeessa. Kotoutumistukena maksettava yleistuki olisi 33,64 euroa päivässä (vuoden 2026 tasossa).

Vaatimusta työssäoloehdon täyttämisestä tai kolmen vuoden asumisesta Suomessa ei sovellettaisi, jos henkilön äidinkieli on suomi, ruotsi tai saame, tai jos henkilö on osoittanut kotoutumisen edistämisestä annetun lain mukaisen suomen tai ruotsin kielen tavoitetasoa vastaavan kielitaidon vähintään kahdella kielen osa-alueella. Vaatimusta ei myöskään sovellettaisi henkilöön, joka ei voi osoittaa kielitaitoaan vammaisuuden tai muun vastaavan syyn takia. Kotoutumistukena maksettavaa yleistukea sovellettaisiin vain tilanteissa, joissa henkilö muuttaisi Suomeen ehdotetun lain tultua voimaan.

Kotoutumisen edistämisestä annetussa laissa säädettäisiin, että työvoimaviranomainen olisi vastuussa työllistymistä tukevan taikka suomen tai ruotsin kielitaitoa edistävän palvelun järjestämisestä kohtuullisessa ajassa. Palvelu olisi järjestettävä viimeistään työnhaun käynnistämistä seuraavien kuuden kuukauden aikana.

Yleisistä kielitutkinnoista annettua lakia ehdotetaan muutettavaksi siten, että laissa mahdollistettaisiin suomen tai ruotsin kielen keskitason tutkinnon tai sen osakokeen maksuttomuus niille henkilöille, jotka eivät osallistuisi kotoutumiskoulutukseen omista valmiuksistaan, taidoistaan tai tarpeistaan johtuen. Lisäksi yleistukilakia muutettaisiin siten, että tilapäisen suojelun perusteella myönnetyllä oleskeluluvalla maassa oleva työtön työnhakija voisi olla oikeutettu yleistukeen tai kotoutumistukena maksettavaan yleistukeen, vaikka hän ei olisi täyttänyt työttömyysturvalain mukaista työssäoloehtoa

Tausta
Esitys liittyy pääministeri Orpon hallituksen hallitusohjelman tavoitteeseen siitä, että toimeentulotuki ja työmarkkinatuki korvataan maahanmuuttajien osalta kotoutumistuella, johon sisällytetään kannustin ja velvoite kotoutumiseen. Lisäksi esityksellä toteutetaan hallitusohjelman kirjaus, jonka mukaan työmarkkinatuen nettotaso saatetaan vastaamaan perustoimeentulotuen perusosan tasoa, ja riittävä ja todennettu kotimaisen kielen osaaminen nostaa työmarkkinatuen nykyiselle tasolle.

Esityksen tavoitteet
Esityksen tavoitteena on vahvistaa työn merkitystä Suomeen kotoutumisen avaintekijänä. Esityksen tavoitteena on porrastaa työttömyyden ajalta maksettavan etuuden suuruus Suomessa työskentelemisen tai asumisen keston mukaan sekä luoda etuusjärjestelmään kannustin oppia kotimaista kieltä. Tavoittee-

na on vahvistaa hiljattain Suomeen muuttaneen omaa vastuuta ja omistajuutta tuloksellisesta kielen oppimisesta ja työmarkkinoille pääsystä. Riittävä kielitaito ja työmarkkinaosallisuus ovat keskeisiä edellytyksiä Suomeen muuttavien henkilöiden yhteiskuntaan integroitumiselle. Lisäksi tavoitteena on vahvistaa sitä, että Suomeen muuttaneet henkilöt pääsevät kotoutumisen alkuvaiheessa tarpeitaan vastaavaan, työllistymistä tukevaan taikka suomen tai ruotsin kielitaitoa edistävään palveluun kohtuullisessa ajassa

Ohje lausunnon antamiseen
Lausunto pyydetään toimittamaan **viimeistään 16.2.2026 klo 16:15 mennessä**.
Lausunto pyydetään ensisijaisesti antamaan vastaamalla lausuntopyyntöön lausuntopalvelun kautta. Tarvittaessa lausunnon voi toimittaa sähköisesti osoitteeseen: kirjaamo.stm@gov.fi tai postitse osoitteeseen: Sosiaali- ja terveysministeriö, PL 33, 00023 VALTIONEUVOSTO. Saatteessa pyydetään mainitsemaan asianumero VN/7747/2024 ja STM074:00/2024.

Vantaan kaupungin lausunnon valmistelu
Luonnos Vantaan kaupungin lausunnoksi on valmisteltu työllisyyden ja kotoutumisen palvelualueella, kansainvälisten asiakkaiden palveluyksikössä. Koska esityksellä on laajempaa kaupunkitasoista merkitystä, on kaupunkikulttuurin toimialalle annettu mahdollisuus osallistua lausunnon valmisteluun.

Toimivalta
Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää kaupungin lausuntojen antamisesta ulkopuolisille.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa sosiaali- ja terveysministeriölle liitteenä oleva lausunto.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin lausunto hallituksen esitysluonnoksesta laeiksi yleistukilain, kotoutumisen edistämisestä annetun lain sekä yleisistä kielitutkinnoista annetun lain muuttamisesta

Täytäntöönpano: Lakiasiat- ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Kansainvälisten asiakkaiden palvelupäällikkö Suvi Lindén, etunimi.sukunimi(at)vantaa.fi, puh: 040 356 2613

Vantaan kaupungin lausunto sosiaali- ja terveysministeriölle hallituksen esitysluonnoksesta laeiksi yleistukilain, kotoutumisen edistämisestä annetun lain sekä yleisistä kielitutkinnoista annetun lain muuttamisesta

Lausuntopyyntö VN/7747/2024

VD/91/03.00.00/2026

Vantaan kaupunki kiittää mahdollisuudesta antaa lausunto hallituksen esitysluonnoksesta laeiksi yleistukilain, kotoutumisen edistämisestä annetun lain sekä yleisistä kielitutkinnoista annetun lain muuttamisesta.

Yleistukilaki

Yleinen näkemyksenne työskentely- ja asumisaikavaatimuksen asettamisesta tavanomaisen yleistuen saamisen edellytykseksi

Vantaan kaupunki suhtautuu esitykseen kriittisesti. Ehdotettu muutos heikentäisi heikommassa asemassa olevien henkilöiden mahdollisuuksia perusturvaan sekä vaarantaisi perustuslain mukaisen oikeuden välttämättömään toimeentuloon. Esityksessä luodaan uutta tukijärjestelmää, jossa hiljattain maahanmuuttaneet asetetaan eriarvoiseen asemaan muihin työnhakijoihin nähden. Perustuslain syrjintäkielto edellyttää, että eri asemaan asettamiselle on oltava hyväksyttävä peruste ja sääntelyn on oltava oikeasuhtaista. Käsillä olevassa esityksessä voidaan havaita mainittujen kriteerien osalta vielä puutteita, johon perustuslakivaliokunta toivottavasti kiinnittää myös huomiota.

Työttömyysetuus on jo nyt velvoittava ja edellyttää osallistumista kotoutumista edistäviin palveluihin kuten kotoutumiskoulutukseen ja yhteiskuntaorientaatioon. Mikäli työnhakija ei noudata kotoutumissuunnitelmaa tai työllistymissuunnitelmaa, etuudet voidaan evätä (työttömyysetuus) tai niitä voidaan leikata (perustoimeentulotuki). On vaikeaa nähdä, miten uusi kotoutumistuki edistäisi osallistumista enempää kuin nykyinen järjestelmä, jossa sama velvoittavuus on jo olemassa.

Tavanomaisen yleistuen saamisen edellytykseksi asetettaisiin vaatimus työttömyysturvalain mukaisen työssäoloehdon täyttämisestä. Näkemyksenne työskentelyvaatimuksesta

Vantaan kaupunki pitää lähtökohtaisesti tavoiteltavana, että maahanmuuttaneet pääsisivät mahdollisimman nopeasti kiinnittymään työelämään ja pois erityisesti viimesijaisten etuuksien piiristä. Työ on myös keskeinen kotoutumista edistävä asia.

Työllistyminen on kuitenkin maahanmuuttaneille keskimääräistä vaikeampaa. Mikäli henkilö ei omasta aktiivisuudestaan huolimatta työllisty, vaatimus työssäoloehdon täyttämisestä voi lisätä toimeentulotuen tarvetta sekä kuormittaa kuntien kotoutumis- ja työllisyyspalveluita. Erityisen haastavaksi vaatimus voi muodostua osa-aikatyössä sekä epätyypillisissä työsuhteissa olevien osalta, joita maahanmuuttajaväestössä ja etenkin nuorissa on paljon.

Vaihtoehtoisesti tavanomaisen yleistuen edellytykset voisi täyttää kolmen vuoden asumisella Suomessa. Näkemyksenne asumisaikavaatimuksesta

Kolmen vuoden asumisaikavaatimus on pitkä, verrattuna esimerkiksi kotoutumisaikaan, joka on kaksi vuotta. Sosiaaliturvan saamisen edellytysten pitäisi perustua tuen tarpeeseen henkilön tai perheen elämäntilanteen perusteella, ei kiinteään asumisaikaan.

Yleinen näkemyksenne kielitaitoa koskevista poikkeuksista työskentely- ja asumisaikavaatimuksen soveltamiseen

Vantaan kaupunki pitää perusteltuna, että kotoutumisen tavoitteena on kielen oppiminen, työllistyminen ja sitä kautta kiinnittyminen yhteiskuntaan. Kielitaitoon perustuvat poikkeukset ovat sikäli myös perusteltuja. On kuitenkin huomioitava, että valmiuden kielen oppimiseen vaihtelevat suuresti (maahanmuuttajan luontainen lahjakkuus voi olla esimerkiksi matematiikassa) eikä voida olettaa, että kaikki saavuttaisivat tietyn kielitaitotason määrätyssä ajassa. Kielitaidon oppimiseen vaikuttavat myös alueellinen palvelutarjonta, kielikoulutuksen saavutettavuus, laatu sekä yksilölliset elämäntilanteet. Pahimmillaan palvelutarjonnan puutteet voisivat vaikuttaa yksilön perusturvan heikentymiseen.

Työskentely- ja asumisaikavaatimusta ei sovellettaisi henkilöön, jonka äidinkieli on suomi, ruotsi tai saame. Näkemyksenne tästä poikkeuksesta

Vantaan kaupunki katsoo, että poikkeus korostaa esityksen ongelmallisuutta yhdenvertaisuuden näkökulmasta. Esitys asettaa, ilman perustuslain kannalta kestäviä perusteluja, ihmiset eri asemaan asumisajan, maahanmuuttotaustan sekä äidinkielen perusteella. Yleistuen saaminen ei tulisi

perustua äidinkieleen vaan sosiaalisen tuen tarpeeseen elämäntilanteen perusteella. Ilman vakuuttavia ja perustuslain/perustuslakivaliokunnan vaatimukset täyttäviä perusteluita (eri asemaan asettamiselle) kannustin voi näyttäytyä jopa rankaisemiselta.

Työskentely- ja asumisaikavaatimusta ei sovellettaisi henkilöön, joka on osoittanut riittävän suomen tai ruotsin taidon (Eurooppalaisen viitekehyksen mukainen B1.1 taso) kielen kahdella osa-alueella. Näkemyksenne tästä poikkeuksesta

Kielitaitotavoite on linjassa kotoutumiskoulutuksen päättötavoitteeseen sekä kansalaisuusprosessiin nähden. B1.1. taso on realistinen tavoite muun muassa korkeasti koulutetuille kotoutujille, tälläkin hetkellä käytännössä 100 % saavuttaa vaaditun tason. Mutta muille ryhmille kielitaitovaatimus voi olla haastava saavuttaa kohtuullisessa ajassa, ja voi muodostaa esteen riittävän perusturvan saamiselle. On myös tärkeää, että ehdotuksissa huomioidaan haavoittuvassa asemassa olevat, oppimisvaikeuksista kärsivät, vammaiset, ja muut ryhmät, joille tavoitteen saavuttaminen ei ole realistista.

Esityksessä on arvioitu, että suurin osa osoittaisi kielitaitonsa kotoutumiskoulutuksesta saatavalla todistuksella. Lisäksi mahdollistettaisiin maksuton keskitason YKI-tutkinnon suorittaminen. Näkemyksenne kielitaidon osoittamisen tavoista

Vantaan kaupunki pitää myönteisenä ehdotusta YKI-testin maksuttomuudesta. Haasteeksi muodostuu kuitenkin riittävä tarjonta, sillä tälläkin hetkellä YKI-testaukset ovat ruuhkautuneita ja tarjonta vaihtelee paljon alueellisesti. Riskinä on, että palveluiden ruuhkautuminen aiheuttaa viiveitä kielitaidon todistamisessa.

Muutos voisi myös lisätä kotoutumiskoulutuksen kysyntää ja tarvetta, mikäli entistä useampi hakeutuisi palvelun piiriin. Kotoutumiskoulutuksen sekä YKI-kurssien ja testausten järjestäminen tarkoittaa myös kunnille lisäkustannuksia ja resurssitarpeita, joihin on varmistettava riittävä rahoitus. Vantaan kaupunki ei hyväksy lähtökohtaa, jossa kuntien rahoitusta vähennetään samalla kun niiden tehtäviä käytännössä lisätään. Nyt käsillä olevan esityksen mukaan rahoitus ei lisääntyisi huolimatta lisääntyvistä tehtävistä ja vastuista.

Kielitaidon osoittamisen tavat määritettäisiin tarkemmin valtioneuvoston asetuksessa. Näkemyksenne tätä koskevan asetuksenantovaltuuden antamisesta

Valtioneuvoston asetuksen sijaan kielitaidon osoittamisen tavat tulisi määritellä lain tasolla, koska kielitaito vaikuttaisi perusoikeuksien toteutumiseen. Jatkovalmistelussa on huomioitava palveluita tuottavien kuntien tarpeet ja varmistettava, etteivät muutokset lisää kuntien tehtäviä tai kuormitusta ilman riittävää rahoitusta.

Työskentely- ja asumisaikavaatimusta ei sovellettaisi henkilöön, joka vamman tai muun vastaavan syyn takia voi osoittaa kielitaitoaan. Näkemyksenne tästä poikkeuksesta

Vantaan kaupunki pitää poikkeusta perustuslain ja Suomen ihmisoikeusvelvoitteiden kannalta välttämättömänä. On tärkeää, että kriteerit ovat valtakunnallisesti yhtenäiset eivätkä johda eriarvoiseen kohteluun tai viiveisiin perusturvan saamisessa.

Esityksen toimeenpanoon liittyy sekä Kelan että työvoimaviranomaisen toimivaltaan kuuluvia asioita. Näkemyksenne toimeenpanoprosessin toimivuudesta

Toimeenpanoprosessissa tulee huomioida viranomaisten välisen tiedonkulun sujuvuus ja asiakasohjaus palvelutarpeen mukaisesti. Esityksessä huomioidaan, että muutokset kasvattaisivat kummankin viranomaisen hallinnollisen työn määrää. Vaikka esityksessä arvioidaan työvoimaviranomaisen hallinnollisen työn lisäyksen olevan vähäinen, todellisuudessa lakiuudistukset aiheuttavaisivat huomattavan määrän ylimääräistä työtä kuten selvityspyyntöjä, lausuntoja, sekä tarpeen ohjauksen ja neuvonnan resurssin lisäämiseen. Vantaan neuvontapalveluissa jo nyt 20 % on KELA:n toimivaltaan kuuluvia asioita, joiden osalta kunta joutuu asukkaitaan ohjeistamaan. HE-luonnoksen mukaan esitys ei aiheuttaisi tarvetta lisätä kuntien rahoitusta. Vantaan kaupungin mukaan valtion tulee lisärahoituksella varmistaa kuntien tosiasialliset edellytykset selviytyä uusista lakisääteisistä vastuistaan ja tehtävien lisääntymisestä.

Näkemyksenne yleistukilain 8 §:n mukaisen ulkomaalaista koskevan rajoituksen muuttamisesta tilapäisen suojelun oleskeluluvalla maassa olevien osalta

Vaikka on myönteistä, että esityksessä huomioidaan tilapäistä suojelua saavien nykyinen eriarvoinen asema etuuskäytännössä, kaavailtu muutos on yhdenvertaisuuden näkökulmasta kyseenalainen. Lähtökohtaisesti eri maahanmuuttaja- kotoutuja-, tai työnhakijaryhmiä ei tulisi etuuksien näkökulmasta asettaa eriarvioiseen asemaan. Tilapäistä suojelua saavilla, pääasiassa

ukrainalaisilla on täysin samoja kotoutumispalveluiden tarpeita kuin muillakin ryhmillä. Tällaisella vastakkainasettelulla on myös negatiivinen vaikutus väestösuhteisiin.

Muutos voi myös lisätä kuntien kustannuksia, mikäli entistä suurempi osa tilapäisen suojelun statuksella olevista asiakkaista siirtyy yleistuen piiriin.

Kotoutumisen edistämisestä annettu laki

Näkemyksenne palveluun pääsemisen takuuajasta

Vantaa pitää myönteisenä tavoitetta tehokkaasta alkuvaiheen kotoutumisesta sekä nopeasta pääsystä palveluiden piiriin. Esityksessä esitetään, että kunnan työvoimaviranomaisen olisi järjestettävä kuuden (6) kuukauden kuluessa pääsy kotimaisen kielen koulutukseen tai työllistymistä edistävään palveluun. Vantaalla palveluihin pääsy onnistuu tällä hetkellä kuukauden sisällä, ja jonotusaika kotoutumiskoulutukseen on ollut 1–3 kuukautta riippuen ryhmästä.

Tarve kotoutumiskoulutukselle ja muulle täydentävälle kielikoulutukselle kuitenkin lisääntyy, kuten myös rahoitustarve. Palveluiden järjestäminen takuuajassa, jonka toteutumista laillisuusvalvontaviranomaiset myös valvovat, vaatii resursseja ja riittävää rahoitusta. On erittäin kyseenalaista lisätä kuntien vastuulle alati uusia tehtäviä, kun samaan aikaan kotoutumisen rahoitusta on leikattu useaan otteeseen ja uusia leikkauksia on tulossa 2027 alkaen.

Näkemyksenne takuuajan kuluessa tarjottavista palveluista

Esityksessä viitataan työvoimapalveluiden järjestämisestä annetun lain mukaisiin palveluihin, joista tosiasiassa kotoutuja-asiakkaalle alkuvaiheessa ainoa realistinen vaihtoehto on kotoutumiskoulutus tai muu vastaava kielitaitoa kehittävä palvelu. Takuuajassa järjestettävien palveluiden laajuus ei ole realistinen nykyisellä rahoituksella ja kysynnän kasvaessa lakimuutosten myötä.

Näkemyksenne takuuajan toteutumisen valvonnasta

On ymmärrettävä lähtökohta, että laillisuusvalvontaviranomainen valvoisi takuuajan toteutumista, koska takuuajalla turvataan maahanmuuttajan palveluun pääsyä, joka on hänen oikeutensa.

On kuitenkin kestämätöntä vähentää kuntien rahoitusta ja lisätä samalla virkavastuun piiriin kuuluvia kuntien tehtäviä (takuuajassa järjestettävät palvelut). Jos kuntien riittävää rahoitusta palveluiden järjestämiseen ei turvata, ei ole kestäviä perusteita myöskään takuuaikojen asettamiselle lainsäädännössä.

Laki yleisistä kielitutkinnoista

Näkemyksenne maksuttoman keskitason YKI-tutkinnon suorittamisen mahdollistamisesta

Vantaan kaupunki pitää myönteisenä ehdotusta YKI-testin maksuttomuudesta. Haasteeksi muodostuu kuitenkin riittävä tarjonta, sillä tälläkin hetkellä YKI-testaukset ovat ruuhkautuneita ja tarjonta vaihtelee paljon alueellisesti.

On tärkeää varmistaa, että tiedonkulku liittyen asiakasohjaukseen maksuttomiin YKI-testeihin kunnan työvoimaviranomaisen ja OPH:n välillä on sujuvaa eikä aiheuta ylimääräistä hallinnollista työtä.

Esityksen vaikutukset ja perustelut

Näkemyksenne esityksen vaikutuksista kotoutumisen kannusteisiin

Ehdotuksessa todetaan selvästi, että se asettaisi hiljattain maahan muuttaneet, jotka eivät ole vielä kiinnittyneet työmarkkinoille ja joiden kotimaisen kielen taito on riittämätön, eri asemaan kuin muut työttömät työnhakijat. Esityksen mukaan muutokset kohdistuisivat lähinnä kolmansista maista Suomeen muuttaviin henkilöihin. Ilman vakuuttavia perusteluja, että eri asemaan asettaminen on perustuslain kannalta hyväksyttävää, voi kannustin näyttäytyä jopa rankaisemiselta.

Vantaan kaupungin mukaan kielitaito on avainasemassa kiinnittymisessä suomalaiseen yhteiskuntaan ja työllistymisessä. Kannustimen tulee olla oikeudenmukainen.

Näkemyksenne esityksen taloudellisista vaikutuksista

Ehdotus heikentäisi lähtökohtaisesti kohderyhmään kuuluvien henkilöiden ja kotitalouksien taloudellista tilannetta. Alempi tulotaso tarkoittaa myös sitä, että yhä useampi joutuisi

turvautumaan perustoimeentulotukeen, mikä ei ole toivottavaa, sillä toimeentulotuen tulisi olla viimesijainen etuus. Herääkin kysymys, miksi työnhakijoita ajetaan toimeentulotuelle, kun samaan aikaan toimeentulotukilain uudistuksen tähtäimenä oli nimenomaan saada yhä useampi hakemaan työttömyysetuutta ensisijaisena etuutena.

Alempi käytettävissä oleva tulotaso voisi joissain tilanteissa hieman heikentää kotoutumistukea saavien henkilöiden mahdollisuuksia ja edellytyksiä toimia yhteiskunnassa.

Näkemyksenne esityksen muista vaikutuksista

Esityksen viesti on yhdenvertaisuuden kannalta kyseenalainen ja kohdistuisi pääasiassa kolmannen maan kansalaisiin. Suomi on ikääntyvän väestön maa, ja maahanmuuttoa tarvitaan tulevaisuuden hyvinvointivaltion sekä kilpailukyvyn ylläpitämiseksi. Maahanmuuttajataustaiset työntekijät turvaavat jo nyt työvoiman riittävyyden monilla aloilla.

Kotoutuminen vaatii aktiivista osallistumista maahanmuuttajalta itseltään, mutta myös vastaanottavan yhteisön tukea ja vastaanottavuutta, erityisesti ensimmäisinä vuosina. Esimerkiksi maahanmuuttajan kielitaidon kehittyminen edellyttää, että hän pääsee keskustelemaan kantaväestön kanssa. Tämä on tunnistettu myös HE-luonnoksessa. Sosiaaliturvan eriyttäminen ei luo kannusteita, vaan luo uuden hallinnollisen prosessin, joka eriarvoistaa paitsi työnhakijoita myös eri taustaisia maahanmuuttaneita. Mikäli kannusteita halutaan luoda, tulisi keinovalikoimaa tarkastella uudelleen.

Näkemyksenne esityksen suhteesta perustuslakiin sekä EU-lainsäädännön ja muiden kansainvälisten velvoitteiden vaatimuksiin

Esityksen kantavana tavoitteena on sen mukaan *”vahvistaa hiljattain Suomeen muuttaneen omaa vastuuta ja omistajuutta tuloksellisesta kielen oppimisesta ja työmarkkinoille pääsystä”.*

Nykymuodossaan esitys sisältää perusoikeuksien kannalta ongelmallisia kohtia, joihin perustuslakivaliokunta toivottavasti kiinnittää myös huomioita. Käytännössä eri asemaan

asettamiselle ei ole esitetty HE-luonnoksessa kaikilta osin perusoikeuksien kannalta riittäviä hyväksyttäviä perusteluita.

Voimaantulo

Näkemyksenne esityksen voimaantulosta

Voimaantuloaikataulu ei ole realistinen ottaen huomioon toimeenpanoon tarvittavat muutokset eri viranomaisten järjestelmiin, kattavan ohjeistuksen laatimisen, hallinnollisen työn organisoinnin sekä resurssimuutokset.

Kotoutumistuki ja palveluun pääsemisen takuuaika koskisivat tilanteita, joissa henkilö muuttaa Suomeen ehdotetun lain tultua voimaan. Näkemyksenne tästä siirtymäsäännöksestä

On myönteistä, että esitys ei koskisi nyt jo Suomessa asuvia henkilöitä. Lakiesitys kuitenkin asettaa tästäkin näkökulmasta eri maahanmuuttajaryhmät ja työnhakijat eriarvoiseen asemaan. Vantaan kaupunki katsoo, että siirtymäsäännös on riittämätön esityksen kokonaisvaikutuksiin nähden.

Muuta lausuttavaa esityksestä

Vantaan kaupungin näkökulmasta esitys vaatisi perusteellista uudelleen arviointia yhdenvertaisuuden, perusoikeuksien toteutumisen ja muutosten toimeenpanoaikataulun osalta. Kotoutumislakia ja kotoutumisen rahoitusta on muutettu useaan otteeseen viime vuosien aikana. Palvelut siirrettiin kunnille vasta vuosi sitten, ja alamme nyt nähdä ensimmäisiä tuloksia tehdyistä muutoksista. Vaikka kehittämiselle on sinänsä aina tilaa, kotoutumispalvelut vaativat pitkäjänteistä ja johdonmukaista suunnittelua ollakseen vaikuttavia.

10 **Vantaan kaupungin yleiset avustusehdot 1.4.2026 alkaen /RÅ**

VD/741/02.03.01.03/2026

PT/RÅ/JP/HM/PS/EK

Hallintosäännön 8 luvun 1 §:n mukaan kaupunginhallitus päättää asioista, joita ei ole säädetty tai määrätty muulle kaupungin toimielimelle, viranhaltijalle tai luottamushenkilölle. Vantaan kaupungin yleiset avustusehdot ovat kaupunkitasoisesti ohjaava asiakirja, josta päättää kaupunginhallitus.

Vantaan kaupungin yleisissä avustusehdoissa (liite 1) kerrotaan, millä ehdoilla Vantaan kaupunki myöntää avustuksia. Yleiset avustusehdot ovat tärkeimmät ehdot, jotka sitovat sekä Vantaan kaupunkia että kaikkia avustuksen saajia. Yleiset avustusehdot koskevat Vantaan kaupungin myöntämiä avustuksia, kuten toiminta-avustuksia, kohdeavustuksia ja apurahoja.

Edellisen kerran yleisiä avustusehtoja päivitettiin keväällä 2025. Vantaan kaupunginhallitus hyväksyi Vantaan kaupungin avustusten ja apurahojen yleiset myöntämisperiaatteet (liite 2) kokouksessaan 28.4.2025 § 18. Tässä päivityksessä avustusten myöntämisperiaatteiden nimi vaihdetaan yleisiksi avustusehdoiksi.

Yleisten avustusehtojen lisäksi kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan eri palvelualueilla on avustuslajikohtaisia ehtoja, jotka ovat täydentäviä suhteessa yleisiin avustusehtoihin. Avustuslajikohtaiset ehdot hyväksyy kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta.

Yleisten avustusehtojen päivittämistä on valmistelu vuoden 2025 aikana. Valmisteluun on osallistunut kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan avustusvalmistelijoista koostuva avustustiimi, jota koordinoi toimialan yhteisten palvelujen hallinto- ja valmistelutiimi. Lisäksi päivitykseen on osallistettu kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakuntaa ja järjestöjä. Muutosten tavoitteena on selkeyttää, päivittää ja yhtenäistää yleisiä periaatteita. Tavoitteena on myös keventää yhdistysten hallinnollista taakkaa etenkin pienten avustusten osalta.

Yleisiin avustusehtoihin on tehty seuraavat muokkaukset:

1. Päivämäärän päivitys, milloin tulevat voimaan *(1.4.2026)*. *Voimassa 1.4.2026 alkaen. Hyväksytty kaupunginhallituksessa xx.xx.xxxx § x.*
2. Entiset avustus**periaatteet** muutetaan ”**ehdoiksi**”. Avustuslajikohtaiset periaatteet päivitetään myöhemmin vastaamaan samaa termiä. Vanha termi ”periaatteet” ei vastaa sitä, että ne ovat hakijaa sitovia ”ehtoja” ja tästä syystä nimi muutetaan.
3. Suurimmat muutokset liittyvät ehtojen selkeyttämiseen. Kappaleita ja lauseita on selkeytetty ja muokattu selkokielisemmiksi.
4. Kaikki kappaleet on nimetty uudelleen ja järjestetty niin, että ensin esitellään kaikkia avustuksia koskevat asiat ja kahdessa viimeisessä kappaleessa kerrotaan vain toiminta-avustuksia ja kohdeavustuksia koskevia lisäehtoja.
5. Muutettu kaikki kaupunkia koskevat termit yhdenmukaisiksi eli käytetään yhteneväisesti termiä ”Vantaan kaupunki”.
6. Vanha lause: ”Vantaan kaupungin kaupunginhallitus päättää avustusten myöntämisestä sekä avustusten ja apurahojen yleisistä myöntämisperiaatteista.” -> korvattu kappaleella: Yleisissä avustusehdoissa kerrotaan, millä ehdoilla Vantaan kaupunki myöntää avustuksia. Yleiset avustus-

ehdot ovat tärkeimmät ehdot, jotka sitovat sekä Vantaan kaupunkia että kaikkia avustuksen saajia. Yleiset avustusehdot koskevat Vantaan kaupungin myöntämiä avustuksia, kuten toiminta-avustuksia, kohdeavustuksia ja apurahoja.

7. Poistettu seuraava tarpeeton luettelo:
   ”Vantaan kaupungin avustusten ja apurahojen yleisiä myöntämisperiaatteita sovelletaan järjestöjen ja muiden yhteisöjen liikunnan, kulttuurin, taiteen perusopetuksen, nuorisotoiminnan, hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen sekä kansalaistoiminnan avustusten sekä yksityishenkilöiden apurahojen hakemisessa, myöntämisessä ja käytön valvonnassa.” -> Muutettu lyhyemmäksi, josta käy ilmi kappaleen otsikon mukainen soveltamisala: ” Vantaan kaupungin yleisiä avustusehtoja noudatetaan järjestöjen ja muiden yhteisöjen avustusten sekä yksityishenkilöiden apurahojen hakemisessa, myöntämisessä ja käytön valvonnassa.”
8. Vanha lause: ”Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta myöntää liikunnan, kulttuurin, taiteen perusopetuksen, nuorisotoiminnan, hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen sekä kansalaistoiminnan avustuksia ja hyväksyy edellä mainituille avustuslajeille tarkemmat avustuslajikohtaiset myöntämisperiaatteet.” Korvattu lauseella: ”Eri avustuslajeihin liittyy yleisten avustusehtojen lisäksi tarkempia avustuslajikohtaisia ehtoja, jotka täydentävät näitä yleisiä ehtoja.”
9. Vanha lause: ”Avustuksia myönnetään toimintaan, joka on Vantaan kaupungin arvojen ja strategian mukaista toimintaa ja tukee aktiivista kansalaistoimintaa tai täydentää kaupungin omaa palvelutoimintaa.” -> Kyseistä lausetta täydennetään niin, että tarkastellaan pelkän toiminnan lisäksi myös toimijaa (sääntöjä tms.). Uusi lause: ”Avustuksia myönnetään toimintaan, joka on Vantaan kaupungin arvojen ja strategian mukaista ja tukee aktiivista kansalaistoimintaa tai täydentää kaupungin omaa palvelutoimintaa. Avustuksia on mahdollista myöntää vain toimijalle ja toimintaan, joka noudattaa voimassa olevaa lainsäädäntöä ja yleisesti hyväksyttyjä arvoja, kuten kestävää kehitystä, yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa.”
10. ”Avustuksen myöntävä toimielin voi linjata avustustoiminnan erityiset painopisteet.” Lause poistettu kokonaan tarpeettomana, sillä sitä ei ole tarpeen mainita yleisissä ehdoissa.
11. Vanha lause: ”Yksityishenkilöille myönnettävien avustusten ja apurahojen hakijoiden tulee olla Vantaalla asuvia.” Lausetta muutetaan niin, että laajennetaan yksityishenkilöiden osalta termiä ”Vantaalla asuva” seuraavanlaisesti: Yksityishenkilöille myönnettävien avustusten ja apurahojen osalta hakijan tulee olla Vantaalla asuva tai hakijan kotikunnan tulee olla Vantaa.
12. Vanha lause: ”Avustusta myönnettäessä arvioidaan hakijan toiminnan laatua ja laajuutta sekä otetaan huomioon toiminnan suunnitelmallisuus, *hakijan oma rahoitusosuus* ja samalle hakijalle aiemmin myönnettyjen avustusten käyttötarkoituksen toteutuminen.” Poistetaan listasta ”omarahoitusosuus” koska siitä määrätään erikseen avustuslajikohtaisissa ehdoissa, joissa omarahoitusosuus vaihtelee tai sitä ei ole ollenkaan.
13. Vanha lause: ”Avustuksia ei myönnetä toimintaan, jonka tarkoitus on kokonaan tai osaksi edistää uskonnollisen sanoman leviämistä tai tehdä uskonnollista työtä.” Uusi kappale: ” Avustuksia ei myönnetä toimintaan, jonka tarkoitus on kokonaan tai osaksi edistää uskonnollisen sanoman levittämistä tai uskonnon harjoittamista. Avustettavaan toimintaan osallistuminen ei saa edellyttää osallistumista uskonnolliseen toimintaan.”
14. Vanhat lauseet koskien poliittista toimintaa: ”Puoluepoliittisille yhdistyksille voidaan myöntää toiminta-avustusta ainoastaan toimintaan, joka on kaupungin strategialinjausten mukaista.” ja

”Kohdeavustuksia ei myönnetä toimintaan, jolla on puoluepoliittinen tarkoitus,” ja ”Kohdeavustuksia ei myönnetä sellaisiin kunta- tai maakuntavaaleja, valtiollisia vaaleja tai Euroopan unionin vaaleja edeltäviin ja ehdokaslistojen lopullisen vahvistamisen jälkeen toteutettaviin tapahtumiin, tilaisuuksiin ja hankkeisiin, joiden toteuttajana tai esiintyjänä on vaaleihin asetettu ehdokas tai, jotka muutoin sisältävät vaalimainontaa tai muuta edellä mainittuihin vaaleihin liittyvää toimintaa.”
Uusi lause: ”Avustuksia ei myönnetä puoluepoliittiseen toimintaan. Vantaan kaupunki voi kuitenkin harkintansa mukaan myöntää avustusta toimintaan, joka vahvistaa nuorten valmiuksia toimia demokraattisessa yhteiskunnassa.”

15. Vanha lause: ”Yhdistyksen puolesta avustushakemuksen voi allekirjoittaa yhdistysrekisterin mukainen nimenkirjoittaja tai yhdistyksen sääntöjen niin vaatiessa nimenkirjoittajat yhdessä.” -> Uusi lause: ”Yhdistyksen osalta avustusta voi hakea yhdistyksen yhdistysrekisterin mukainen nimenkirjoittaja tai yhdistyksen valtuuttama henkilö.”
16. Vanha lause: ”Myönnetty avustus on hakijakohtainen, eikä sitä saa siirtää edelleen muun yhteisön käytettäväksi.” Uusi kappale: ”Myönnetty avustus on hakijakohtainen, eikä sitä saa siirtää edelleen muun yhteisön käytettäväksi. Vantaan kaupunki voi kuitenkin harkintansa mukaan sallia avustuksen siirron, esimerkiksi järjestön jäsenyhdistykselle.”
17. Vanha lause: ”Avustuksen saajan on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä kaupungin kanssa avustusta koskevissa asioissa.” Uusi lause: ”Avustuksen saajan on tehtävä yhteistyötä Vantaan kaupungin kanssa avustettavaan toimintaan liittyvissä asioissa.”
18. Poistetaan seuraava lause toistaiseksi, sillä tällä hetkellä tietojen luotettava ilmoittaminen nykyisillä järjestelmillä on mahdotonta: ”Toiminta-avustuksia myönnettäessä avustuspäätösten yhteydessä avustuksen myöntäjän tulee tuoda näkyviin hakijan saama tila- ja/tai vuokratuki.”
19. ”Avustuslajikohtaisesti voidaan antaa erillisiä kohdeavustuksia koskevia ohjeita.” Tämä poistettu kokonaan tarpeettomana, sillä samasta asiasta kerrotaan alussa, yleisesti kaikkia avustuksia koskevana.
20. Vanha kappale: ”Avustus tai sen osa voidaan maksaa ennakkoon kirjallista sitoumusta vastaan. Ennakkomaksun hakija sitoutuu maksamaan ennakkomaksun takaisin, jos avustuspäätös kumotaan tai avustuksen saamisen edellytykset eivät täyty.”. Uusi kappale: ”Avustus tai sen osa voidaan maksaa ennakkoon hakemuksesta. Ennakkomaksun hakija sitoutuu maksamaan ennakkomaksun takaisin, jos avustusta ei myönnetä tai avustuspäätös kumotaan.”
21. ”Avustuslajista riippuen avustuksen maksaminen voi edellyttää yhteistyösopimusta avustettavan yhteisön ja kaupungin välillä.” Kyseinen vanha lause poistettu. Jos joissain tilanteissa sopimus vaaditaan, määrätään siitä avustuslajikohtaisesti.
22. Vanha lause: ”Yhdistyksen puolesta käyttöselvityksen voi allekirjoittaa yhdistysrekisterin mukainen nimenkirjoittaja tai yhdistyksen sääntöjen niin vaatiessa nimenkirjoittajat yhdessä.” Uusi lause: ”Yhdistyksen osalta käyttöselvityksen voi jättää yhdistyksen yhdistysrekisterin mukainen nimenkirjoittaja tai yhdistyksen valtuuttama henkilö.”
23. Vanha lause: ”Avustuksen saajan erillisen anomuksen perusteella voidaan päättää talousarviovuodelle myönnetyn avustuksen käyttämisestä myös seuraavana kalenterivuonna tai erityisistä syistä myös useampana vuotena”. Uusi lause: ”Avustuksen saajan erillisen hakemuksen perusteella voi-

daan päättää talousarviovuodelle myönnetyn avustuksen käyttämisestä myös seuraavana kalenterivuonna tai erityisistä syistä myös useampana vuotena."

24. Valtiontukisäännöksen sisällyttäminen ja liiketoiminnan rajaaminen ehdoissa tarkemmin ja selkeämmin pois. Uusi kappale: "Avustuksen saaja ei saa käyttää avustusta varainhankinnan tai liike- ja sijoitustoiminnan menoihin eikä rahoitusomaisuutensa tai muiden pitkäaikaisten sijoitustensa lisäämiseen. Avustusta myönnettäessä huomioidaan valtiontukisäännöt.
25. Lisäys toiminta-avustusten lisäehtoihin: Jotta yhdistys tai muu yhteisö voi saada toiminta-avustusta, tulee sen olla toiminut hakuajan päättyessä vähintään yhden tilikauden.
26. Vanha kappale: Toiminta-avustusta haettaessa kaupungille on toimitettava hakemuksen liitteenä:
    -yhdistyksen säännöt (uudet hakijat sekä muuttuneet tiedot),
    -pankin varmistama tieto tilinomistajasta (uudet hakijat sekä muuttuneet tiedot),
    -toimintasuunnitelma ja talousarvio avustuskaudelle.
    Uusi kappale (edelleen toiminta-avustuksia koskeva): "Uusien hakijoiden tulee toimittaa hakemuksen liitteenä yhdistyksen säännöt ja todiste tilinomistajasta. Yhdistyksen sääntöjen tai tilinumeron muuttuessa, on liitteet toimitettava uudestaan."
27. Vanha lause: "Toiminta-avustukset maksetaan, kun Vantaan kaupunki on saanut aikaisemmin maksetusta avustuksesta hyväksytyn käyttöselvityksen,". Kappaleeseen tarkennus, koska pelkkä käyttöselvityksen vastaanottaminen ei todellisuudessa riitä, tulee olla myös "hyväksytty". Uusi lause: "Toiminta-avustukset maksetaan, kun Vantaan kaupunki on saanut ja hyväksynyt aikaisemmin maksetusta avustuksesta käyttöselvityksen,"
28. Vain kohdeavustuksia koskeva kappale kirjoitettu kokonaisuudessaan uudelleen. Sisältö muuttuu ainoastaan sen osalta, että seuraava lause on poistettu: "Mikäli toiminta, johon avustus on myönnetty tuottaa voittoa, pienenee maksettava avustus käyttöselvityksen mukaisesti." Lause on ollut ongelmallinen, sillä se on koskenut vain kohdeavustuksia ja vain osaa niistä. Jatkossa on sovittu, että avustuslajikohtaisiin ehtoihin lisätään kyseinen lause tarvittaessa.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä Vantaan kaupungin yleiset avustusehdot, ja
b) että Vantaan kaupungin yleiset avustusehdot tulevat voimaan 1.4.2026 alkaen.

Liitteet:
- Vantaan kaupungin yleiset avustusehdot 1.4.2026 alkaen
- Tausta-aineisto: Vantaan kaupungin avustusten ja apurahojen yleiset myöntämisperiaatteet 1.7.2025 alkaen

Täytäntöönpano: kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimiala

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus

Lisätiedot:

Apulaiskaupunginjohtaja Riikka Åstrand, 050 539 4555
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

VANTAAN KAUPUNGIN YLEISET AVUSTUSEHDOT

Voimassa 1.4.2026 alkaen. Hyväksytty kaupunginhallituksessa xx.xx.xxxx § x.

Yleisissä avustusehdoissa kerrotaan, millä ehdoilla Vantaan kaupunki myöntää avustuksia. Yleiset avustusehdot ovat tärkeimmät ehdot, jotka sitovat sekä Vantaan kaupunkia että kaikkia avustuksen saajia. Yleiset avustusehdot koskevat Vantaan kaupungin myöntämiä avustuksia, kuten toiminta-avustuksia, kohdeavustuksia ja apurahoja.

Eri avustuslajeihin liittyy yleisten avustusehtojen lisäksi tarkempia avustuslajikohtaisia ehtoja, jotka täydentävät näitä yleisiä ehtoja.

Vantaan kaupungin yleisiä avustusehtoja noudatetaan järjestöjen ja muiden yhteisöjen avustusten sekä yksityishenkilöiden apurahojen hakemisessa, myöntämisessä ja käytön valvonnassa.

Avustuksia myönnetään toimintaan, joka on Vantaan kaupungin arvojen ja strategian mukaista ja tukee aktiivista kansalaistoimintaa tai täydentää kaupungin omaa palvelutoimintaa. Avustuksia on mahdollista myöntää vain toimijalle ja toimintaan, joka noudattaa voimassa olevaa lainsäädäntöä ja yleisesti hyväksyttyjä arvoja, kuten kestävää kehitystä, yhdenvertaisuutta ja tasa-arvoa.

AVUSTUSTEN MYÖNTÄMINEN

Avustuksia myönnetään hakemuksesta vantaalaisille yhdistyksille ja muille yhteisöille. Avustuksia voidaan myöntää myös toispaikkakuntalaisille yhdistyksille ja muille yhteisöille, jos avustettava toiminta kohdistuu vantaalaisiin. Yksityishenkilöille myönnettävien avustusten ja apurahojen osalta hakijan tulee olla Vantaalla asuva tai hakijan kotikunnan tulee olla Vantaa.

Avustusta myönnettäessä arvioidaan hakijan toiminnan laatua ja laajuutta. Lisäksi avustusta myönnettäessä huomioidaan toiminnan suunnitelmallisuus ja samalle hakijalle aiemmin myönnettyjen avustusten käyttötarkoituksen toteutuminen.

Avustusta ei myönnetä samaan toimintaan, johon hakija on jo saanut tai saa avustusta Vantaan kaupungilta. Avustusta ei myönnetä palveluihin, jotka ovat Vantaan kaupungin ostopalvelusopimuksen piirissä.

Avustuksia ei myönnetä toimintaan, jonka tarkoitus on kokonaan tai osaksi edistää uskonnollisen sanoman levittämistä tai uskonnon harjoittamista. Avustettavaan toimintaan osallistuminen ei saa edellyttää osallistumista uskonnolliseen toimintaan.

Avustuksia ei myönnetä puoluepoliittiseen toimintaan. Vantaan kaupunki voi kuitenkin harkintansa mukaan myöntää avustusta toimintaan, joka vahvistaa nuorten valmiuksia toimia demokraattisessa yhteiskunnassa.

AVUSTUSTEN HAKEMINEN

Avustusta haetaan ensisijaisesti sähköisessä asiointipalvelussa. Hakemusten on oltava perillä annettuun määräaikaan mennessä. Avustusten hakuajat ilmoitetaan Vantaan kaupungin verkkosivuilla.

Yhdistyksen osalta avustusta voi hakea yhdistyksen yhdistysrekisterin mukainen nimenkirjoittaja tai yhdistyksen valtuuttama henkilö.

Vantaan kaupunki voi pyytää hakemuksen täydentämistä, jos hakemus on puutteellinen. Täydennykset on toimitettava annettuun määräaikaan mennessä. Mikäli hakemusta ei täydennetä, hakemus käsitellään toimitettujen tietojen perusteella.

AVUSTUSTEN MAKSAMINEN

Avustukset ja apurahat voidaan maksaa aikaisintaan myöntämispäätöksen saatua lainvoiman. Toiminta- ja kohdeavustusten maksamisesta kerrotaan tarkemmin kohdassa ”Toiminta-avustusten lisäehdot” ja ”Kohdeavustusten lisäehdot”.

Avustus tai sen osa voidaan maksaa ennakkoon hakemuksesta. Ennakkomaksun hakija sitoutuu maksamaan ennakkomaksun takaisin, jos avustusta ei myönnetä tai avustuspäätös kumotaan.

Myönnetty avustus on hakijakohtainen, eikä sitä saa siirtää edelleen muun yhteisön käytettäväksi. Vantaan kaupunki voi kuitenkin harkintansa mukaan sallia avustuksen siirron, esimerkiksi järjestön jäsenyhdistykselle.

AVUSTUSTEN KÄYTTÖ JA KÄYTTÖSELVITYKSET

Avustus on käytettävä siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty.

Avustuksen saajan on tehtävä myönnetystä avustuksesta käyttöselvitys Vantaan kaupungin edellyttämässä laajuudessa. Käyttöselvitys on toimitettava viimeistään annettuun määräaikaan mennessä.

Yhdistyksen osalta käyttöselvityksen voi jättää yhdistyksen yhdistysrekisterin mukainen nimenkirjoittaja tai yhdistyksen valtuuttama henkilö.

Jos käyttöselvitys on puutteellinen, Vantaan kaupunki voi pyytää sen täydentämistä. Täydennykset on toimitettava annettuun määräaikaan mennessä. Mikäli käyttöselvitystä ei täydennetä, käyttöselvitys käsitellään toimitettujen tietojen perusteella.

Vantaan kaupunki tekee päätöksen käyttöselvityksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä sekä mahdollisesta takaisinperinnästä.

Kirjanpito on järjestettävä siten, että avustuksen käyttöä voidaan kirjanpidosta seurata. Avustuksen saajan on toteutettava kirjanpito kirjanpitolain ja sen nojalla annettujen säädösten ja määräysten edellyttämällä tavalla. Avustusta saavissa yhdistyksissä on suoritettava tilin- tai toiminnantarkastus tilintarkastuslain ja yhdistyslain mukaisesti.

Vantaan kaupungilla on oikeus tarkastaa avustuksen saajan toimintaa, hallintoa ja kirjanpitoa siinä laajuudessa, kuin Vantaan kaupunki katsoo tarpeelliseksi avustuksen ehtojen mukaisen käytön toteamiseksi.

Mikäli myönnetystä avustuksesta maksetaan palkkoja tai palkkioita, avustuksen saajan on huolehdittava ennakonpidätyksen toimittamisesta sekä muista lakisääteisistä maksuista.

Avustuksen saajan edellytetään julkistavan joko toimintakertomuksessaan tai muulla avustuksen myöntäjän edellyttämällä tavalla tiedon, että yhteisö on saanut Vantaan kaupungilta avustusta.

Avustuksen saajan on tehtävä yhteistyötä Vantaan kaupungin kanssa avustettavaan toimintaan liittyvissä asioissa.

AVUSTUSTEN TAKAISINPERINTÄ

Avustus tai sen osa peritään takaisin, jos:

- avustusta tai sen osaa ei ole käytetty siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty,
- avustuksen käytöstä ei ole toimitettu hyväksyttävää käyttöselvitystä määräaikaan mennessä tai puutteellista käyttöselvitystä ei ole täydennetty määräaikaan mennessä,
- annetut tiedot ovat virheellisiä,

- avustus tai sen osa jää käyttämättä,
- hakija on jo saanut tai saa avustusta samaan toimintaan Vantaan kaupungilta, tai
- avustuksen myöntämispäätös kumotaan.

Erityisen painavasta syystä avustus tai sen osa voidaan jättää perimättä takaisin, vaikka avustuksen käytöstä ei olisi toimitettu hyväksyttävää käyttöselvitystä annettuun määräaikaan mennessä.

MUUT EHDOT

Avustuksen saajan erillisen hakemuksen perusteella voidaan päättää talousarviovuodelle myönnetyn avustuksen käyttämisestä myös seuraavana kalenterivuonna tai erityisistä syistä myös useampana vuotena.

Avustuksen saajan erillisen hakemuksen perusteella voidaan päättää myönnetyn avustuksen käyttötarkoituksen muuttamisesta erityisestä syystä.

Avustuksen saaja ei saa käyttää avustusta varainhankinnan tai liike- ja sijoitustoiminnan menoihin eikä rahoitusomaisuutensa tai muiden pitkäaikaisten sijoitustensa lisäämiseen. Avustusta myönnettäessä huomioidaan valtiontukisäännöt.

TOIMINTA-AVUSTUSTEN LISÄEHDOT

Toiminta-avustusta myönnetään yhdistyksen sääntöjen mukaiseen perustoimintaan tai harkinnanvaraisesti yhdistyksen perustoiminnan tiettyyn osaan. Toiminta-avustus myönnetään kerran vuodessa, ja se on käytettävä myöntämisvuoden aikana. Jotta yhdistys tai muu yhteisö voi saada toiminta-avustusta, tulee sen olla toiminut hakuajan päättyessä vähintään yhden tilikauden.

Avustuslajikohtaisesti määritellään tarkemmin ne kustannukset, jotka hyväksytään avustettaviksi kustannuksiksi. Vantaan kaupungin tukiprosentti (%) avustuksen hakijan hyväksyttävistä kustannuksista voidaan määrittää avustuslajikohtaisesti.

Uusien hakijoiden tulee toimittaa hakemuksen liitteenä yhdistyksen säännöt ja todiste tilinomistajasta. Yhdistyksen sääntöjen tai tilinumeron muuttuessa, on liitteet toimitettava uudestaan.

Toiminta-avustusten käyttöselvityksessä toiminnan tuotot ja kustannukset on eriteltävä. Kun myönnetty avustus on 5 000 euroa tai enemmän, käyttöselvityksen yhteydessä on lisäksi toimitettava erikseen määritellyt liitteet. Tarvittavat liitteet ja niiden vaatimukset on määritelty

avustuslajikohtaisissa myöntämisehdoissa. Alle 5 000 euron avustusten käyttöselvityksen osalta liiteasiakirjat on toimitettava erikseen pyydettäessä.

Toiminta-avustukset maksetaan, kun aikaisemman avustuksen osalta

- Vantaan kaupunki on saanut ja hyväksynyt käyttöselvityksen, tai
- avustus on maksettu takaisin kokonaisuudessaan, tai
- takaisinperittävästä avustuksesta on tehty Vantaan kaupungin hyväksymä maksusuunnitelma.

KOHDEAVUSTUSTEN LISÄEHDOT

Kohdeavustukset ovat kohdennettuja avustuksia, joita myönnetään esimerkiksi tapahtumiin, projekteihin, kursseihin ja harrastusryhmiin.

Kohdeavustus myönnetään hakemuksessa kuvattuun toimintaan. Kohdeavustuksen suuruus perustuu hakemuksessa kuvatun toiminnan kuluihin ja osassa avustuslajeista toimintakertaa kohden määriteltyyn avustussummaan. Laskentatapa ja toimintakerran avustussumma määritellään avustuslajikohtaisesti.

Kohdeavustushakemus tulee jättää viimeistään 21 vuorokautta ennen avustettavan toiminnan aloittamista, ellei hakuajasta toisin määritellä avustuslajikohtaisissa ehdoista. Sellaiselle hakijalle, jolle myönnetään toiminta-avustusta, voidaan vain perustellusta syystä myöntää kohdeavustus.

Kohdeavustukset maksetaan käyttöselvitystä vastaan. Kohdeavustusten maksusta määrätään tarkemmin avustuslajikohtaisissa ehdoissa.

Vantaan kaupungin avustusten ja apurahojen yleiset myöntämisperiaatteet

Vantaan kaupungin avustusten ja apurahojen yleiset myöntämisperiaatteet. Voimassa 1.7.2025 alkaen.

Yleisten myöntämisperiaatteiden soveltamisala

Vantaan kaupungin kaupunginhallitus päättää avustusten myöntämisestä sekä avustusten ja apurahojen yleisistä myöntämisperiaatteista.

Vantaan kaupungin avustusten ja apurahojen yleisiä myöntämisperiaatteita sovelletaan järjestöjen ja muiden yhteisöjen liikunnan, kulttuurin, taiteen perusopetuksen, nuorisotoiminnan, hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen sekä kansalaistoiminnan avustusten sekä yksityishenkilöiden apurahojen hakemisessa, myöntämisessä ja käytön valvonnassa.

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin lautakunta myöntää liikunnan, kulttuurin, taiteen perusopetuksen, nuorisotoiminnan, hyvinvoinnin ja terveyden edistämisen sekä kansalaistoiminnan avustuksia ja hyväksyy edellä mainituille avustuslajeille tarkemmat avustuslajikohtaiset myöntämisperiaatteet.

Yleiset myöntämisperiaatteet ovat ensisijaisia suhteessa avustuslajikohtaisiin myöntämisperiaatteisiin.

Avustusten ja apurahojen myöntämisen yleiset tavoitteet ja arvot

Avustuksia myönnetään toimintaan, joka on Vantaan kaupungin arvojen ja strategian mukaista toimintaa ja tukee aktiivista kansalaistoimintaa tai täydentää kaupungin omaa palvelutoimintaa.

Avustuksen myöntävä toimielin voi linjata avustustoiminnan erityiset painopisteet.

Avustettavan toiminnan tulee perustua kestävän kehityksen sekä tasa-arvon ja yhdenvertaisuuden edistämisen periaatteisiin.

Avustusten ja apurahojen yleiset myöntämisperiaatteet

1. Avustuksia myönnetään hakemuksesta vantaalaisille yhdistyksille ja muille yhteisöille tai toispaikkakuntalaisille yhdistyksille ja muille yhteisöille, mikäli avustettava toiminta kohdistuu vantaalaisiin. Yksityishenkilöille myönnettävien avustusten ja apurahojen hakijoiden tulee olla Vantaalla asuvia.

2. Avustusta myönnettäessä arvioidaan hakijan toiminnan laatua ja laajuutta sekä otetaan huomioon toiminnan suunnitelmallisuus, hakijan oma rahoitusosuus ja samalle hakijalle aiemmin myönnettyjen avustusten käyttötarkoituksen toteutuminen.

3. Avustusta voidaan myöntää ainoastaan hakijoille, joiden hakemus on saapunut annettuun määräaikaan mennessä.

4. Myönnetty avustus on hakijakohtainen, eikä sitä saa siirtää edelleen muun yhteisön käytettäväksi.

5. Avustuksen saajan on tarvittaessa tehtävä yhteistyötä kaupungin kanssa avustusta koskevissa asioissa.

6. Avustuksen saajan edellytetään julkistavan joko toimintakertomuksessaan tai muulla avustuksen myöntäjän edellyttämällä tavalla tiedon, että yhteisö on saanut Vantaan kaupungilta avustusta.

7. Avustusta ei myönnetä samaan toimintaan, johon yhteisö on saanut tai saa avustusta toiselta kaupungin viranomaiselta tai toisesta kaupungin myöntämästä avustuslajista.

8. Avustuksia ei myönnetä toimintaan, jonka tarkoitus on kokonaan tai osaksi edistää uskonnollisen sanoman leviämistä tai tehdä uskonnollista työtä.

9. Toiminta- ja kohdeavustusta ei myönnetä yhdistysten tai muiden yhteisöjen palveluihin, jotka ovat Vantaan kaupungin ostopalvelusopimuksen piirissä.

10. Mikäli myönnetystä avustuksesta maksetaan palkkoja tai palkkioita, avustuksen saajan on huolehdittava ennakonpidätyksen toimittamisesta sekä muista lakisääteisistä maksuista.

Toiminta-avustuksia koskevat yleiset myöntämisperiaatteet

Toiminta-avustusta myönnetään yhdistyksen sääntöjen mukaiseen perustoimintaan tai harkinnanvaraisesti yhdistyksen perustoiminnan tiettyyn osaan. Toiminta-avustus myönnetään kerran vuodessa ja se on käytettävä myöntämisvuoden aikana.

Puoluepoliittisille yhdistyksille voidaan myöntää toiminta-avustusta ainoastaan toimintaan, joka on kaupungin strategialinjausten mukaista.

Toiminta-avustuksella tuettavia menoja ovat avustettavasta toiminnasta aiheutuvat kulut. Avustuslajikohtaisesti määritellään tarkemmin toimintamenot, jotka hyväksytään avustettaviksi kuluiksi.

Vantaan kaupungin tukiprosentti (%) avustuksen hakijan hyväksyttävistä toimintamenoista voidaan linjata avustuslajikohtaisesti.

Toiminta-avustusta haettaessa kaupungille on toimitettava hakemuksen liitteenä:

- yhdistyksen säännöt (uudet hakijat sekä muuttuneet tiedot),
- pankin varmistama tieto tilinomistajasta (uudet hakijat sekä muuttuneet tiedot),
- toimintasuunnitelma ja talousarvio avustuskaudelle.

Toiminta-avustuksia myönnettäessä avustuspäätösten yhteydessä avustuksen myöntäjän tulee tuoda näkyviin hakijan saama tila- ja/tai vuokratuki.

Toiminta-avustusten käyttöselvityksessä toiminnan tuotot ja kulut on eriteltävä. Kun myönnetty avustus on 5 000 euroa tai enemmän, käyttöselvityksen yhteydessä on lisäksi toimitettava erikseen määritellyt liitteet. Tarvittavat liitteet ja niiden vaatimukset on määritelty avustuslajikohtaisissa myöntämisperiaatteissa. Alle 5 000 euron avustusten käyttöselvityksen osalta liiteasiakirjat on toimitettava erikseen pyydettäessä.

Kohdeavustuksia koskevat yleiset myöntämisperiaatteet

Kohdeavustusta myönnetään ensisijaisesti tapahtumiin, produktioihin, näyttelyihin, projekteihin, kursseihin, leireihin ja retkiin.

Kohdeavustusta myönnetään ainoastaan avustushakemuksessa kuvattuun avustettavaan toimintaan liittyviin kuluihin. Kohdeavustushakemus tulee jättää viimeistään 21 vuorokautta ennen avustettavan toiminnan aloittamista.

Kohdeavustuksia ei myönnetä:

- sellaiseen toimintaan, joka sisältyy hakijan perustoimintaan ja jota tuetaan pääsääntöisesti toiminta-avustuksella,
- toimintaan, joka tuottaa voittoa tai jonka keskeinen tarkoitus on varainhankinta. Mikäli toiminta, johon avustus on myönnetty tuottaa voittoa, pienenee maksettava avustus käyttöselvityksen mukaisesti,
- investointeihin ja kiinteän tai irtaimen omaisuuden hankintaan,
- toimintaan, jolla on puoluepoliittinen tarkoitus,
- sellaisiin kunta- tai maakuntavaaleja, valtiollisia vaaleja tai Euroopan unionin vaaleja edeltäviin ja ehdokaslistojen lopullisen vahvistamisen jälkeen toteutettaviin tapahtumiin, tilaisuuksiin ja hankkeisiin, joiden toteuttajana tai esiintyjänä on vaaleihin asetettu ehdokas tai, jotka muutoin sisältävät vaalimainontaa tai muuta edellä mainittuihin vaaleihin liittyvää toimintaa.

Avustuslajikohtaisesti voidaan antaa erillisiä kohdeavustuksia koskevia ohjeita.

Avustusten hakeminen

Avustusten hakuajat ilmoitetaan Vantaan kaupungin verkkosivuilla.

Avustusta on haettava annettuun määräaikaan mennessä sähköisessä asiointipalvelussa. Paperisten hakemusten on oltava perillä määräaikaan mennessä.

Yhdistyksen puolesta avustushakemuksen voi allekirjoittaa yhdistysrekisterin mukainen nimenkirjoittaja tai yhdistyksen sääntöjen niin vaatiessa nimenkirjoittajat yhdessä.

Jos avustushakemus on puutteellinen, hakemuksen täydentämiselle voidaan antaa lisäaikaa. Hakemusta on täydennettävä annetussa määräajassa. Mikäli hakemusta ei täydennetä puutteellisten tietojen osalta määräaikaan mennessä, hakemus käsitellään toimitettujen tietojen perusteella.

Avustusten maksaminen

Avustukset ja apurahat voidaan maksaa aikaisintaan myöntämispäätöksen saatua lainvoiman.

Toiminta-avustukset maksetaan, kun Vantaan kaupunki on saanut aikaisemmin maksetusta avustuksesta hyväksytyn käyttöselvityksen, tai
avustus on maksettu takaisin kokonaisuudessaan, tai
takaisinperittävästä avustuksesta on tehty Vantaan kaupungin hyväksymä maksusuunnitelma.

Avustus tai sen osa voidaan maksaa ennakkoon kirjallista sitoumusta vastaan. Ennakkomaksun hakija sitoutuu maksamaan ennakkomaksun takaisin, jos avustuspäätös kumotaan tai avustuksen saamisen edellytykset eivät täyty.

Avustuslajista riippuen avustuksen maksaminen voi edellyttää yhteistyösopimusta avustettavan yhteisön ja kaupungin välillä.

Avustusten käytön valvonta

Avustus on käytettävä siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty.

Avustuksen saajan tulee laatia käyttöselvitys, josta selviää, että avustus on käytetty siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty.

Jos käyttöselvitys on puutteellinen, käyttöselvityksen täydentämiselle voidaan antaa lisäaikaa. Käyttöselvitystä on täydennettävä annetussa määräajassa. Mikäli käyttöselvitystä ei täydennetä puutteellisten tietojen osalta määräaikaan mennessä, asia käsitellään toimitettujen tietojen perusteella.

Yhdistyksen puolesta käyttöselvityksen voi allekirjoittaa yhdistysrekisterin mukainen nimenkirjoittaja tai yhdistyksen sääntöjen niin vaatiessa nimenkirjoittajat yhdessä.

Avustuksen saajan on toteutettava kirjanpito kirjanpitolain ja sen nojalla annettujen säädösten ja määräysten edellyttämällä tavalla. Kirjanpito on järjestettävä siten, että avustuksen käyttöä voidaan kirjanpidosta seurata. Toiminta-avustusta saavissa yhdistyksissä on suoritettava tilin- tai toiminnantarkastus tilintarkastuslain ja yhdistyslain mukaisesti.

Avustuksen myöntäjällä on oikeus tarkastaa avustuksen saajan toimintaa, hallintoa ja kirjanpitoa siinä laajuudessa, kuin avustuksen myöntäjä katsoo tarpeelliseksi avustuksen ehtojen mukaisen käytön toteamiseksi.

Avustuksen myöntänyt viranomainen tekee päätöksen käyttöselvityksen hyväksymisestä tai hylkäämisestä sekä mahdollisesta takaisinperinnästä.

Avustuksen takaisinperintä

Avustus tai sen osa peritään takaisin, jos:

- avustusta tai sen osaa ei ole käytetty siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty;
- hakija on saanut tai saa avustusta samaan toimintaan kaupungin toiselta viranomaiselta;
- avustuksen myöntämispäätös kumotaan;
- avustushakemuksessa annetut tiedot ovat virheellisiä;
- avustuksen tai sen osan käytöstä ei ole toimitettu hyväksyttävää käyttöselvitystä annettuun määräaikaan mennessä; tai
- avustus tai sen osa jää käyttämättä.

Erityisen painavasta syystä avustus tai sen osa voidaan jättää perimättä takaisin, vaikka avustuksen käytöstä ei olisi toimitettu hyväksyttävää käyttöselvitystä annettuun määräaikaan mennessä.

Muut määräykset

Avustuksen saajan erillisen anomuksen perusteella voidaan päättää talousarviovuodelle myönnetyn avustuksen käyttämisestä myös seuraavana kalenterivuonna tai erityisistä syistä myös useampana vuotena.

Avustuksen saajan erillisen anomuksen perusteella voidaan päättää myönnetyn kohdeavustuksen käyttötarkoituksen muuttamisesta erityisestä syystä.

11 Suomen ilmailumuseosäätiön aiesopimuksen hyväksyminen /RÅ

VD/267/02.03.01.03/2026

RÅ/KH/OL/JP

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 6 §:n 2 momentin 8 kohdan mukaan kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto päättää avustusten myöntämisestä, ellei toisin ole määrätty.

Suomen Ilmailumuseosäätiön (jäljempänä Säätiö) toimintaa rahoitetaan kaupungin avustuksella ja valtion avustuksilla sekä Säätiön tulorahoituksella ja sen vastaanottamilla mahdollisilla muilla toiminta-avustuksilla ja yksityisellä rahoituksella.

Kaupunki on myöntänyt Säätiölle avustusta vuosittain. Vuonna 2025 avustusta myönnettiin 200 000 euroa. Vuosittaisesta avustuksesta päättää Vantaan kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto Vantaan kaupunginvaltuuston hyväksymän talousarvion pohjalta.

Toiminta-avustuksen myöntäminen

Säätiöllä on meneillään Uusi Ilmailumuseo -hanke, joka on merkittävä uusi panos kaupungin elinvoimalle ja Aviapoliksen alueelle. Uuden hankkeen ja kasvavien kustannusten myötä kaupunki tulee tukemaan Säätiötä aiempaa suuremmalla avustuksella. Vuodelle 2026 myönnettävän toiminta-avustuksen määrä perustuu osin kaupunginvaltuuston hyväksymään talousarvioon, jossa Säätiön avustukseen on varattu 300 000 euroa. Tämän lisäksi Säätiölle myönnetään toiminta-avustusta maanvuokraan kohdistettavaksi 50 000 euroa/vuosi vuosille 2026–2029. Säätiölle aiheutuu uuden hankkeen alkuvuosina maanvuokrakustannuksia sekä uuden ilmailumuseon että vanhan ilmailumuseon tontista. Maanvuokraan kohdistettava tuki kattaa arviolta noin puolet uuden ilmailumuseon tontin normaalin vuosivuokran määrästä. Rakentamisaikana vuokraa peritään kaupungin vuokrausperiaatteiden mukaan 50 % normaalista vuokrasta, joten rakentamisaikana Säätiölle ei käytännössä aiheudu maanvuokrakustannuksia. Kahden seuraavan vuoden aikana Säätiölle jää, vuokran maksamiseen annettava toiminta-avustus huomioiden, maksettavaksi arviolta noin puolet vuosivuokrasta.

EU:n valtiontukilainsäädäntely

Komission asetuksen (Nro 651/2014) tiettyjen tukimuotojen toteamisesta sisämarkkinoille soveltuviksi perussopimuksen 107 ja 108 artiklan mukaisesti (ryhmäpoikkeusasetus) 53 artiklan mukaista tukea kulttuurin ja kulttuuriperinnön edistämistä voidaan myöntää Suomen Ilmailumuseosäätiölle ilmailumuseon toimintaan.

Toimintatuen osalta tukikelpoisia kustannuksia ovat seuraavat:

a. kulttuurilaitoksen tai kulttuuriperintökohteen kustannukset, jotka liittyvät jatkuvaan tai ajoittaiseen toimintaan, kuten näyttelyihin, esityksiin, tilaisuuksiin ja niiden kaltaisiin kulttuuritoimintoihin, jotka ovat osa tavanomaista liiketoimintaa;
b. kustannukset, joita aiheutuu kulttuuri- ja taidekasvatustoiminnoista ja kulttuuri-ilmaisujen moninaisuuden suojelemisen ja edistämisen tärkeyttä koskevan tietoisuuden lisäämisestä koulutusohjelmilla ja kansalaisten tietoisuuden parantamiseen tähtäävillä ohjelmilla, myös käyttämällä uutta teknologiaa;

c. kustannukset, joita aiheutuu kulttuurilaitokseen tai kulttuuriperintökohteeseen ja -toimintoihin pääsyn parantamisesta, mukaan lukien digitalisoinnista ja uuden teknologian käytöstä aiheutuvat kustannukset ja vammaisten esteettömyyden parantamisesta aiheutuvat kustannukset;
d. toimintakustannukset, jotka liittyvät suoraan kulttuurihankkeeseen tai -toimintoon, kuten kiinteistön ja kulttuuritilojen vuokraus, matkakulut, materiaalit ja tarvikkeet, jotka liittyvät suoraan kulttuurihankkeeseen tai -toimintoon, näyttelyjen arkkitehtoniset rakenteet ja näyttämölavasteet, koneiden, ohjelmistojen ja laitteiden lainaus ja vuokraus ja poistot niistä, tekijänoikeuksien kattamien teosten ja muiden niihin liittyvillä immateriaalioikeuksilla suojattujen sisältöjen hankkimisesta aiheutuvat kustannukset, mainontakustannukset ja kustannukset, jotka ovat suoraan seurausta hankkeesta tai toiminnosta; poisto- ja rahoituskustannukset ovat tukikelpoisia ainoastaan, jos investointituki ei kata niitä;
e. kulttuurilaitoksessa tai kulttuuriperintökohteessa taikka hankkeen parissa työskentelevästä henkilöstöstä aiheutuvat kustannukset;
f. kustannukset, jotka aiheutuvat ulkopuolisten konsulttien ja palveluntarjoajien tarjoamista neuvonta- ja tukipalveluista ja jotka ovat suoraan seurausta hankkeesta.

Toimintatuen osalta tukimäärä ei saa ylittää toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämätöntä määrää kyseisen ajanjakson aikana. Tämä on varmistettava etukäteen kohtuullisten ennusteiden perusteella tai takaisinperintämenettelyllä.

Säätiöltä perintään takaisin myönnetty tuki, jos se ylittää toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämättömän määrän.

Aiesopimuksen hyväksyminen

Uusi Ilmailumuseo -hankkeessa Vantaan Aviapolikseen rakentuu uusi museokeskus, jonka on tarkoitus valmistua vuoden 2027 lopussa. Kaupunki ja Säätiö ovat yhdessä valmistelleet Hanketta, joka mahdollistaa Suomen ilmailumuseon uudistumisen vetovoimaiseksi, kansainvälisesti kiinnostavaksi ilmailun elämyskeskukseksi ja samalla vahvistaa museon asemaa valtakunnallisen vastuumuseon näyttelykeskuksena. Ilmailumuseon nykyiset museotilat ovat toiminnallisesti ja teknisesti elinkaarensa lopussa ja maanvuokrasopimus kiinteistöllä päättyy vuonna 2028. Uuden museorakennuksen toteuttaminen ja ilmailumuseon uudistuva toiminta edellyttää sekä valtion että kaupungin taloudellista tukea. Hankkeen laajuus on noin 6 600 brm2 ja tavoitehinta noin 17,7 milj. euroa (alv 0, kattohinta n. 18,6 m€). Lisäksi suunnittelu- ja hankekehitysvaiheen kustannukset ovat noin 1,4 m€. Valtion investointiavustus hankkeelle on noin 8,5 m€. Alustavasti kaupunki myöntäisi hankkeelle lainarahoitusta enintään 9,5 m€.

Aiesopimuksessa sovitaan alustavasti Säätiölle uuden Ilmailumuseon rakentamiseen annettavasta rahoituksesta ja sen ehdoista sekä Säätiölle myönnettävän toiminta-avustuksen tasosta. Rahoituksen myöntämisestä päättää kaupunginhallitus ja varsinainen lainan myöntämistä koskeva päätös ja rahoitussopimus voidaan tehdä vasta myöhemmin keväällä 2026, kun hankkeen tarkempi kustannusarvio on selvillä.

Aiesopimuksen myötä Säätiö saa kuitenkin hankkeen eteenpäin viemiseksi ja kokonaisrahoituksen varmistamiseksi riittävän varmuuden uuden Ilmailumuseon rakentamishankkeen rahoituksesta Kaupungin antaman rahoituksen osalta sekä riittävän varmuuden Kaupungin myöntämän vuosittaisen toiminta-avustuksen määrästä. Aiesopimuksella myös asetetaan rahoitukselle ja toiminta-avustukselle ehtoja, joita Säätiön tulee noudattaa, jotta varsinainen rahoitussopimus voidaan tehdä, ja jotta vuosittainen toiminta-avustus voidaan myöntää. Aiesopimus on rahoituksen osalta voimassa siihen asti, kunnes varsinainen rahoituspäätös ja siihen liittyvät sopimukset tehdään. Avustuksen osalta aiesopimus osoittaa toi-

minta-avustuksen olennaiset ehdot vuodesta 2026 alkaen, vuodelle 2026 myönnettävän varsinaisen toiminta-avustuksen määrän sekä vuosille 2027–2030 myönnettävän maanvuokraan kohdistettavan toiminta-avustuksen määrän. Varsinaisesta toiminta-avustuksesta ja sen ehdoista päätetään vuosittain erikseen.

Aiesopimus edellyttää kaupunginhallituksen hyväksymistä, koska se sisältää alustavia ehtoja Säätiölle myönnettävästä rahoituksesta. **Hallintosäännön** 8 luvun 1 §:n 5 momentin 10 kohdan mukaan kaupunginhallitus päättää kiinteistörahastosta annettavista lainoista.

Hallintosäännön 8 luvun 6 §:n 2 momentin 8 kohdan mukaan elinvoima- ja työllisyysjaosto päättää strategisten kumppaneiden avustamisesta.

Elinvoima- ja työllisyysjaosto 21.1.2026 § 6

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään

a) esittää kaupunginhallitukselle, että kaupunginhallitus hyväksyy liitteenä olevan aiesopimuksen, ja että kaupunginhallitus valtuuttaa kaupunginjohtajan allekirjoittamaan sopimus ja tekemään siihen vähäisiä tai teknisiä muutoksia;

b) ehdollisena sille, että kaupunginhallitus hyväksyy aiesopimuksen, myöntää Suomen Ilmailumuseosäätiölle 300 000 euron toiminta-avustus vuodelle 2026 sekä 50 000 euron vuosittainen maanvuokran maksamiseen kohdistettava toiminta-avustus vuosille 2026–2029 liitteenä olevan sopimuksen mukaisesti;

c) ehdollisena sille, että sopimus on molempien osapuolten puolesta allekirjoitettu, oikeuttaa talouspalvelut maksamaan avustukset sopimuksessa mainitussa aikataulussa.

Käsittely:
Esittelijä teki esityslistatekstiin ensimmäiseen lauseeseen hallintosäännön momentin kohdan muutoksen:
Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 6 §:n 2 momentin 9 kohdan mukaan kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto päättää avustusten myöntämisestä, ellei toisin ole määrätty.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 6 §:n 2 momentin 8 kohdan *mukaan kaupunginhallituksen elinvoima- ja työllisyysjaosto päättää avustusten myöntämisestä, ellei toisin ole määrätty.*

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

Tarkastettiin ja hyväksyttiin pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunkikulttuurin ja hyvinvoinnin toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään hyväksyä liitteenä oleva aiesopimus, ja valtuuttaa kaupunginjohtaja allekirjoittamaan sopimus ja tekemään siihen vähäisiä tai teknisiä muutoksia.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Aiesopimus uuden ilmailumuseon rahoituksesta ja Vantaan kaupungin Suomen ilmailumuseosäätiölle myöntämän avustuksen ehdoista

Täytäntöönpano: Talouspalvelut

Muutoksenhakuohje: 1. Oikaisuvaatimus kaupunginhallitukselle

Lisätiedot:
apulaiskaupunginjohtaja Riikka Åstrand, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

AIESOPIMUS UUDEN ILMAILUMUSEON RAHOITUKSESTA JA VANTAAN KAUPUNGIN SUOMEN ILMAILUMUSEOSÄÄTIÖLLE MYÖNTÄMÄN AVUSTUKSEN EHDOISTA

1 Osapuolet

Vantaan kaupunki (jäljempänä Kaupunki)
Y-tunnus: 0124610-9

Suomen Ilmailumuseosäätiö sr (jäljempänä Säätiö)
Y-tunnus: 1442039-9

2 Aiesopimuksen tarkoitus

Aiesopimuksen tarkoituksena on turvata Säätiön suunnitteleman uuden ilmailumuseon rahoitus, toiminnan ja talouden pitkäaikainen suunnittelu sekä toiminta-avustuksen taso.

Aiesopimuksessa sovitaan alustavasti uuden Ilmailumuseon rakentamiseen Säätiölle annettavasta rahoituksesta ja sen ehdoista sekä Säätiölle myönnettävän toiminta-avustuksen tasosta.

Aiesopimuksen myötä Säätiö saa riittävän varmuuden uuden Ilmailumuseon rakentamishankkeen (jäljempänä ”Hanke”) rahoituksesta Kaupungin antaman rahoituksen osalta sekä riittävän varmuuden Kaupungin myöntämän vuosittaisen toiminta-avustuksen määrästä.

Aiesopimuksella myös asetetaan rahoitukselle ja toiminta-avustukselle ehtoja, joita Säätiön tulee noudattaa, jotta varsinainen rahoitussopimus voidaan tehdä, ja jotta vuosittainen toiminta-avustus voidaan myöntää.

3 Hankkeen sisältö

Hankkeessa Vantaan Aviapolikseen rakentuu uusi museokeskus. Hankkeen suunnittelu on käynnistetty vuonna 2024 ja Uuden ilmailumuseon on tarkoitus valmistua vuoden 2027 lopussa.

Kaupunki ja Säätiö ovat yhdessä valmistelleet Hanketta, joka mahdollistaa Suomen ilmailumuseon uudistumisen vetovoimaiseksi, kansainvälisesti kiinnostavaksi ilmailun elämyskeskukseksi ja samalla vahvistaa museon asemaa valtakunnallisen vastuumuseon näyttelykeskuksena. Ilmailumuseon nykyiset museotilat ovat toiminnallisesti ja teknisesti elinkaarensa lopussa ja maanvuokrasopimus kiinteistöllä päättyy vuonna 2028. Uuden museorakennuksen toteuttaminen ja ilmailumuseon uudistuva toiminta edellyttää sekä valtion että Kaupungin taloudellista tukea.

Hankkeen laajuus on noin 6 600 brm2 ja tavoitehinta noin 17,70 milj. euroa (alv 0, kattohinta n. 18,60 m€). Lisäksi suunnittelu- ja hankekehitysvaiheen kustannukset ovat noin 1,4 m€.

Suomen Ilmailumuseon, Vantaan kaupungin sekä opetus- ja kulttuuriministeriön ja liikenne- ja viestintäministeriön neuvotteluissa on todettu, että ministeriöiden esitys eduskunnan päätettäväksi olisi 8,5 milj. € (alv 0) investointiavustus museohankkeelle jakautuen molemmille ministeriöille.

Valtionavustuksen lisäksi Säätiö tarvitsee lisärahoitusta kaupungilta alustavasti enintään 9,5 milj.€ (alv 0) toteuttaakseen suunnitellun museohankkeen.

4 Uuden Ilmailumuseon rahoitus

Kaupunki myöntää Säätiölle Hankkeeseen alustavasti enintään 9.500.000,00 euron lainan (jäljempänä ”Laina”) seuraavin alustavin ehdoin:

- Laina-aika on 25 vuotta
- Lainaan sovellettava viitekorko: 6kk euribor
- Lainan marginaali: 0,50 %
- Lyhennysvapaa ensimmäiset kaksi (2) vuotta lainan nostamisesta. Lyhennysvapaan aikana lainan korot maksetaan normaalisti.

Selvyyden vuoksi todetaan, että varsinainen rahoitussopimus tehdään sen jälkeen, kun Lainan myöntämisestä on päätetty Kaupungin toimivaltaisessa toimielimessä. Lainan myöntäminen edellyttää sitä, että valtion rahoitus toteutuu suunnitelman mukaisesti.

Kaupungin myöntämää Lainaa voidaan käyttää ainoastaan Hankkeen rakentamiskustannusten kattamiseen.

Säätiö panttaa erikseen rahoitussopimuksen yhteydessä allekirjoitettavalla panttaussitoumuksella Kaupungille Lainan takaisinmaksun vakuudeksi alustavasti 12 400 000 euron kiinnitykset maanvuokraoikeuteen ja sillä sijaitseviin tai rakennettaviin rakennuksiin. Kaupungille pantin saajana annettavat kiinnitykset ovat parhaalla etusijalla maanvuokraoikeuden vakuutena olevan kiinnityksen jälkeen. Panttaussitoumus kattaa koko Lainan liitännäiskuluineen. Panttaussitoumus kattaa Kaupungin saatavien pääoman, koron, viivästyskoron sekä mahdolliset perintä- ja oikeudenkäyntikulut.

Kaupungin ja Säätiön välillä allekirjoitettavaan rahoitussopimukseen sisältyy myös panttauskieltosopimus, jolla Säätiö sitoutuu olemaan panttaamatta omaisuuttaan muille tahoille kuin kaupungille ilman kaupungin erillistä kirjallista suostumusta.

5 Kaupungin oikeus seurata rakennushanketta ja Säätiön päätöksentekoa

Kaupungilla on oikeus nimetä edustaja Hankkeen suunnittelu-, työmaa- ja muihin rakennuttamista koskeviin kokouksiin. Lisäksi Kaupungilla on oikeus nimetä asiantuntijajäsen Säätiön hallitukseen. Asiantuntijajäsenen nimeämisoikeus hallitukseen koskee koko laina-aikaa.

Säätiön on varmistettava, että Hanke etenee suunnitellusti, ja että hankkeen taloutta seurataan tarkasti.

Säätiön johdon tulee esitellä Hankkeen rakennuttamisen tilannetta kaksi kertaa vuodessa Kaupungin nimeämälle seurantaryhmälle. Samassa yhteydessä Kaupungille tulee toimittaa selvitys hankkeen taloudellisesta tilanteesta.

Säätiön on lainan noston jälkeen ja Hankkeen valmistumiseen saakka ilman erillistä pyyntöä toimitettava puolivuosittain tilintarkastajan lausunto siitä, että laina on käytetty Hankkeen rakennuttamiseen. Lisäksi Säätiön on toimitettava Kaupungille tilintarkastetut tilinpäätökset vuosittain koko laina-ajan.

6 Maanvuokra

Osapuolten välillä laaditaan ennen Hankkeen käynnistymistä maanvuokrasopimus, jonka ehdoista osapuolet neuvottelevat erikseen.

7 Toiminta-avustus

Säätiön toimintaa rahoitetaan Kaupungin avustuksella ja valtion avustuksilla sekä Säätiön tulorahoituksella ja sen vastaanottamilla mahdollisilla muilla toiminta-avustuksilla. Kaupungin myöntämä avustus on muodostanut noin 4─8 %:a ja valtion myöntämät avustukset noin 40 %:a Säätiön toiminnan tuloista.

Avustuksesta päättää Kaupungin elinvoima- ja työllisyysjaosto Vantaan kaupunginvaltuuston hyväksymän talousarvion pohjalta. Vuonna 2025 Kaupunki myönsi Säätiölle avustusta 200 000 euroa.

Tämän sopimuksen tarkoituksena on alustavasti vahvistaa Kaupungin Säätiölle myöntämän avustuksen määrä ja muut ehdot vuodesta 2026 alkaen. Selvyyden vuoksi todetaan, että avustuksen vuosittaisesta määrästä päättää vuosittain Kaupungin elinvoima- ja työllisyysjaosto kaupunginvaltuuston hyväksymän talousarvion pohjalta. Tällä sopimuksella vahvistetaan avustuksen myöntämisen yleiset periaatteet ja sopimuksen allekirjoitushetken arvio avustuksen määrästä tuleville vuosille.

Toiminta-avustuksen määrä vahvistetaan vain vuoden 2026 varsinaisen avustuksen osalta. Sopimuksella vahvistetaan myös maanvuokraan kohdistettavan toiminta-avustuksen määrä vuosille 2026–2029.

8 Avustuksen määrä ja tarkemmat ehdot

Vuosittaisen toiminta-avustuksen määrä perustuu Vantaan kaupunginvaltuustossa hyväksyttyyn talousarvioon.

Kaupunginvaltuustolle esitettävässä vuoden 2026 talousarviossa Säätiön avustukseen on varattu 300.000,00 euroa. Tämän lisäksi Säätiölle myönnetään vuosittainen 50 000 euron maanvuokraan kohdistettava toiminta-avustus vuosina 2026–2029. Maanvuokraan kohdistettava toiminta-avustuksen osa on kohdistettava Kaupungille maksettavaan uuden ilmailumuseon tontin maanvuokraan.

Arvio vuosittaisen toiminta-avustuksen määrästä (ilman maanvuokraan kohdistettavaa toiminta-avustuksen osaa) on vuodesta 2027 alkaen 400 000,00 euroa/vuosi.

Elinvoima- ja työllisyysjaosto päättää kunkin vuoden avustuksen määrästä vuosittain. Edellytyksenä avustuspäätökselle on (vuodelle 2026 myönnettävää maanvuokraan kohdistettavaa toiminta-avustusta lukuun ottamatta) se, että avustus on huomioitu Kaupungin talousarviossa, ja se että uutta ilmailumuseota koskeva hanke etenee sovitusti. Avustuksen määrästä päätetään vuosittain viimeistään helmikuussa.

Avustuksen määrä ei saa ylittää toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämätöntä määrää kyseisen ajanjakson aikana.

Kaupungilla on oikeus periä myönnetty avustus tai sen osa takaisin, jos avustusta tai sen osaa ei ole käytetty siihen tarkoitukseen, johon se on myönnetty, tai jos avustus ylittää Säätiön toiminnasta aiheutuvien tappioiden ja kohtuullisen voiton kattamiseksi välttämättömän määrän.

Säätiö toimittaa vuosittain edellisvuotta koskevan tilinpäätöksen valmistumisen yhteydessä viimeistään maaliskuun loppuun mennessä Kaupungille tilinpäätöksensä ja avustuksen käytöstä laatimansa selvityksen.

Säätiö toimittaa Kaupungille vuosittain myös talousarvionsa.

9 Avustuksen suorittaminen

Kaupunki suorittaa vuosittaisen avustuksen yhdessä (1) erässä viimeistään kahden (2) viikon kuluessa siitä, kun avustusta koskeva elinvoima- ja työllisyysjaoston päätös sekä muut mahdolliset avustusta koskevat Kaupungin päätökset ovat tulleet lainvoimaiseksi.

10 Erimielisyydet

Tästä sopimuksesta mahdollisesti aiheutuvat riitaisuudet, joita ei osapuolten keskinäisin neuvotteluin voida sopia, ratkaistaan Itä-Uudenmaan käräjäoikeudessa.

11 Voimassaolo

Tämä aiesopimus on voimassa sen jälkeen, kun molemmat osapuolet ovat sen allekirjoittaneet. Aiesopimus on lainaa koskevilta osin voimassa siihen asti, kunnes varsinainen rahoitussopimus solmitaan. Avustuksen osalta aiesopimus osoittaa toiminta-avustuksen olennaiset ehdot ja arvion avustuksen määrästä vuodesta 2027 alkaen. Varsinaisesta avustuksesta ja sen ehdoista päätetään vuosittain erikseen.

12 Allekirjoitukset

Tämä sopimus on allekirjoitettu sähköisesti.

12 **Asemakaavamuutos 002598, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Aviakuja /TeA**

VD/3584/10.02.04.00/2024

SP/TTA/VIK/JK/EK

Asemakaavamuutoksella jatketaan Aviakujan nykyistä katualuetta Turbiinitielle asti ja osoitetaan katutilaa linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä, muuttamalla lentokenttäaluetta sekä lähivirkistysaluetta katualueeksi. Kaupunginosa-alueen rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan. Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 päivättyyn Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen.

Asemakaavamuutos koskee katualuetta ja kaupunginosan rajaa, kaupunginosassa 52 Veromies ja 53 Lentokenttä. Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa lentokenttäaluetta, lähivirkistysaluetta ja kaupunginosan rajaa.

Alue sijaitsee Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa Aviapoliksen suuralueella, Aviabulevardin ja Turbiinitien välissä.

Maanomistus
Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvan asemakaavoitetun katualueen ja puistoalueen. Muut alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
- 92-407-5-116, 92-407-5-117, 92-423-4-44: Finavia Oyj
- 92-423-4-44-M542: Kiinteistö Oy Aviatontti II

Valmistelu
Kaava on tehty kaupungin työnä.

Yleiskaava
Alue on kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä oikeusvaikutteisessa yleiskaavassa Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen itä- ja keskiosa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), ja länsiosa lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alue sijoittuu kokonaisuudessaan kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruuturasteri). Alueen läpi kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (mustat pistekatkoviivat) ja raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (vihreä palloviiva). Suunnittelualueen länsireunalle on osoitettu pyöräliikenteen baana (turkoosi katkoviiva). Lentomeluvyöhykkeiden 2 (LDEN 55-60 dB) ja 3 (LDEN 50-55 dB) välinen raja sijoittuu kaava-alueen keskelle. Alueen eteläpuolella on rautatieasema (musta pallo). Alueen länsipuolella kulkee tärkeä liikenneyhteys (musta paksu viiva) ja itäpuolella raitiotien reitti (musta viiva poikkiviivoilla).

Asemakaavamuutos
Asemakaavan muutoksella jatketaan Aviakujan katualuetta Turbiinitielle asti, muuttamalla Lentokenttäaluetta (LL) sekä lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi. Kaupunginosan rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan.

Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen. Ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle, kävelylle, istutuksille, hulevesiratkaisuille,

linja-autojen latauspaikoille sekä linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualuetta. Kaavassa osoitetaan myös uusia ajoneuvoliittymäkieltoja. Asemakaavamuutoksessa on annettu muun muassa hulevesiin, kaupunkikuvaan sekä maanalaisen rautatietunnelin huomioimiseen liittyviä määräyksiä.

Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitielle.

Aviakujan asemakaava on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2025 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus
Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on tehty 23.5.2024. Kaavan vireille tulosta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa ja osallisille on varattu mahdollisuus lausua mielipiteensä asiasta. Mielipiteitä osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 21.6.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta. Puhelinaikoja järjestettiin yksi (10.6.2024), jolloin asemakaava-arkkitehti oli tavoitettavissa.

Saadun mielipiteen perusteella kaavaehdotuksessa on määrätty, että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Kaupungin maa- ja asuntopoliittiset linjaukset
Kaava noudattaa kaupungin maapoliittisia linjauksia (KV 18.6.2018 § 9, päivitetty KV 10.10.2022 § 7). Kaavalla parannetaan liikenneyhteyksiä ja kunnallistekniikkaa. Kaava kohdistuu osittain kaupungin omistamalle maalle.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026 § 11

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään esittää kaupunginhallitukselle, että

a) asetetaan nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002598, 52 Veromies ja 53 Lentoasema / Aviakuja,
b) oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

———

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään
a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002598, 52 Veromies ja 53 Lentoasema / Aviakuja, ja

b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.1.2026
- Mielipiteet ja vastineet 19.1.2026

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, p. 050 302 8975
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002598

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki

002598 AVIAKUJA

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ
Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

1:2000

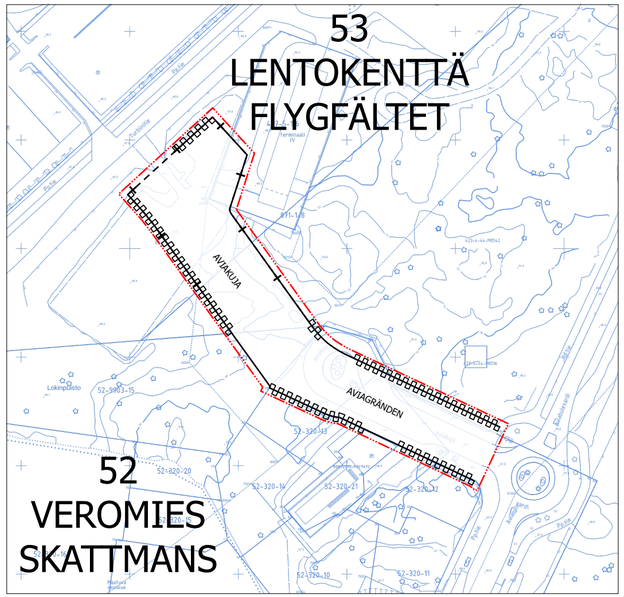
Vanda stad

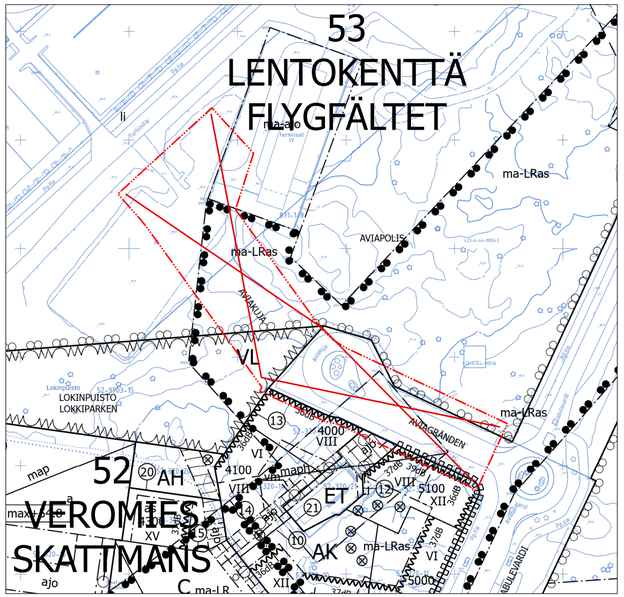
002598 AVIAGRÄNDEN

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET
Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000





	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**

AVIAKUJA

	Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	Katu.	**Gata.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka ja mahdollisuus bussien seisonnalle sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen.

Alueelle tulee varata tilavaraus sähköbussien latausasemalle.

Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.

Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.

Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.

Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille.

Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

TONTTIJAKO

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

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA OMRÅDET

I området ska det finnas en fungerande vändplats, möjlighet att ha bussar stående både under byggnadsfasen och efter färdigställandet.

I området ska en utrymmesreservering reserveras för en laddstation för elbussar.

Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.

Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.

I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.

Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.

Byggandet får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar.

I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment.

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto
ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä
N2000.

Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,
höjdsystemet
N2000.

Johanna Rajala, Aluearkkitehti, 18.12.2025 16.53

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

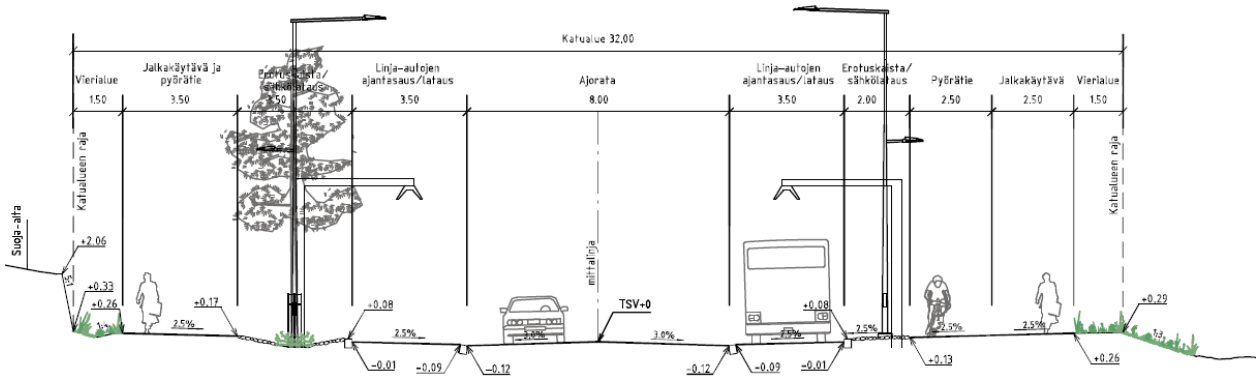
Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

002598 AVIAKUJA

VEROMIES JA LENTOKENTTÄ



Katusuunnitelmaluonnoksen poikkileikkaus 1.11.2023. (Ramboll Finland Oy)

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002598. Kaavoitus on tullut vireille 1.2.2024 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla (OAS) numerolla 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle (OAS päivitetty 12.3.2024). Kaava on irrotettu omaksi katualueen kaavakseen ja siitä julkaistiin oma OAS 23.5.2024 kaavanumerolla 002598.

PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavamuutos:
Katualuetta ja kaupunginosan raja kaupunginosissa 52 Veromies ja 53 Lentokenttä.

Asemakaavamuutoksella jatketaan Aviakujan nykyistä katualuetta Turbiinitielle asti ja osoitetaan katutilaa linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä, muuttamalla lentokenttäaluetta sekä lähivirkistysaluetta katualueeksi. Kaupunginosa-alueen rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan. Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 päivättyyn Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen.

Kaavan laatija: Anne Polvi, asemakaavasuunnittelija, Vantaan kaupunki, anne.polvi@vantaa.fi, puh. 040 7507339 (24.9.2024 asti).
Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti Vantaan kaupunki, tea.taponen@vantaa.fi, puh. 040 483 9054 (25.9.2025 alkaen).

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI

Suunniteltava alue sijaitsee Aviapoliksen suuralueella, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Turbiinitien ja Aviabulevardin välissä.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla rajattuna punaisella viivalla.

KAAVAPROSESSIN VAIHEET

- Asemakaavaehdotus nro 002598 Aviakuja on tullut vireille osana asemakaavan muutosaluetta nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle 1.2.2024 päivätyllä osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla (päivitetty 12.3.2024).
- Kaavamuutostyön nro 002564 vireille tulosta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 14.2.2024 sekä 1.2.2024 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet kaavan 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 13.3.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta. Palautteista 7 koski myös Aviakujan aluetta.
- Kaavamuutoksen nro 002564 suunnitelman pohjana on ollut Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos nro 052400 (kh 19.6.2023), jossa Aviakuja on jatkettu Turbiinitielle asti. Asemakaavan muutosluonnos nro 052400 on ollut nähtävillä 28.6.-28.8.2023 välisenä aikana.
- Kaavan nro 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelma päivitettiin 12.3.2024.
- Aviakuja irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen kaupungin aloitteesta, jaa siitä julkaistiin oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma 23.5.2024 kaavamuutosnumerolla 002598.
- 23.5.2024 julkaistusta OAS:sta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 5.6.2024 sekä 23.5.2024 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet kaavatyön nro 002598 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 21.6.2024 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 8 kappaletta. Puhelinaikoja järjestettiin yksi (10.6.2024), jolloin asemakaava-arkkitehti oli tavoitettavissa.
- Kaavamuutosaluetta koskeva katusuunnitelmaluonnos 58679-1 Aviakuja valmistui 1.11.2023. Asemakaavan muutosehdotus nro 002598 perustuu katusuunnitelmaluonnokseen.
- Kaavamuutosehdotuksesta on keskusteltu alueen maanomistajien kanssa vuosien 2024–2025 aikana.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 6
2. Lähtökohdat 7
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 7
2.2 Suunnittelutilanne 17
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 27
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 27
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 27
3.3. Asemakaavan tavoitteet 34
3.4 Asemakaavaratkaisu 36
4. Asemakaavan kuvaus 36
4.1 Kaavan rakenne 36
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 37
4.3 Aluevaraukset 37
4.4 Kaavan vaikutukset 38
4.5 Ympäristön häiriötekijät 45
4.6 Nimistö 46
5. Asemakaavan toteutus 46
6. Kaavatyöhön osallistuneet 47
7. Asemakaavan seurantalomake 48
8. Asemakaavakartta ja –määräykset 50

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavamuutoksen seurantalomake (19.11.2025)
- Asemakaavamuutosehdotus ja kaavamääräykset (19.1.2026)
- Koonti asemakaavamuutostyön nro 002598 OAS-vaiheen mielipiteistä (erillisenä liitteenä)

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Osallistumis- ja arviointisuunnitelma 002564, Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, 1.2.2024 (päivitetty 12.3.2024).
- Asemakaavan muutosluonnos 052400, Aviapoliksen keskusta, 9.5.2023 (kh 19.6.2023).
- Asemakaavan muutosluonnoksen selostus 052400, Aviapoliksen keskusta, 9.5.2023 (kh 19.6.2023).
- Ramboll (1.11.2023). Katusuunnitelmaluonnos Aviakuja, 58679-1.
- Ramboll (10.2.2023). Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Karhumäenportti-Tikkurilantie, 58677–1.
- Ramboll (28.2.2025). Kadun yleissuunnitelmaluonnos Turbiinitie, Mekaanikontie (Välillä Tikkurilantie-Turbiinikuja), 59717/2.
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: Vantaan ratikan selvityksiä ja aineistoja | Vantaa
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentokenttä-Tikkurila 2023, Sweco, 17.2.2023.
- Ympäristödirektiivin mukainen Vantaan meluselvitys 2022. Vantaan kaupunki 10/2022.
- YK0049 Vantaan ratikan kaavarunko, kaupunginvaltuusto 19.6.2023.
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Vantaan ratikan kaavarunkoluonnoksen liikenteelliset vaikutukset. WSP 31.8.2022
- Lentoradan YVA, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Suomi-rata Oy, 6/2023. Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava
- Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Lentorata Oy, 3/2025.
- Liski, J., Oksanen, B., Tervo, S. & huhtala, T. 2025: Tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentoradan yleissuunnitelma. – A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2/2025.
- Vantaan resurssiviisauden tiekartta, Valtuustokausi 2021–2025. Vantaan kaupunki 2022 (kv 28.2.2022).
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2022/2023. Vantaan kaupunki.
- Työpaikat Vantaalla 2012–2022. Vantaan kaupunki.

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksella jatketaan Aviakujan katualuetta Turbiinitielle asti, muuttamalla Lentokenttäaluetta (LL) sekä lähivirkistysaluetta (VL) katualueeksi. Kaupunginosan rajaa muutetaan niin, että koko kaava-alue sijoittuu Veromiehen kaupunginosaan.

Asemakaavamuutoksen katualueen tilavaraus perustuu 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen. Ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle, kävelylle, istutuksille, hulevesiratkaisuille, linja-autojen latauspaikoille sekä linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualuetta. Kaavassa osoitetaan myös uusia ajoneuvoliittymäkieltoja. Asemakaavamuutoksessa on annettu muun muassa hulevesiin, kaupunkikuvaan sekä maanalaisen rautatietunnelin huomioimiseen liittyviä määräyksiä.

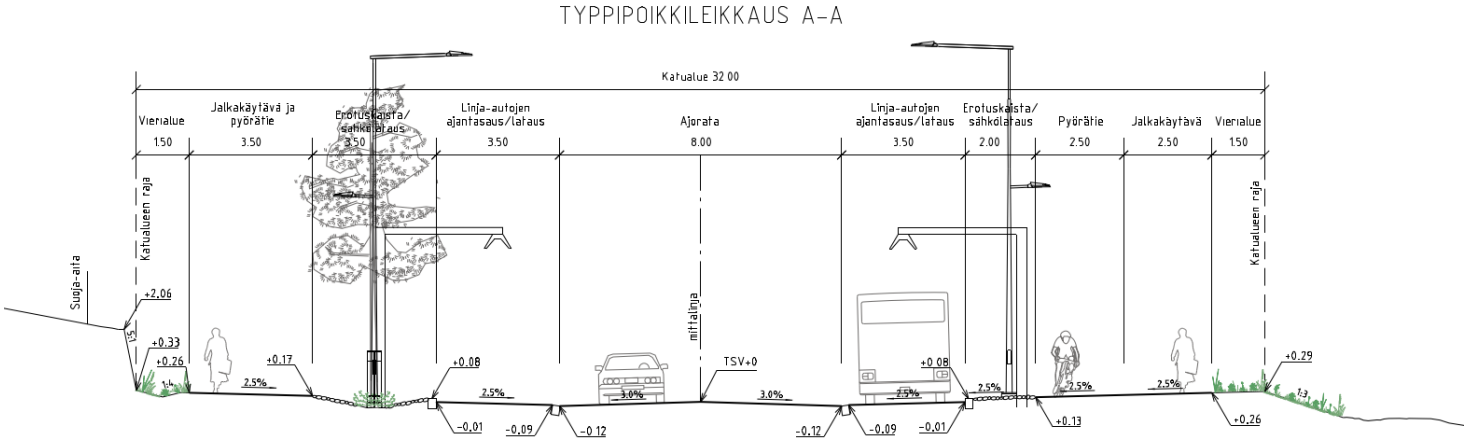
Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitielle.

Asemakaavamuutoksen alueella on voimassa mm. maanalainen asemakaava nro 530800. Kaavamuutos ei koske maanalaista asemakaavaa.

Asemakaavan muutosehdotus nro 002598 Aviakuja on aikaisemmin ollut osa asemakaavan muutosehdotusta nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, josta julkaistiin oma osallistumis- ja arviointisuunnitelma (OAS) 1.2.2024 ja se päivitettiin 12.3.2024. Kaavaehdotus 002598 Aviakuja on irrotettu kaava-alueesta nro 002564 omaksi kaava-alueekseen OAS:n nähtävilläolon jälkeen. Kaavaehdotuksesta nro 002598 julkaistiin oma OAS 23.5.2024.

Kaavaan liittyy maankäyttösopimus.

Aviakujan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2025 työohjelmassa.



Kuva 1. Aviakujan katusuunnitelmaehdotuksen poikkileikkaus (Ramboll 1.11.2023).

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualueen itäosa on nykyisellään katua, keskiosa kalliometsää sekä länsiosa aidattua hiekkakenttää ja kehäradan huoltotunnelin piha-aluetta. Suunnittelualue rajautuu Lännessä Turbiinitiehen ja Idässä Aviabulevardiin. Pohjois- ja eteläpuolella on osin metsää. Suunnittelualueen pohjoispuolella, Turbiinitien vieressä, sijaitsee Kehäradan huoltoajotunnelin rakennus ja eteläpuolella Kehäradan huoltokuilu. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 0,7 hehtaaria.

Kuva 3. Suunnittelualueen sijainti esitetty ilmakuvassa oranssilla katkoviivalla.

Kuva 4. Suunnittelualue Avibulevardin suunnalta katsottuna 7.5.2024.

Kuva 5. Suunnittelualueen keskiosan metsäkaistale nykyisen Aviakujan kadun loppupäästä katsottuna 7.5.2024.

Kuva 6. Suunnittelualue Turbiinitien suunnalta katsottuna 7.5.2024.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

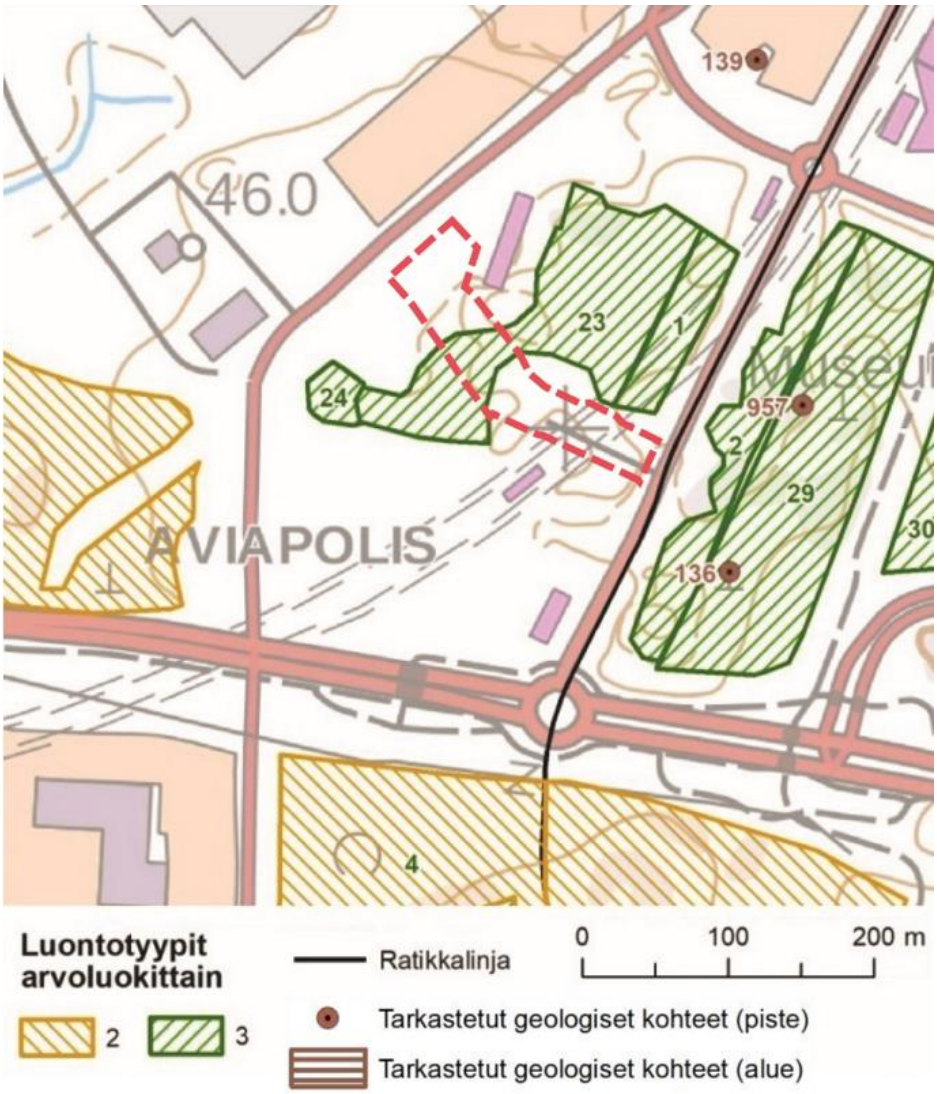
Alueen lähiympäristön maisemaa hallitsevat Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen toimintaan kuuluvat rakennukset sekä tiealueet, laajat pysäköintialueet ja metsäalueet.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021.

Selvityksessä tunnistettiin ja rajattiinn luontotyyppikuvio (kuvio 23 kuvassa 7), joka sijoittuu osin kaava-alueen keskiosaan. Kuvio on osin kallioinen sekä osin kuivahkoa kangasmetsää, joka on METSO-kohde luokkaa III ja uhanalainen luontotyyppi. Selvityksen mukaan alueella ei kuitenkaan ole luonnonsuojelulain mukaisia luontotyyppejä. Kuvion edustavuus on kohtalainen (luokka C), mutta luonnontilaltaan vähän heikentynyt (luokka B). (Faunatican raportteja 38/2021)

Raportin kuvauksen mukaan kaava-aluetta halkova metsäalue on osin kallioinen, osin kuivahkoa kangasmetsää. Metsäalue on järeäpuustoinen, ja siellä on joitakin vanhoja kilpikaarnaisia käkkyrämäntyjä. Kalliolla on myös keloja ja maapuita. Kallioisilla kohdilla mänty on valtapuu, kangasmetsissä kallioiden välissä kasvaa myös kuusta ja sivupuuna (enimmäkseen alemmassa latvuksessa) vähän koivua. Alikasvoksessa kasvaa myös pihlajaa. Puustoa on kevyesti poimittu / harvennettu, mutta se on kuitenkin melko eri-ikäisrakenteista. Vallitsevassa latvuskerroksessa puiden läpimitta rinnankorkeudella on 25–45 cm. Lahopuuta on arviolta 3–5 m^3/ha. Pensaskerroksessa kasvaa katajaa ja kenttäkerroksessa puolukkaa, kanervaa, metsälauhaa, mustikkaa, sananjalkaa, oravanmarjaa ja kangasmaitikkaa. Pohjakerroksessa vallitsevat kynsisammalet ja seinäsammal. Alue kuuluu arvoluokkaan III, joka on määritelty kohtalaisen arvokkaaksi, paikallisesti merkittäväksi kohteeksi.



Kuva 7. Ote kartasta: Arvokkaat luontokohteet ja tarkastetut geologiset kohteet Aviapoliksen alueella (Nieminen & muut, 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021: Kuva 6). Suunnittelualueen likimääräinen rajaus on esitetty punaisella katkoviivalla.

Kuva 8. Valokuva luontotyyppikuvion nro 23 alueelta (Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021: s. 182).

Kaava-alueella ei tehty havaintoja erityisesti huomioitavista lintulajeista tai lepakoista vuosien 2020-2021 selvityksien yhteydessä. Liito-oravaa ei havaittu Aviapoliksen alueelta, vaikka alueella on lajille soveliasta elinympäristöä. Selvityksen mukaan kohteen voimakas eristyneisyys ympäröivistä alueista lienee tärkeimpiä syitä asuttamattomuudelle. (Faunatican raportteja 38/2021)

Vesistöt ja vesitalous

Vajaa puolet kaavamuutosalueesta on nykyisin päällystetty asfaltilla. Loppuosa on kalliometsää ja hiekkakenttää.

Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee Krakanojan valuma-alueella ja lähellä Palo-ojan valuma-aluetta. Kirkonkylänojan ja Krakanojan vesistöt ovat merkittäviä pienvesikohteita, joissa on havaittu muun muassa uhanalaista meritaimenkantaa. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan (kuva 9) mukaan kaava-alue sijaitsee kallioisella alueella (kallio 0–1 m syvyydellä maanpinnasta).

Pohjatutkimukset on esitetty kuvassa 10. Kaava-alueella on tehty pohjatutkimuksena kolme porakonekairausta ja kaksi pohjaveden mittauspistettä. Pohjatutkimusten mukaan maaperä on moreenia ja kairaukset ovat päättyneet kallioon. Kairaukset ovat ulottuneet alle 1 m syvyyteen.

Kaava-alueella on kaksi pohjaveden mittauspistettä. Alueen eteläpuolella pohjavesi on mitattu vuosina 2007-2010 tasolla +44,5…+47,2, eli korkeimmillaan noin 3 m syvyydellä maanpinnasta.

Alueen pohjoispuolella pohjavesi on mitattu vuosina 2014-2018 tasolla +36,7…+47,8, eli noin 0,8 m maanpinnan yläpuolella.

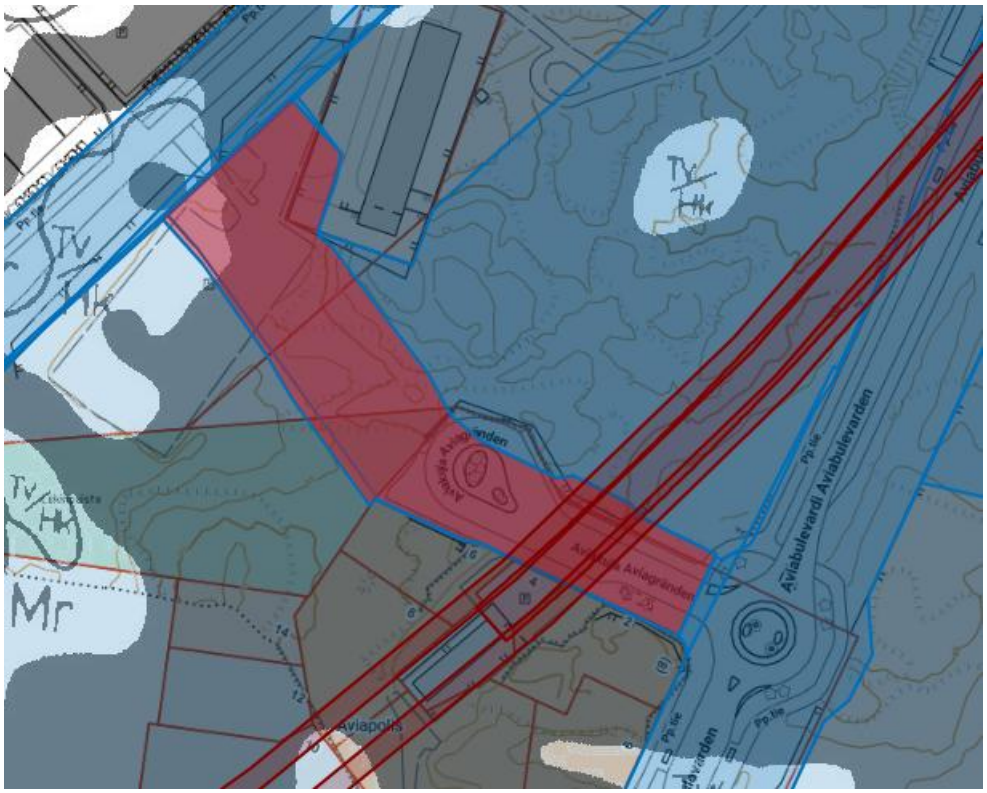
Kaava-alueen alla kulkee Kehäradan rautatietunneli (kuva 9). Tämä tulee huomioida suunnittelussa ja rakentamisessa.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Kitkamaan ja kallion alueilla perustamistapa voi alustavan arvion mukaan olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen.

Alustavan arvion mukaan kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.



Kuva 9. Maalajikartta (mustavalko, ei mittakaavassa!).
Selitykset: Tumman harmaa väri= avo- tai ohuen irtomaakerroksen peittämä kallio;
Tv/Hk = pintakerros turvetta enintään 0,9 m syvyyteen ja maaperä hiekkaa 1 m syvyydessä.

Topografia

Jo rakennettu katualue ja länsipään hiekkakenttä ovat pääosin melko tasaisia. Kaava-alueen korkein kohta sijoittuu kaava-alueen keskivaiheille kalliometsään, jossa maanpinta kohoaa korkeimmillaan noin 51 metriin merenpinnan yläpuolelle. Kaava-alueen matalin kohta sijoittuu kaava-alueen länsireunaan Turbiinitien lähelle, jossa maanpinta jää noin 47 metriin merenpinnan yläpuolelle.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Veromiehen kaupunginosassa oli Vuoden 2022 lopussa 1 996 asukasta. Vantaalla on neljä alle sadan asukkaan kaupunginosaa, joihin myös Lentokenttä kuuluu. Vuoden 2022 lopussa Lentokentän kaupunginosassa oli 10 asukasta. Koko Aviapoliksen suuralueella asui vuoden 2022 lopussa 20 941 ihmistä. *(Vantaan väestö 2022/2023)*

Asuminen

Suunnittelualueelle ei sijoitu asuinrakennuksia. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä on vuonna 2020 hyväksytty asemakaava-alue Aviapolis eteläinen (kaava numero 002417), jossa on osoitettu asuinkerrostaloalue Aviakujan ja Aviabulevardin varteen. Kyseinen kaava mahdollistaa asumista noin 600 uudelle asukkaalle. Kaavaa ei vielä ole toteutettu. Suunnittelualueen pohjoispuolelle on tekeillä kaavamuutos Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle (numerolla 002564), jossa on tavoitteena asumista noin 400 uudelle asukkaalle. Kaavamuutos on vielä kesken.

Palvelut ja työpaikat

Aviapoliksen työpaikkamäärä on omaa luokkaansa, siellä sijaitsee kolmasosa kaikista Vantaan työpaikoista. Alueeseen kuuluu työpaikkojen määrällä mitattuna Vantaan kolme suurinta kaupunginosaa, Lentokenttä, Veromies ja Pakkala. Vuonna 2022 työpaikkoja oli 41 800, joista noin joka kolmas oli kuljetuksen ja varastoinnin parissa ja useampi kuin joka neljäs kaupan alalla. *(Työpaikat Vantaalla 2012–2022)*

Aviapoliksen veturina on toiminut valtakunnallisesti merkittävä Helsinki-Vantaan lentoasema, jonka ympärille on rakennettu yrityksille toimitiloja ja muita palveluja. Lähelle on rakentunut muun muassa WTC Helsinki Airport ja Technopoliksen Aviapolis kampus sekä Kehä III:n pohjoispuolelle Gate 8 BusinessPark. Lentokentän lisäksi työpaikkojen syntymiseen ovat vaikuttaneet sijainti keskellä Vantaata sekä aluetta halkovat suuret valtaväylät. Kehä III:n molemmin puolin onkin muodostumassa yhtenäinen työpaikkanauha, jossa on varasto-, teollisuus-, liike- ja toimistorakennuksia. *(Vantaa alueittain 2015)*

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaupunkikuva on rakennettua ympäristöä sekä metsää ja rakennuskanta koostuu Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan liittyvistä suurimittakaavaisista liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksista. Veromies sijaitsee liikenteellisesti keskeisellä paikalla. Joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset Kehäradan avauduttua kesällä 2015.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella ei sijaitse arvokkaita rakennetun kulttuuriympäristön kohteita. Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Kaavamuutosalueen keskelle ulottuu pääosin Aviakujan eteläpuolelle kaavoitetun (kaava numero 002417), lähivirkistysalueen, Lokinpuiston, yksi kulmaus. Kaavamuutosalueen pohjoispuolelle on suunnitteilla Sääskenpuisto. Kaava-alueen läheisyydessä sijaitsee lisäksi Tiiranpuisto ja Karhumäenkallio, jotka ovat rakennettuja virkistysalueita. Tikkurilantien toisella puolella etelässä sijaitsee Plootukallio. Vähän yli kilometrin päässä sijaitsevan Osumapuiston kautta on yhteys laajempiin seudullisiin virkistysalueisiin.

Liikenne

Autoliikenne

Turbiinitie ja Aviabulevardi, joiden välissä Aviakuja sijaitsee, ovat Aviapoliksen keskustan alueen kokoojakatuja. Ne liittävät kaavamuutosalueen valtakunnallisesti ja seudullisesti keskeisiin Tikkurilantiehen ja Tikkurilantien kautta Lentoasemantiehen. Näiden teiden kautta alueelta on yhteys seudulliseen päätieverkkoon, mm. Tuusulanväylälle ja Kehä III:lle.

Julkinen liikenne

Aviapoliksen juna-aseman lähin eteläinen sisäänkäynti on vain noin 150 m päässä kaava-alueen itäisestä reunasta Aviabulevardin varrella. Junat liikennöivät sekä Tikkurilan että Huopalahden suuntiin ruuhka-aikana 10 minuutin välein. Matka-aika Tikkurilaan on alle 10 minuuttia, Myyrmäkeen noin 15 minuuttia ja Helsingin keskustaan noin 30 minuuttia. Lähimmät paikallisliikenteen bussipysäkit sijaitsevat noin 50 m päässä Aviabulevardilla. Lentokentälle on vain noin kilometrin kävelymatka.

Vantaan ratikan on suunniteltu kulkevan Aviabulevardia pitkin. Kaavamuutosaluetta lähin ratikkapysäkki (Aviapolis eteläinen) on suunniteltu Aviabulevardin etelä päähän, Aviapoliksen juna-aseman viereen.

Kävely ja pyöräily

Aviabulevardilla, Turbiinitiellä ja Tikkurilantiellä kulkee jalankulun ja pyöräilyn reittejä. Pääpyöräreitit kulkevat Tikkurilantiellä ja Karhumäentiellä. Lähimmät pyöräliikenteen tavoiteverkon mukaiset pyöräilyn baanat on osoitettu Turbiinitielle ja Tikkurilantielle. Aviakujan pohjoisreunalle on suunniteltu yhdistetty jalankulun ja pyöräilyn reitti ja eteläreunalle eroteltu jalankulun ja pyöräilyn reitti.

Vesihuolto

Asemakaavamuutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

Alue kuuluu Lentoaseman painepiiriin. Käyttövesi tulee alueelle Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön ja Aviapoliksen alueen paineenkorotuspumppaamoiden kautta.

Alueen painetasot vaihtelevat välillä +86 m - +87 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Alueen jätevedet johdetaan Aviabulevardin kautta Aviapoliksen halki Tuusulanväylän alitse Köyhämäen mittausasemalle. Mittausasemalta vedet johdetaan Keski-Uudenmaan vesiensuojelun kuntayhtymän viemäritunneliin ja lopulta Viikinmäen keskuspuhdistamolle.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkostossa osin Aviabulevardin kautta Kirkonkylänojaan ja osin Finavian omistamien hulevesien käsittelyjärjestelmien kautta Krakanojaan.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Kaukolämpöjohdot tulevat Aviakujan itäosaan Aviabulevardilta.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueen itäosaan Aviabulevardilta.

Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Kaava-alueen länsiosa sijaitsee lentomelun lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB) ja itäosa lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55dB).

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.1.2023*) mukaan lähin merkittävä melulähde suunnittelualualueen ympäristössä on kaava-alueen itäpuolella kulkeva Lentoasemantie. Lentoasemantien meluvaikutukset eivät kuitenkaan ulotu kaava-alueelle.

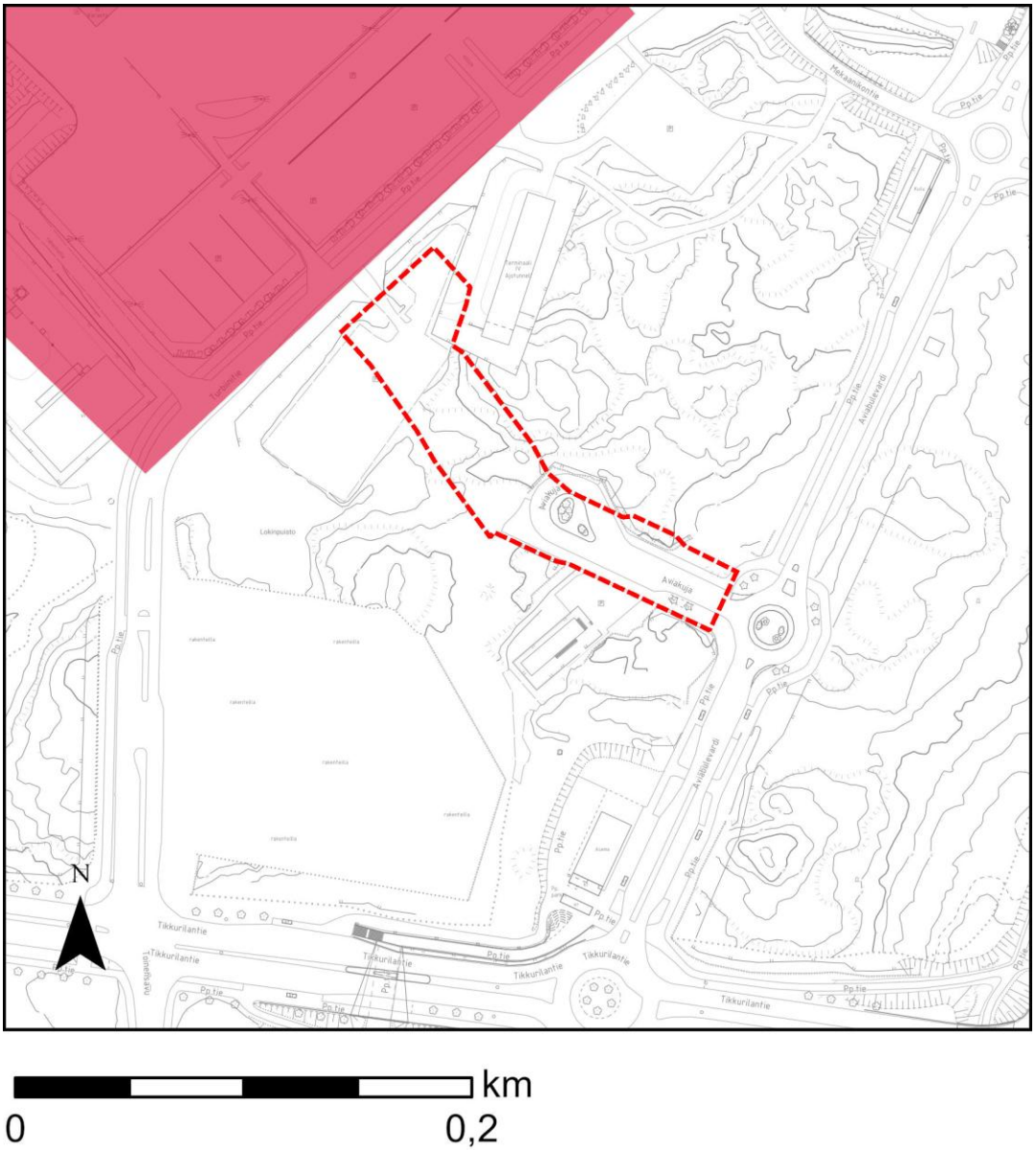
Vantaan meluselvityksen 2022 mukaiset melutasot ovat päiväsaikaan kaava-alueella lähinnä Turbiinitietä ja Aviabulevardia 55–60 dB ja kauempana niistä 50–55 dB.

Kuva 11. Vuoden 2021 päiväajan melutasot suunnittelualueella (Vantaan karttapalvelut: Tiemelu 2021, päivällä 7–22). Kaava-alueen likimääräinen rajaus on esitetty kuvassa punaisella katkoviivalla.

Pilaantuneet maa-alueet

Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti. Tämän selvityksen mukaan kaava-alueella ei sijaitse PIMA-kohteita.

Vantaan karttapalvelun pilaantuneiden maa-alueiden kartassa kaava-alueen lounaispuolella sijaitsee mahdollisesti pilaantunut maa-alue, joka ulottuu Turbiinitielle, mutta ei kuitenkaan varsinaiselle kaava-alueelle asti.

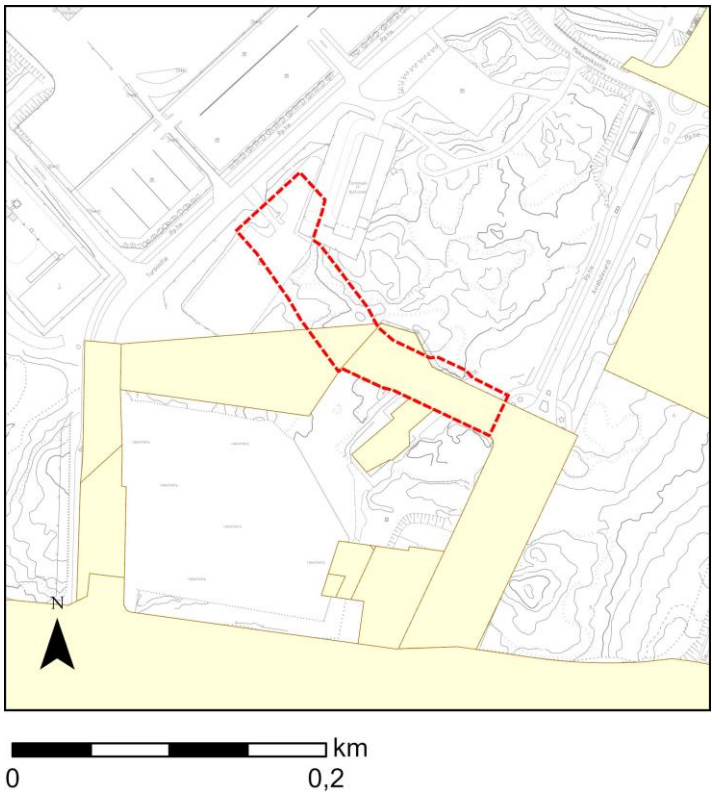


Kuva 12. Suunnittelualueen viereinen mahdollisesti pilaantunut maa-alue. Kaava-alueella ei sijaitse PIMA-kohteita. Kaava-alueen rajaus on esitetty kuvassa punaisella katkoviivalla.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvan asemakaavoitetun katualueen ja puistoalueen. Muut alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
- 092-407-0005-0116, 092-407-0005-0117, 092-423-0004-0044: Finavia Oyj
- 092-423-0004-0044-M0542: Kiinteistö Oy Aviatontti II



Kuva 13. Kaupungin maanomistus on kuvassa vaaleankeltaisella. Kaava-alueen rajaus on esitetty punaisella katkoviivalla.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen
- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.

- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakuntakaavaa, 4. vaihemaakuntakaavan tuulivoimaratkaisua sekä hallinto-oikeuden päätöksen myötä voimaan jääviä merkintöjä ja määräyksiä.

Uusimaa-kaavan 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.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alue sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeen (ruskea ruutu-rasteri) ja Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennealueen rajalle. Suunnittelumääräysten mukaan pääkaupunkiseudun ydinvyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaammin rakennettavana alueena. Kaava-alueen halki kulkee etelä-pohjois-suuntaisesti Lentoradan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva).

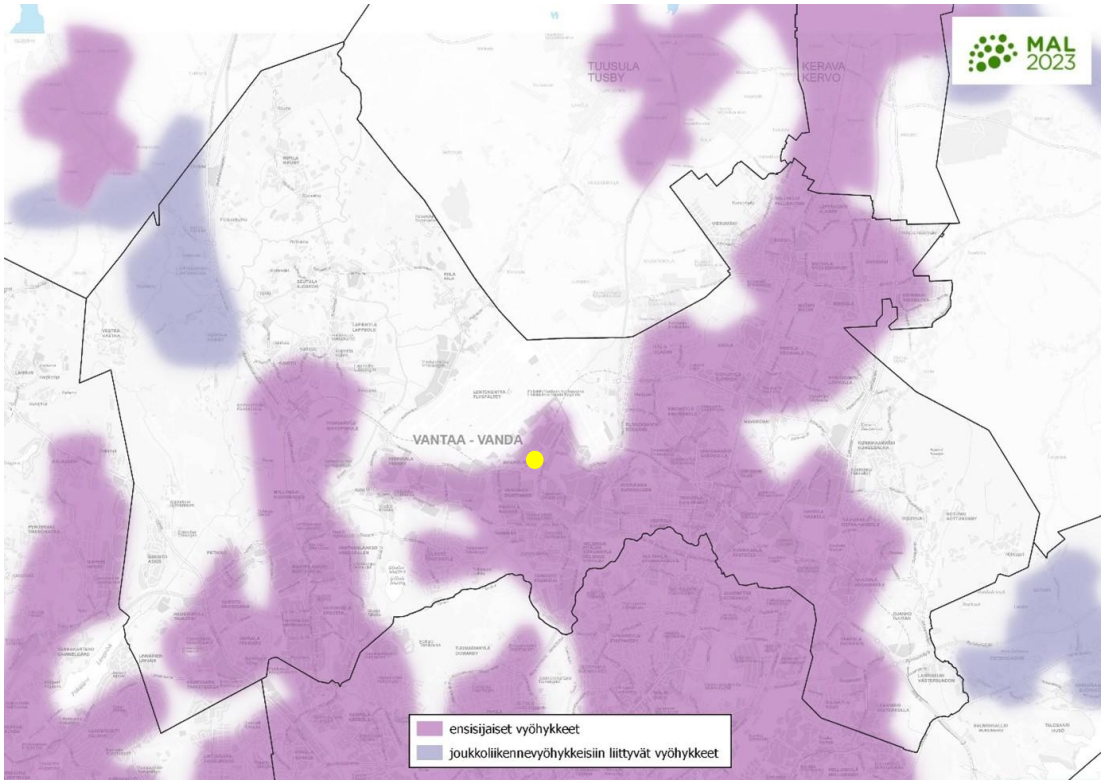
Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.

Kuva 14. *Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelualueen likimääräinen sijainti on osoitettu pienellä keltaisella ympyrällä.*

MAL 2023 -suunnitelma

MAL 2023on 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. 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.



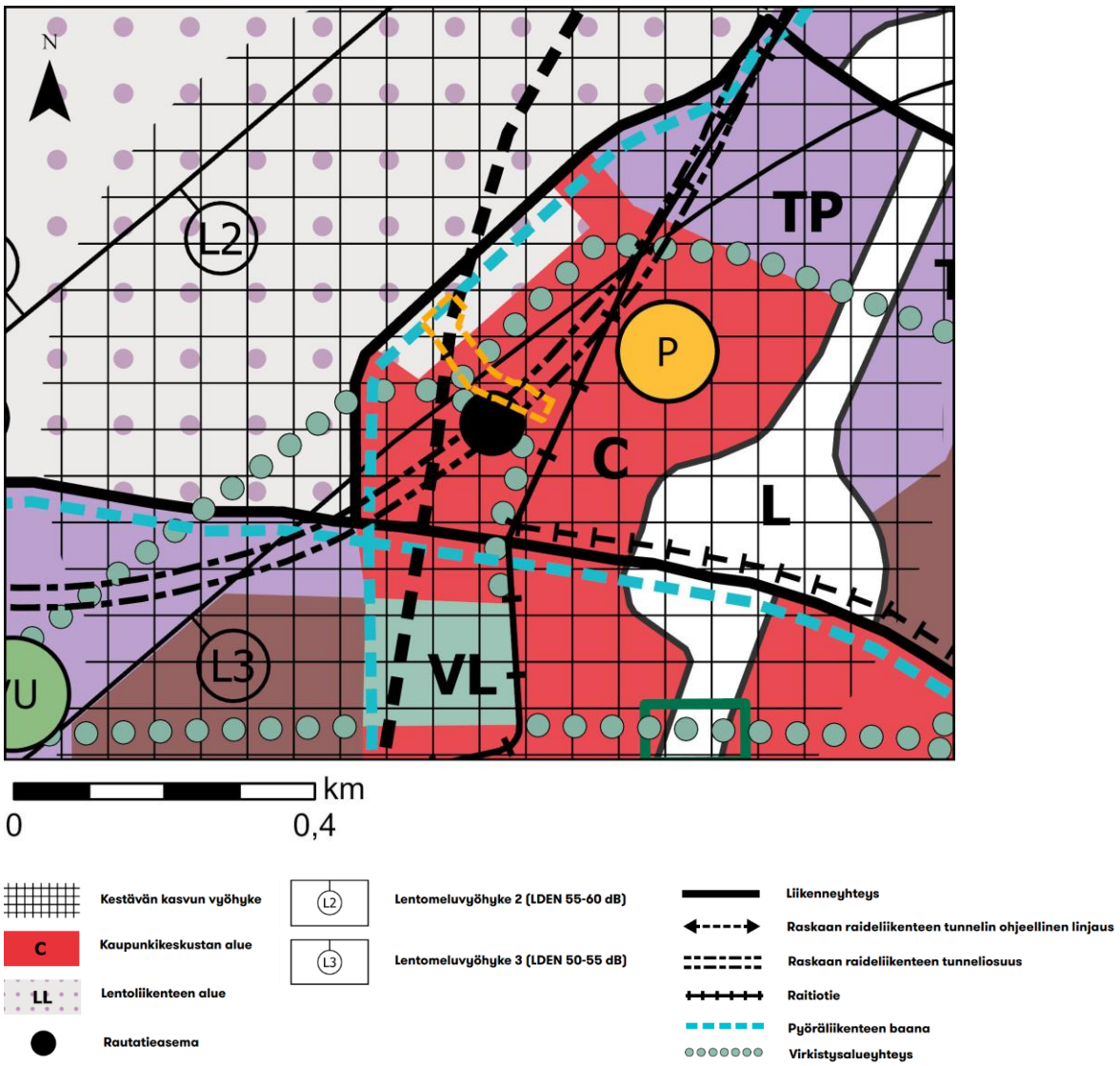
Kuva 2. Ote MAL 2023 -suunnitelmasta. Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on merkitty keltaisella pallolla.

Yleiskaava 2020

Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen itä- ja keskiosa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), ja länsiosa lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alue sijoittuu kokonaisuudessaan kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruuturasteri). Alueen läpi kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (mustat pistekatkoviivat) ja raskaan raideliikenteen

tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (vihreä palloviiva). Suunnittelualueen länsireunalle on osoitettu pyöräliikenteen baana (turkoosi katkoviiva). Lentomeluvyöhykkeiden 2 (LDEN 55-60 dB) ja 3 (LDEN 50-55 dB) välinen raja sijoittuu kaava-alueen keskelle. Alueen eteläpuolella on rautatieasema (musta pallo). Alueen länsipuolella kulkee tärkeä liikenneyhteys (musta paksu viiva) ja itäpuolella raitiotien reitti (musta viiva poikkiviivoilla).

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4–8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.



Kuva 3. Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu oranssilla katkoviivalla.

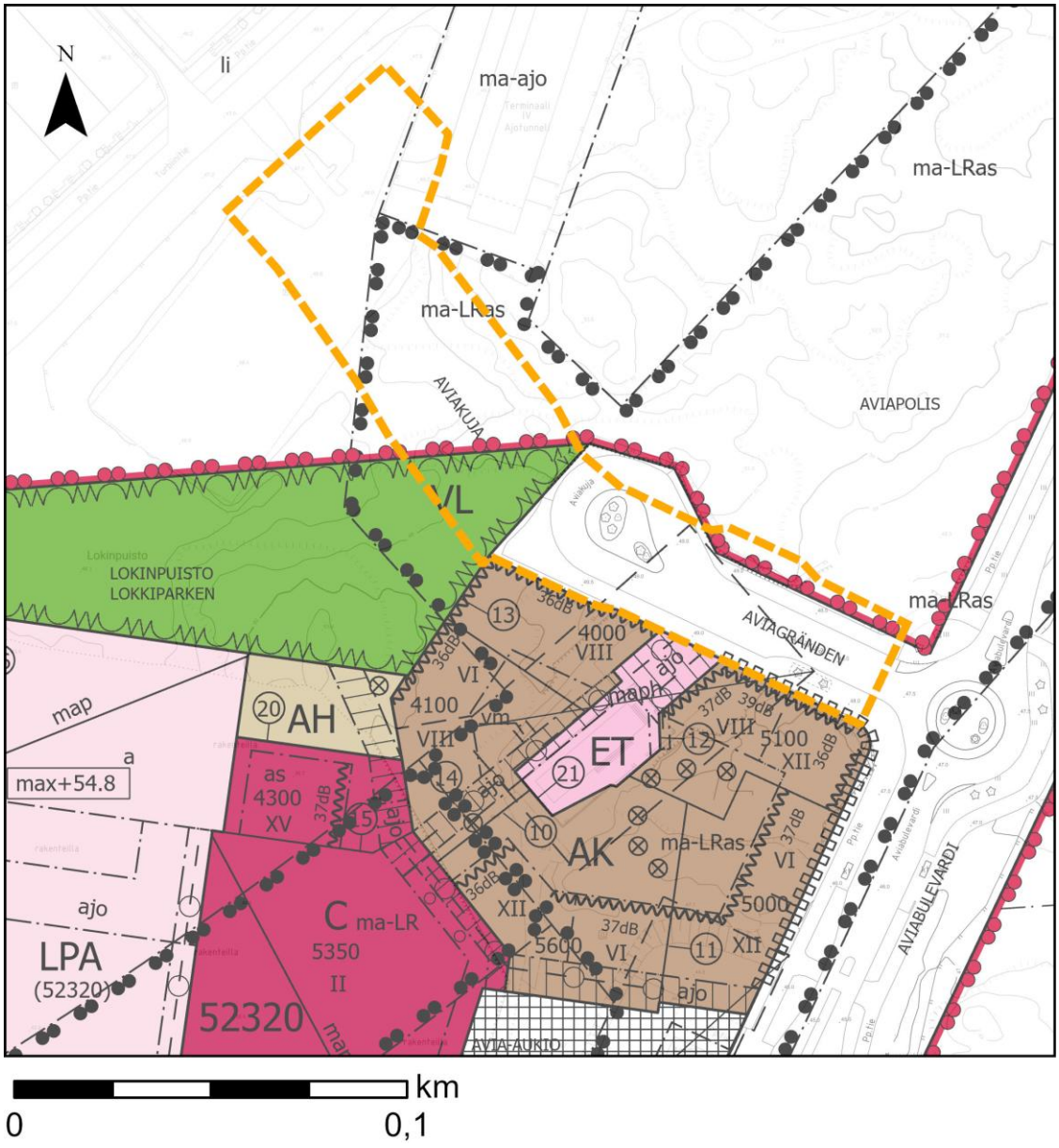
Asemakaava

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella lentokenttäaluetta (LL), lähivirkistysaluetta (VL) sekä katualuetta. Maanalaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu osittain maanalaiselle rautatieasemalle varattu alueen osa (ma-LRas) sekä alueen osa, johon saa sijoittaa maanalaisiin tiloihin johtavan ajoliuskan (ma-ajo). Maanalaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu myös

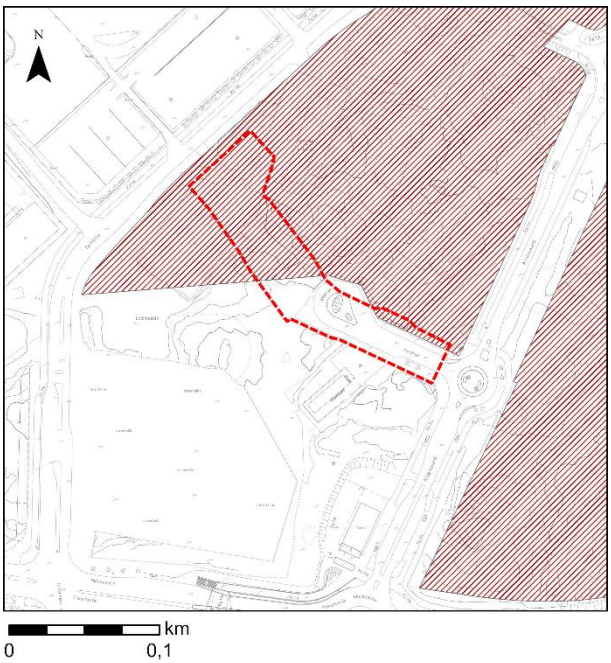
osittain ohjeellinen tila, johon saa sijoittaa maanalaisista tiloista maanpinnalle tai rakennukseen johtavan portaan, hissiyhteyden, hätäpoistumistien, ilmanvaihtokuilun ja näihin liittyvät tekniset tilat suojavyöhykkeineen (maph).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraava asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

- Asemakaava Lentokenttä 1, 530100 (Sm 5.3.1981)
- Asemakaavan muutos kortteli 52320 sekä katu- ja torialueet, 002151 (KV 14.12.2015)
- Maanalainen asemakaava Kehärata 4, 530800 (KV 18.6.2012)



Kuva 17. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alue on rajattu oranssilla katkoviivalla.



Rakennuskielto

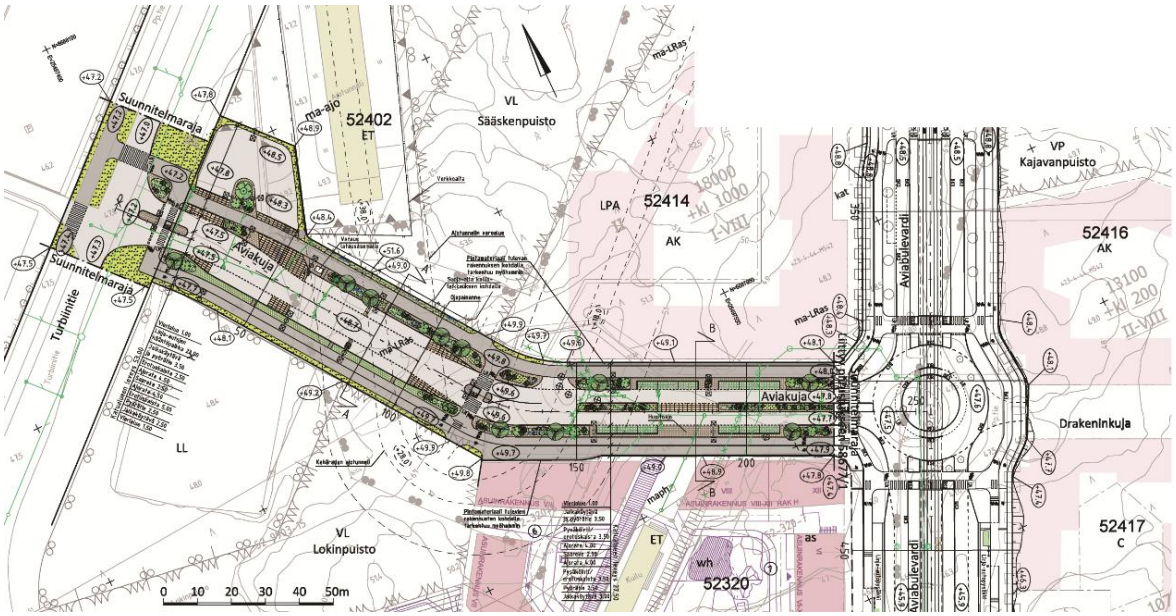
Kaava-alueen länsiosassa on voimassa rakennuskielto 90099R. Rakennuskielto on annettu asemakaavan muuttamista varten, koska voimassa oleva kaavatilanne on ristiriidassa kaavoituksen tavoitteiden kanssa. Alueelle valmistellaan mm. maankäytön suunnitelmia ja raitiotietä. Rakennuskieltoalueella on tekeillä Aviapoliksen keskustan ja Vantaan ratikan kaavamuutoksia.

Kuva 4. Rakennuskieltoalue osoitettu kuvassa punaisella viivarasterilla. Kaava-alueelle osuu osa rakennuskieltoaluetta 90099R. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on rajattu punaisella katkoviivalla.

Muut päätökset ja suunnitelmat

Katu- ja puistosuunnitelmat

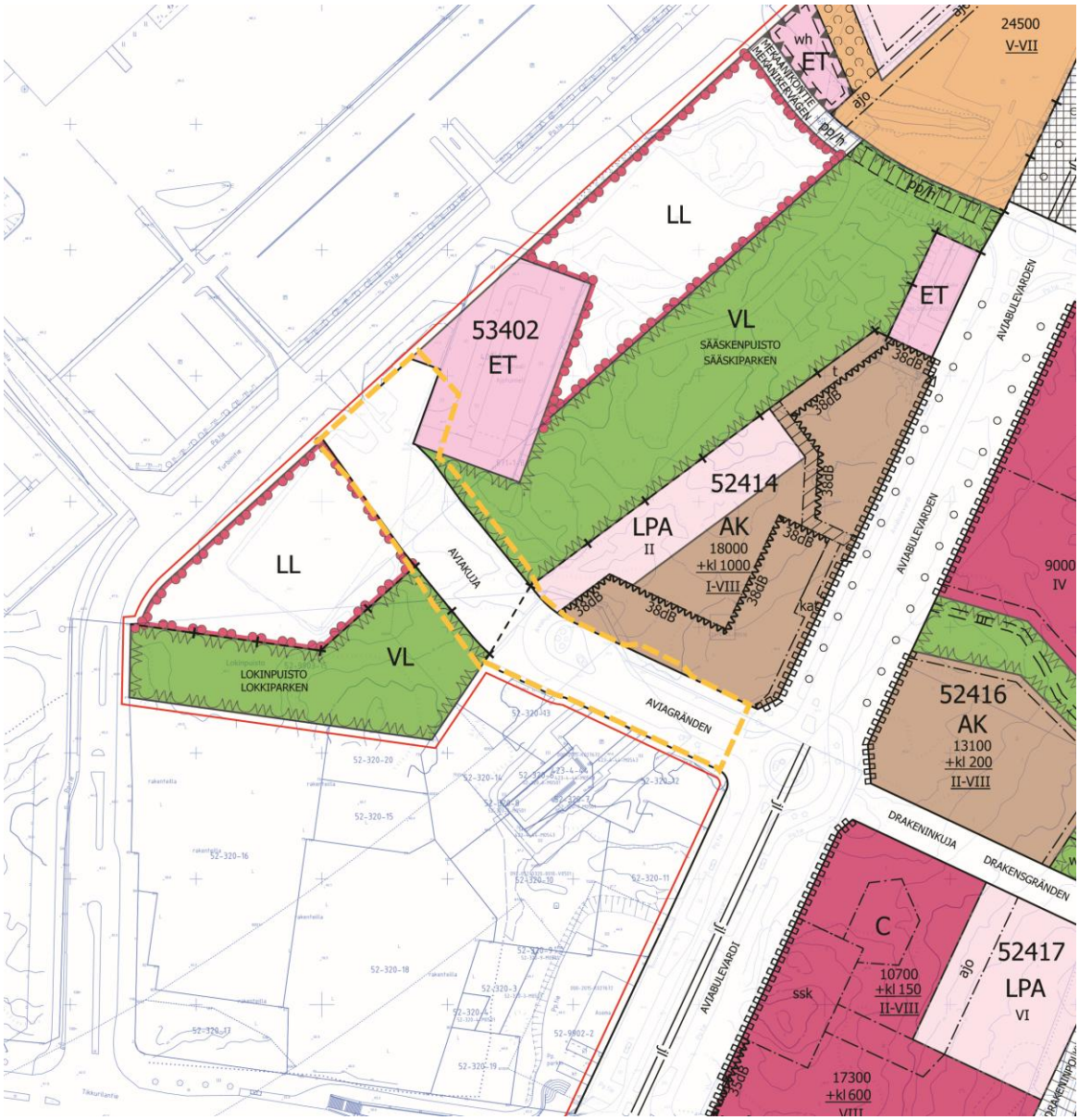
Kaavaehdotus perustuu Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen (Ramboll 1.11.2023). Suunnittelualueella parannetaan jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita. Samalla suunnitellaan katujen valaistus.



Kuva 23. Aviakujan katusuunnitelmaluonnos, välillä Turbiinitie – Aviabulevardi (Ramboll, luonnos 1.11.2023).

Kaavaluonnos 052400, Aviapolis keskusta

Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa (kh 19.6.2023) on esitetty Aviapoliksen keskustan ja sen välittömän lähialueen maankäytön kehityksen kokonaisuus. Asemakaavaluonnoksella on määritelty yleispiirteisesti alueiden käyttötarkoitukset, kuten korttelit, liikenneverkko ja katutilan luonne, joita tulevilla asemakaavamuutoksilla tarkennetaan. Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksessa Aviakuja on muutettu jatkumaan Aviabulevardilta Turbiinitielle asti ja bussien kääntöpaikalle on tehty tilavaraus kadun luoteiskulmaan, sekä varattu tilaa kadun varteen bussien taukopaikoille. Kaavaluonnos on ollut nähtävillä 28.6.-28.8.2023, jonka jälkeen alueen suunnittelua on jatkettu osina kaavamuutoksin.



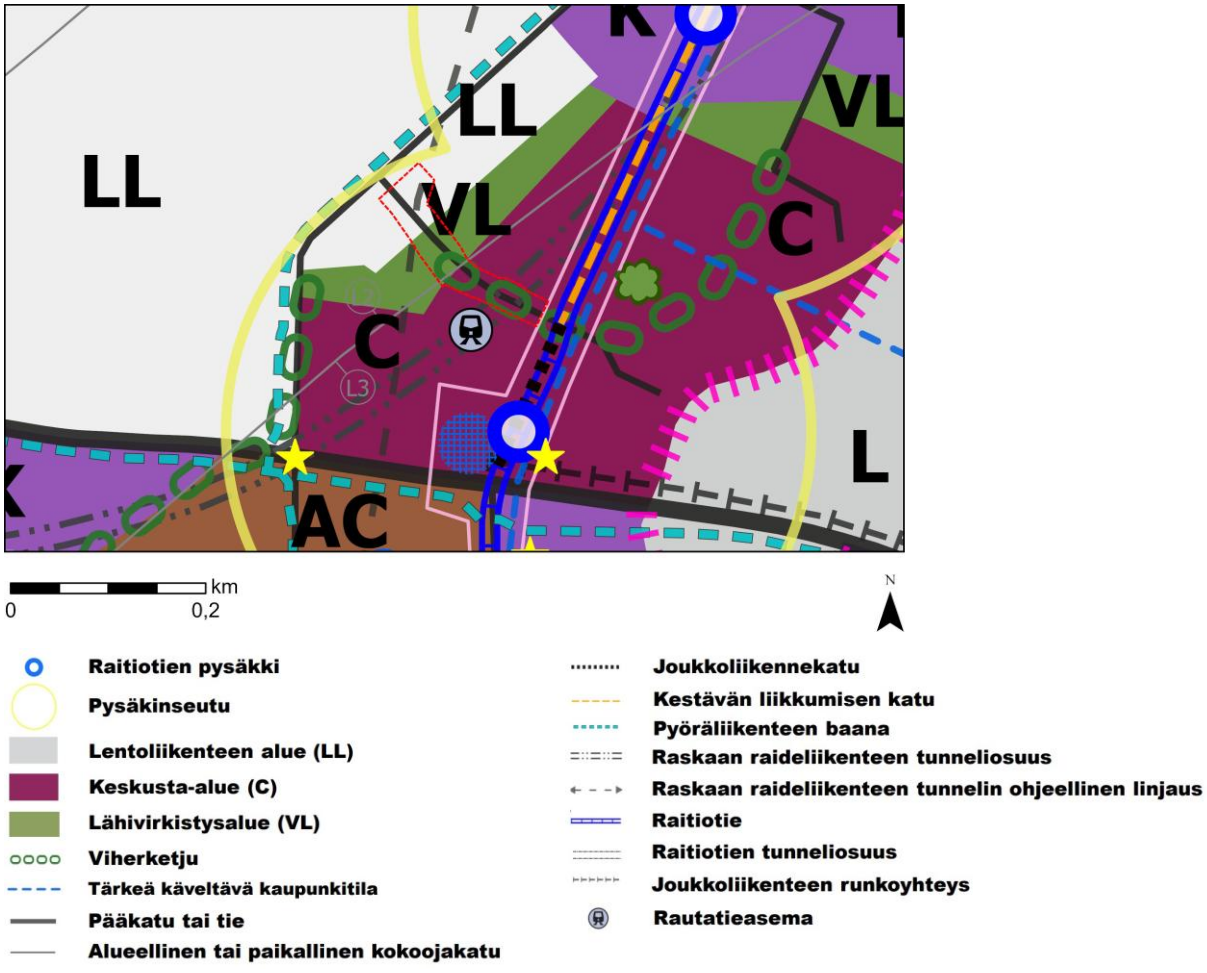
Kuva 24. Ote Aviapoliksen kaavaluonnoksesta (kh 19.6.2023). Asemakaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on osoitettu oranssilla katkoviivalla.

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, kuten taloudelliset vaikutukset. Kaupunginvaltuusto hyväksyi Ratikan kaavarungon 19.6.2023.

Ratikan kaavarungossa kaava-alue on keskusta-aluetta, lähivirkistysaluetta ja lentoliikenteen aluetta. Koko alue kuuluu pysäkinseutuihin, jotka uudistuvat ja rakentuvat kaupunkikehityksen ytiminä. Pysäkin lähiympäristön liikennejärjestelmää on kehitettävä kävely, pyöräily ja joukkoliikenne ensisijaisina liikkumismuotoina. Kaavamuutosalueen sisällä kulkee alueellinen kokoojakatu ja osan matkaa viherketju. Alueen halki kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus ja raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus. Raitiotie, kestävän liikkumisen katu, joukkoliikennekatu, pyöräliikenteen baana ja tärkeä käveltävä kaupunkitila kulkevat alueen vierestä.



Kuva 25. Ote Ratikan kaavarungosta (kv 19.6.2023). Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu punaisella katkoviivalla.

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

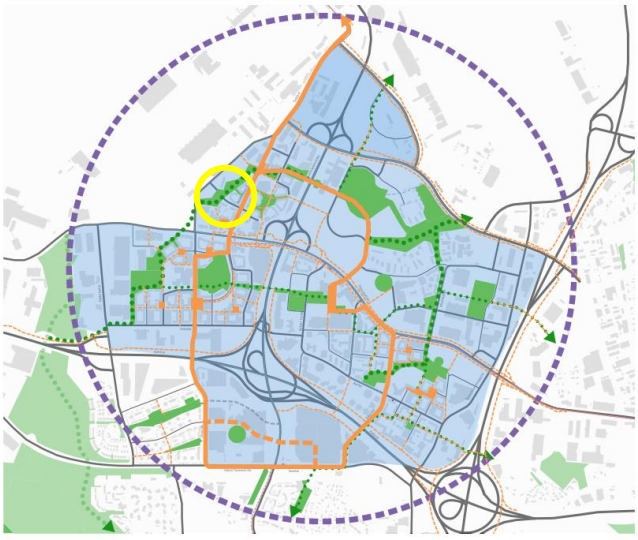
Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on laadittu Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva Vantaan ratikka parantavat kestävän kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun.
3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta.
4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia, jonka kautta maankäytön suunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon.
5. Työssä on laadittu suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on hyväksytty Kaupunkisuunnittelulautakunnassa 19.3.2024.



Kuva 5. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sininen), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Kaava-alueen sijainti on esitetty keltaisella ympyrällä.

Lentorata

Lentorata mahdollistaisi toteutuessaan suoran kaukojunayhteyden sekä suoran yhteyden Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Pääradan kapasiteetti Pasilan ja Keravan välillä on nykyisin lähes kokonaan käytössä. Raideliikenteen kapasiteetin lisääminen parantaisi myös junaliikenteen häiriönsietokykyä sekä mahdollistaisi junatarjonnan lisäämisen matkustuskysynnän kannalta vilkkaimpina ajankohtina. Lisäkapasiteetti avaisi uusia mahdollisuuksia lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiselle, junaliikenteen kilpailun avaamiselle ja vielä jonkin täysin uuden ratasuunnan nopealle raideliikenteelle. Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Helsinki–Vantaan lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen ja vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä.

Lentoradan hanketta koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA) on kuulutettu ja ollut nähtävillä ensimmäisen kerran vuonna 2023 ja yhteysviranomainen antoi alkuvuodesta 2024 YVA-selostuksesta perustellun päätelmänsä. YVA-selostukselle on laadittu täydennys vuoden 2025 aikana ja se on nähtävillä 8.12.2025 - 21.1.2026.

Lentoradan yleissuunnitelman on määrä valmistua vuoden 2026 alussa, jonka jälkeen se laitetaan yleisesti nähtäville. Yleissuunnittelun valmistuttua suunnittelutyö jatkuu ratasuunnitelman laatimisella, joka vie noin kaksi vuotta. Suunnitelmien valmistuttua hanke voi edetä rakentamissuunnitelmaan ja rakentamisvaiheeseen, edellyttäen että hanketta koskeva investointipäätös on tehty. Rakentamisen kesto on arviolta 5–7 vuotta. Hankkeen toteutuessa liikenne radalla alkaisi aikaisintaan 2030-luvun puolivälin jälkeen

(*Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys, Lentorata Oy 3/2025;* Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava)

Lentoradan yleissuunnitelman mukainen maanalainen rautatietunneli sijoittuisi osin asemakaavamuutoksen nro 002598 alueelle. Lentoradan tunneliin liittyville kuiluille on esitetty yleissuunnitelmassa useita vaihtoehtoisia paikkoja, joista osa sijoittuu kaavamuutoksen alueelle.

Kuva 26. Tarkastelu Lentoradan kuilun mahdollisista sijainneista kaavamuutosalueella ja sen läheisyydessä (K6, siniset viivat, kolme vaihtoehtoa) ja ajotunnelista (A6, oranssi nuoli). Tunnelin linjaus

on esitetty mustilla katkoviivoilla. Kaavamuutosalueen likimääräinen rajaus on esitetty karttakuvan päällä punaisella katkoviivalla. (Karttakuva: Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostus, Suomi-rata Oy 6/2023, s. 75.)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Aviakujan alueen kaavoitus tuli vireille 14.2.2024 Aviakujaa laajempana alueena kaavatyössä 002564, Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle. Suunnitelman pohjana oli Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos (052400), joka esiteltiin kaupunkiympäristölautakunnalle 9.5.2023. Aviakujan asemakaavamuutos erotettiin myöhemmin omaksi asemakaavakseen ja se sai työohjelmassa numeron 002598. Aviakujan kaava tuli vireille 23.5.2024.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL, Tukes
- Lentorata Oy, Finavia, AVIA Real Estate

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Aviakujan kaavamuutosalueen asemakaavoitus on alkanut työnumerolla 002564 ja siitä on julkaistu vireilletulo ilmoitus 14.2.2024. Asemakaavamuutoksen 002564 alkamisesta on tiedotettu Vantaan Sanomissa 14.2.2024 sekä kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 1.2.2024 (MRL 62§). Kaavahankkeen 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta (OAS) saatiin 1.7.2024 mennessä 10 mielipidettä. Aviakuja erotettiin omaksi katualueen kaavakseen ja siitä tehtiin uusi OAS numerolla 002598. Kaava 002598 tuli vireille 23.5.2024 ja siitä tiedotettiin kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteitä saatiin 8 kpl.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmista saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Kaavaa nro 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle koskevat mielipiteet ja vastineet:

Caruna Oy:llä, Fingridillä ja Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut huomautettavaa kaavan 002564 osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Ilmailumuseon ja Turvallisuus- ja kemikaaliviraston mielipide ei koskenut Aviakujan kaavamuutosaluetta.

Väyläviraston, Vantaan Energian, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSY), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymän (HSY) ja Lentorata Oy:n mielipiteet ja vastineet niiltä osin, kun ne koskevat Aviakujan kaavamuutosaluetta on esitetty alla.

Väylävirasto:
Kehäradan rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta 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.

Kehäradan rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintatöitä koskevat vaatimukset ja toimenpiteet on esitetty ohjeessa: ”Kehärata, Rakentaminen rautatietunnelin läheisyyteen ennen radan käyttöönottoa ja käytön aikana. Yleisiä ohjeita louhinta ja kalliorakentamistöihin, 4.4.2014".

Suunnittelualueen kohdalla käyttöoikeuden rajoitustaso on + 46 (N60). Edellä mainitun käyttöoikeuden rajoitustaso sekä rautatietunnelin varoaluerajat ohjaavat maanpäällisen rakentamisen suunnittelua ja toimivat rajatasoina, joiden alittaminen varoalueen kohdalla vaatii aina erillistarkasteluja pinta- ja pohjavesiolosuhteiden sekä kalliomekaanisten tekijöiden osalta. Myös käyttöoikeuden rajoitustason ja rautatietunnelin varoalueen ulkopuolella on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen rautatietunneliin.

Haita-aineiden mahdollista kulkeutumista Lentoaseman tunneliin tulee tarkastella alueen kaikissa rautatietunnelin läheisyydessä suunniteltavissa rakennushankkeissa. Alueelle suunniteltavat rakennushankkeet eivät saa vaarantaa suojarakenteita eikä pohjavesiolosuhteissa saa tapahtua sellaisia muutoksia, jotka johtavat kyseisten haitta-aineiden kulkeutumiseen suojaamattomaan rautatietunneliin.

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.

Runkomelun osalta kaavoituksessa on huomioitava, että VTT:n tiedotteita 2468 mukaan runkomelutason ei tulisi ylittää asuinhuoneistoissa, hoito- ja sosiaalihuollon laitoksissa tai majoitustiloissa tunneliradoilla tasoa 30 dB (avoradoilla 35 dB). Kokoontumis- ja opetustiloissa runkomelutason ei tulisi ylittää tasoa 35 dB ja toimisto-, kauppa-, näyttelytiloissa sekä museoissa vastaavasti tunneliradoilla tasoa 40 dB (avoradoilla 45 dB).

Kaavoittajan vastine:
Suunnittelussa huomioidaan Kehärata ja kaavassa on annettu määräyksiä Kehäradan maanalaisen rautatietunnelin huomioimisesta.

Vantaan Energia Oy:
Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Asemakaavan alueelle tulee huomioida tilatarpeet uusille muuntamoille.

Sääskenpuistoon Aviakujan puoleiseen laitaan puistomuuntamo, mahdollisuuksien mukaan puistomuuntamon sijoitus katualueelle, autopaikkojen korttelialueelle (LPA) pysäköintirakennukseen kiinteistömuuntamon tilavaraus sekä AK korttelialueelle kiinteistömuuntamon tilavaraus.

Muuntamotarpeet asemakaavakarttaan tulee merkitä puiston osalta Aviakujan laitaan vm- merkinnällä ohjeellisella rakennusalalla, jolle saa sijoittaa muuntamon. Kaavakartassa ja -määräyksissä tulee huomioida myös edellä mainitut muut muuntamotarpeet LPA ja AK korttelialueille.

Kaavoittajan vastine:
Maakaapeleiden sijainti huomioidaan suunnittelussa. Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n kanssa on sovittu, että muuntamoita ei sijoiteta Aviakujan katualueelle.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSY)

Tulevaisuudessakin Aviakujan kääntöpaikalle on edelleen keskeinen tarve. Joukkoliikennepalvelun sujuvuuden ylläpitämiseksi tämän päätepysäkin tulee tarjota taukomahdollisuudet kuljettajille ja riittävästi tilaa busseille sekä vaihtoautoille. Bussien kääntöpaikalta tulee olla mahdollisimman lyhyt etäisyys taukopaikalle. Tarkemmin päättyviä bussilinjoja ja mahdollisia laituritarpeita tulee käsitellä erikseen HSL:n ja Vantaan kaupungin välillä. HSL haluaa olla mukana jatkosuunnittelussa.

Kaavoittajan vastine:
Aviakujalle on varattu tila bussien kääntöpaikalle ja pysäköintipaikoille. Sujuva julkinen liikenne huomioidaan suunnittelussa. Kuljettajien taukopaikka on suunniteltu sijoitettavan Aviakujan eteläpuolisessa kaavassa nro 002417 Aviakujan laidalle asuinkerrostalojen korttelialueelle kortteliin 52320: ”Aviakujan varrelle ensimmäisenä rakennettavan rakennuksen maantasokerrokseen tulee asemakaavassa osoitetun rakennusoikeuden lisäksi varata joukkoliikenteen kuljettajien sosiaalitila, jonka on oltava kooltaan noin 40 k-m^{2}”. Tarvittaessa olemme yhteydessä HSL:ään alueen jatkosuunnittelun osalta.

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY):
Kaavamuutosalueen eteläosassa Aviakujalla ja pohjoisosassa suunniteltujen uusien rakennusten ja Mekaanikontien välissä sijaitsee vuonna 2012 rakennettua vesihuoltoa. Kaavamuutosaluetta idässä rajaavalla Aviabulevardilla on myös rakennettua vesihuoltoa. Osa muutosalueen vesihuollosta on joko siirrettävä uusien rakennusten tieltä, tai niille on merkittävä kaavaan johtorasite. Uutta vesihuoltoa ei lähtökohtaisesti tarvita, vaan uudet rakennukset voivat liittyä Aviabulevardin rakennettuun vesihuoltoon.

Kaavoittajan vastine:
Mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset on selvitetty Aviakujan katusuunnittelun yhteydessä.

Lentorata Oy:
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut aluetta koskevat suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

Suomi-rata Oy, nykyisin Lentorata Oy, on lausunut Aviapoliksen keskustan asemakaavan muutosluonnosta 28.8.2023, jota ko. asemakaavamuutoksen on tarkoituksena täsmentää.

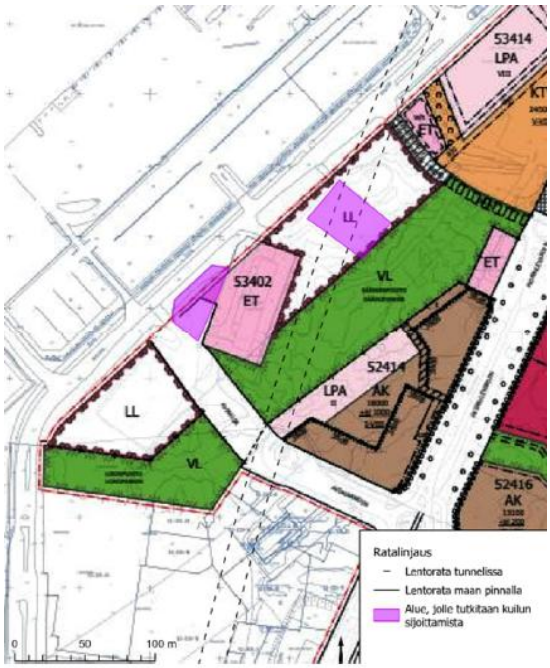
Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Lentoradan yleissuunnitelman käynnistämisestä on kuulutettu Liikenne- ja viestintävirasto sivuilla 13.2.2024 ja kuulutus pidetään nähtävillä 13.3.2024 – 12.4.2024. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024.

Lentoradan esiselvityksessä on tutkittu Lentoradan kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. Rautatietunneliin tarvitaan kuiluja paineentasaukseen ja tekniikan sijoittamista varten sekä poikkeustilanteissa savunpoistoon ja hätäpoistumiseen.

Tarvittavan kuilurakennuksen koko riippuu siitä, sijoitetaanko tekniikkaa kuten savunpoistopuhaltimia tunnelitasolle vai maan pinnalle. Myös mahdollinen palomieshissien tarve vaikuttaa myös hieman kuilurakennuksen kokoon.

Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tullaan tarkentamaan kuilun sijaintia ja kokoa.

Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla.



Rautatietunneli: Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa tunnelin katon sijoittuessa alueella noin tasoon 0… + 2 (N60). Lentorata risteää kalliossa Kehäradan tunnelin kanssa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella. Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Raideliikenteen runkomelu ja tärinä: Lentorata Oy muistuttaa, että kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Yhtiö on julkaissut verkkosivuillaan selvityksen Lentoradan tärinä ja runkomelu, esiselvitys, jossa tutkittiin Lentoradan aiheuttamia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia ratalinjauksen läheisiin rakennuksiin. Mallinnustulosten perusteella määritettiin laskennassa käytetyille ratapisteille vaimennustarpeet, joilla kaikissa rakennuksissa saavutetaan runkomelun ohjearvot. Runkomelun vaimennustarvetta on arvioitu myös tulevaa maankäyttöä varten. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Kaavoittajan vastine:
Lentorata Oy on antanut yhtenevän mielipiteen 002598, Aviakujan kaavasta ja siihen annetaan vastine seuraavan otsikon alla.

Kaavaa 002598 Aviakuja koskevat mielipiteet ja vastineet:

Vantaan kaupunginmuseolla, Turvallisuus- ja kemikaalivirastolla ja Fingrid Oy:llä ei ollut huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Helsingin seudun ympäristöpalvelut -

kuntayhtymän (HSY), Vantaan Energia Oy:n ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n, Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymän (HSY) ja Lentorata Oy:n mielipiteet ja vastineet on esitetty alla tiivistetysti.

HSY:
Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset.

Kaavoittajan vastine: Mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset on selvitetty Aviakujan katusuunnittelun yhteydessä.

Vantaan Energia:
Vantaan Energia haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli maakaapeleita tai putkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. Uudelle puistomuuntamolle tarvitaan tilavaraus katualueelle tai puiston puolelle kujan pohjoispuolelle. Muuntamolle tarvitaan asemakaavakartalle muuntamon rakennusalan osoitus vm-merkinnällä.

Kaavoittajan vastine:
Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille. Puistomuuntamon sijoittamista on alustavasti tutkittu puiston puolelle, Aviakujan kaavamuutosalueen ulkopuolelle.

HSL:
Suunnittelualueelle tulee toimiva bussiliikenteen kääntöpaikka. HSL on mielellään mukana asemakaavan jatkosuunnittelussa sekä terminaalin että yleisemminkin kestävien kulkumuotojen osalta. Aiemmissa suunnitelmissa terminaalin toimivuus ei ole ollut optimaalinen johtuen Turbiinitien risteyksen paikasta lähellä kääntöpaikan ulosajoa. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota Aviabulevardin läpiajoliikenteen hillitsemiseen, jotta bussien liikennöinti pystytään turvaamaan. Myös kuljettajien sosiaalitilat on otettava erityiseen huomioon.

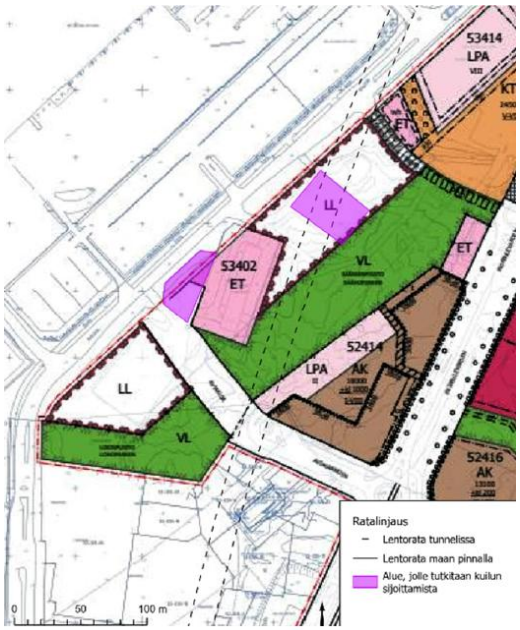
Kaavoittajan vastine:
Kääntöpaikan sijoittuminen lähelle Turbiinitietä on maankäytöllisesti järkevää. Liikennetarkasteluissa ratkaisu on myös arvioitu toimivaksi. Aviakujan ja Turbiinitien liikennemäärän arvioidaan vuoden 2050 ennusteessa olevan kohtuulliset (reilu 2000 ja reilu 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa), eikä kaduilla ei pitäisi esiintyä merkittävää jonoutumista. Aviakujalta Turbiinitielle käännyttäessä mahtuu useampi henkilöauto odottamaan vuoroaan ennen kuin jono tulisi bussien kääntöpaikan eteen. Mikäli kääntöpaikan ulosajon tukkeutumista alkaisi kuitenkin esiintyä voidaan harkita risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Risteysruudukolla muistutetaan autoilijoita jättämään kääntöpaikan ulosajon kohta vapaaksi. Aviakujan jatkaminen Turbiinitielle rauhoittaa ratikan ja bussien terminaalialuetta Aviabulevardin eteläpäässä, koska muu ajoliikenne ohjataan Turbiinitien ja Aviakujalle kautta. Sosiaalitilat on huomioitu voimassa olevassa asemakaavan muutoksessa nro 002417 (kv 8.3.2021), joka sijaitsee Aviakujan vieressä.

Lentorata Oy:
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut aluetta koskevat suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024 sekä yleissuunnitelman laadinnan kesäkuussa 2024.

Lentoradan esiselvityksessä on tutkittu Lentoradan kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Seuraavissa

suunnitteluvaiheissa tullaan tarkentamaan kuilun sijaintia ja kokoa. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla.



Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa. Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Kaavoittajan vastine:
Kaavamuutosaluetta koskevista Lentoradan suunnitelmista on kerrottu kaavaselostuksen luvussa 2.2.1. Lentorata Oy:ltä on pyydetty mielipide kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002598 ei olla tarkastelemassa kuilun sijoittamista, mutta yksi mahdollinen sijainti olisi sen vieressä. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset mm. Lentoradan kuiluja varten. Aviakujan katualueen jatke on tavoitteena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotuksessa on määrätty, että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

AVIA Real Estate Oy (AVIARE):
Aviakujan asemakaavamuutos 002598 on alun perin ollut osa asemakaavamuutosehdotusta 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle, johon liittyvää viitesuunnittelua on tehty AVIA Real Estate Oy:n (AVIARE) ohjaamana. Aviakujan kadun irrottaminen omaksi asemakaava-alueekseen on tapahtunut Vantaan kaupungin ja Vantaan ratikan tahdosta. Finavia ja AVIARE ovat puoltaneet kaavamuutoksen 002564 säilyttämistä yhtenä kokonaisuutena, jolloin ei synny riskiä virheellisestä kaavarajasta alueiden välillä. Tämän lisäksi maankäyttösopimus olisi voitu tehdä

selkeästä kokonaisuudesta. Kadun kaavarajan tulee noudattaa siihen rajautuvien asuinkortteleiden korttelirajaa ja kadun länsiosan kääntöpaikan osalta Finavian hyväksymiä rajoja.

AVIARE kannattaa läpiajattevaa Aviakujaa. AVIARE:n tavoitteena on, että asemakaavamuutos ja sen mukaiset katusuunnitelmat tekevät mahdolliseksi vehreän ja kaupunkikuvallisesti laadukkaan Aviakujan katutilan. Katutila on sovitettava yhteen viereisten kortteleiden ja niiden materiaalien kanssa sekä uuden Aviabulevardin kanssa. Bussien kääntöpaikka ja latauspisteet tulee sovittaa turvalliseen paikkaan liikennettä häiritsemättä. Aviakujan varteen on varattava mahdollisuuksien mukaan joitakin lyhytaikaisia pysäköintipaikkoja viemättä liiallisesti tilaa katupuilta.

Vanhojen kadun rakenteiden purkamisesta ja tarvittavista johtosiirroista on sovittava ennen Aviakujan kaavamuutoksen viemistä Vantaan kaupungin käsittelyyn. Tarvittavat purkutyöt ja johtosiirrot tulee toteuttaa Vantaan ratikan/Vantaan kaupungin kustannuksella ja lähtökohtaisesti Aviakujan toteutuksen yhteydessä esim. Mikäli purku jää asuinkorttelin vastuulle, on tästä sovittava erillinen korvaus maanomistajalle.

Katusuunnitelman mukaan kadun rakentaminen saattaa edellyttää luiskia, jotka on ulotettava myöhemmin rakennettavien asuinkortteleiden alueelle. Tarvittavista luiskista voidaan sopia katukaavan maankäyttösopimuksen yhteydessä. Aviakujan viimeistely on järkevää tehdä rakentamattomien kortteleiden rajalla (jalkakäytävät ja mahdollisesti katupuut) vasta asuinrakentamisen yhteydessä. Lisäksi tulisi sopia mahdollisuudesta käyttää katualueen osia, etenkin osia, joita ei ole rakennettu valmiiksi, asuinkorttelin työnaikaisina tukialueina. Menettelyllä voidaan säästää korttelin 52414 luonnontilaiseksi jätettäviä piha-alueita rakentamisen aikaisilta vaurioilta.

Finavia ja AVIARE edellyttävät lähekkäin sijoittuvien asemakaavamuutosten osalta ensin yhteistä kokonaistarkastelua kaavoista, jolloin tarkastelun yhteydessä käsitellään kaavarajat, Finavian ja KOy Aviatontti I-II ja kaupungin toisilleen luovuttamat alueet sekä sovitaan maankäyttösopimuksen periaatteista. Kokonaistarkastelun ja maankäyttösopimuksen periaatteista sopimisen jälkeen voidaan laatia asemakaavakohtaisia maankäyttösopimuksia, joissa on tarvittavin osin kirjauksia toisten tulevien kaavojen menettelytapojen osalta.

Kaavoittajan vastine:
Asemakaavan ja kaavassa osoitetun katualueen rajaukset on sovitettu yhteen viereisten vireillä olevien asemakaavamuutoksien kanssa. Rajaukset on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle.

Katualueen toiminnot kuten pysäköinti sekä istutukset osoitetaan katusuunnitelmassa. Aviakujan katusuunnitelmaluonnosta on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle. Asemakaavassa on osoitettu katusuunnitelmaluonnoksen (1.11.2023) mukainen katualueen tilavaraus. Katusuunnitelma on tarkoitus asettaa alkuvuodesta 2026 nähtäville.

Kaupunki ja Finavia (ja AVIARE) ovat laatineet yhteistyössä kaavamuutoksen nro 002598 maankäyttösopimusluonnoksen, jonka Finavia on hyväksynyt 16.12.2025. Sopimuksessa on sovittu katutilan ja viereisen suunnitteilla olevan kaavamuutosalueen nro 002564 korttelin yhteensovittamisesta. Nykyisten tarpeettomaksi jäävien katurakenteiden purkamisesta (kuten Aviakujan kääntöpaikasta), johtosiirroista ja kadun luiskista sovitaan asemakaavan maankäyttösopimuksella.

Vantaan ratikka -hanke, AVIARE ja Finavia ovat keskustelleet alueen suunnitelmien ja niiden toteuttamisen yhteensovituksesta. AVIARE on sulautettu osaksi Finaviaa. Ratikkahanke on jatkanut keskusteluja ja yhteensovitustyötä, kuten keskustelua Aviakujan kadun vaiheittaisesta toteutuksesta, Finavian kanssa.

Kaupunki on toimittanut Finavialle ja AVIARE:lle kokonaiskuvatarkastelun muuttuvista alueista, josta ilmenee ratikan kaavojen ja kaavamuutosten nro 002598 ja 002564 rajaukset sekä kyseisten asemakaavamuutosten myötä muuttuvat maanomistuksen muutokset. Asemakaavamuutoksista 002598 Aviakuja ja 002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie on laadittu Finavian hyväksymät maankäyttösopimusluonnokset.

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 2030 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.

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

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden tavoitteet (19.3.2024)

Asemakaavoituksen ja muun detaljisuunnittelun yhteydessä on huomattu, että täydellisen muodonmuutoksen kokevan Veromiehen kaupunginosan suunnittelussa on tarve kaavarunkotasoa pienipiirteisemmälle ohjaukselle sekä yleisille suunnitteluperiaatteille koko alueen kehittämisen ohjaamiseksi ja myös osa-alue-kohtaisia periaatteita. Suunnitteluperiaatetyön tuloksena on syntynyt asemakaavamääräyksiä ja määräysten aihioita käytettäväksi tulevissa asemakaavahankkeissa. Koska Vantaan ratikka tulee yhdistämään Vero-miehen entistä tiiviimmin mm. Pakkalaan, on pohdintoja ulotettu lentoasemalta Kehä III:n eteläpuolelle, Väinö Tannerin tielle ja Tasetielle asti.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työ käsittää neljä osaa:
1. *Kiehtova kaupunki* kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tällaisia ovat mm. korttelirakenteeseen ja kaupunkikuvaan liittyvät ominaisuudet; rakennusten korkeudet, väritys ja materiaalit, laadun paikat sekä muut kaupungin eläväisyyttä ja laadukkuutta lisäävät piirteet.
2. *Käveltävä kaupunki* keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun, sekä kertaa kaupunkiympäristön viihtyisyyteen ja elämyksellisyyteen vaikuttavia asioita. Erityisesti kiinnostavuuden kehän ja onnistuneen kivijalkakerroksen ominaisuudet ovat tärkeitä.
3. *Vihreä kaupunki* jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta, jolla vastataan ilmastonmuutoksen haasteisiin ja lisätään ympäristön terveyshyötyjä. Vihreämmän kaupungin työkaluvalikoimaan on vihertehokkuuden ohelle kehitetty taskupuistot ja viherkadut.
4. *Resurssiviisas kaupunki* esittelee kaavoituksessa käytettävää hiilineutraaliuden prosessimallia. Siinä esitetään, kuinka maankäytönsuunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon ja kuinka tavoitteeseen päästäisiin asemakaavoituksen osalta.

Resurssiviisautta koskevat määräykset kootaan ajantasaiseen datapankkiin, jotta niitä voidaan hyödyntää uusissa hankkeissa.

Vantaan arkkitehtuuriohjelmassa (KV 11.5.2015) linjataan kaupungin kehittämiselle:

- Teemme kaupungissa liikkumisesta ja arjesta tehokasta ja helppoa.
- Varmistamme, että työ, koti ja kauppa lomittuvat kaupunkirakenteessa.
- Teemme asemanseuduista toimivia ja satsaamme julkisiin viihtymisen paikkoihin ja luomme tiloja kulttuurien kohtaamisille.
- Otamme monipuolisen liikkumisen mahdollisuudet mukaan suunnitteluun.
- Säilytämme viherrakenteen vahvana osana kaupungin kehittämistä.

- Arvostamme arkkitehtuuria ja rakennusperintöä.
- Parannamme kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen edellytyksiä ja edistämme kaupunkipyörän mahdollisuuksia.
- Otamme maiseman antamat lähtökohdat huomioon ja säilytämme paikan henkeä luovia elementtejä kuten kallioita ja puita.
- Arvostamme luonnon monimuotoisuutta ja tuomme sen kaupunkikeskustoihin.
- Lisäämme keskustoihin toimivia ja elämyksellisiä siirtymisen ja kohtaamisen paikkoja.
- Korostamme keskeisten väylien ja ratojen arkkitehtuuria ja viherrakentamisen laatua.
- Lisäämme katuestetiikkaa katupuilla ja valaistuksella.
- Toteutamme liikennemuotojen uutta tilanjakoa.
- Varmistamme pyöräilyn laatukäytävien toteutumisen.
- Uudistamme keskustojen pysäköintijärjestelyt esteettisesti korkeatasoisiksi.
- Käytämme ylimitoitettuja katutiloja eri liikennemuotojen, hulevesien tai ympäristötaiteen järjestelyissä.
- Tuomme valon, värin ja taiteen osaksi hyvää arjen arkkitehtuuria.
- Edistämme kaupan saavutettavuutta kaikilla kulkumuodoilla.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksella edistetään kaupungin strategisia linjauksia ratikkakaupungista. Aviakujan jatke on Vantaan ratikka -hankkeeseen liittyvä hanke, jonka yhteydessä osa Aviabulevardista on tarkoitus muuttaa joukkoliikennekaduksi ja muu alueen ajoliikenne on tarkoitus ohjata mm. Aviakujalle ja Turbiinitielle.

Asemakaavaratkaisu perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) katusuunnitelman tilavarauksiin ja 1.11.2023 valmistuneeseen Aviakujan katusuunnitelmaluonnokseen.

Katusuunnittelun lähtökohtana on alun perin ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on Aviakujan katusuunnittelussa muokattu ja tarkennettu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) pohjalta.

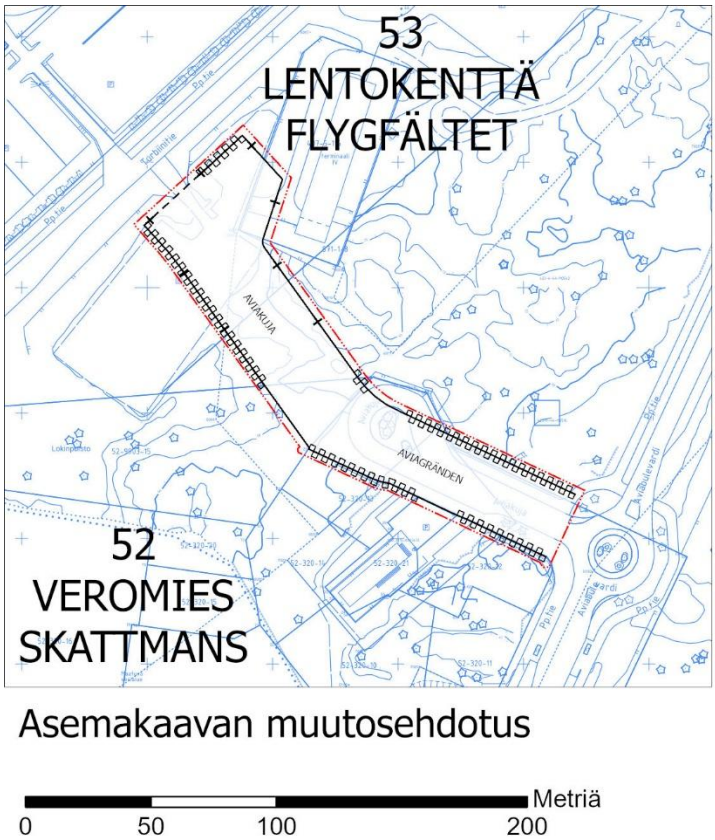
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella jatketaan nykyisin bussien kääntöpaikkaan päättyvää umpikujaa, Aviakujaa, siten että se liittyy Turbiinitiehen. Aviakujan luoteiskulmaan lähelle Turbiinitietä varataan tilaa uudelle bussien kääntöpaikalle ja Aviakujan länsipäähän kadun varteen tilaa bussien taukopysäköinnille. Kuljettajien taukotilalle on jo aiemmin asemakaavoitettu tila Aviakujan eteläpuolella olevaan kortteliin 52320. Aviakujan itäpäähän varataan tilaa autojen kadunvarsipysäköinnille. Katualueelle varataan lisäksi molemmin puolin tilaa jalankulku- ja pyöräreiteille, istutuksille ja paikoin hulevesipainanteille. Kadulle rakennetaan hulevesiviemäröinti. Katualueen suunnitelma perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) katusuunnitelman tilavarauksiin ja 1.11.2023 valmistuneisiin Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksiin.

Asemakaavamuutoksella muutetaan uudeksi katualueeksi yhteensä noin 0,38 ha lentokenttätoimintojen aluetta (LL) ja noin 0,06 ha lähivirkistysaluetta (VL).

Asemakaavamuutoksella muutetaan lisäksi Aviakujan keskellä kulkevaa kaupunginosan rajaa siten että koko kaavamuutosalue kuuluu jatkossa Veromiehen kaupunginosaan.



Kuva 28. Ote kaavamuutosehdotuksesta (19.1.2026).

4.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 0,76 ha.

Liikennealuetta ja katualuetta on yhteensä noin 0,7 ha. Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta noin 0,43 ha. Lentokenttätoimintojen alue pienenee noin 0,38 ha ja lähivirkistysalue noin 0,06 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Katusuunnitelmassa ja asemakaavan muutoksen aluevarauksessa on huomioitu hulevesien hallinnan, jalankulun ja pyöräilyn sekä kasvillisuuden tarpeet. Asemakaavassa on annettu kaupunkikuvaan, kasvillisuuteen, sekä hule- ja työmaavesien käsittelyyn liittyviä määräyksiä.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu katualueesta.

Katualue

Asemakaavamuutoksella jatketaan nykyisin bussien kääntöpaikkaan päättyvää umpikujaa, Aviakujaa, Aviabulevardilta Turbiinitielle asti. Aviakujan luoteiskulmaan lähelle Turbiinitietä varataan tilaa uudelle bussien kääntöpaikalle ja Aviakujan länsipäähän kadun varteen tilaa bussien taukopysäköinnille ja lataukselle. Aviakujan itäpäähän varataan tilaa autojen kadunvarsipysäköinnille. Katualueelle varataan lisäksi molemmin puolin tilaa jalankulku- ja pyöräreiteille, istutuksille ja

paikoin hulevesipainanteille. Kadulle rakennetaan hulevesiviemäröinti. Katualueen suunnitelma perustuu Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen (052400) sekä 1.11.2023 valmistuneen Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksen (Ramboll Oy) tilavarauksiin.

Alueella tulee olla toimiva bussien kääntöpaikka ja mahdollisuus bussien seisonnalle sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen. Alueelle tulee varata tilavaraus sähköbussien latausasemalle. Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia. Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset. Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väyläviraston. Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle. Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu osittain valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen ja kadun jatkaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan ja liikenteeseen. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle. Parantuvat liikenneyhteydet ja hyvä kävely-ympäristö voivat osaltaan kuitenkin lisätä muuttohalukkuutta alueen viereisiin kortteleihin suunniteltuihin asuntoihin.

Ratikan toteutuessa asuntokysyntä kasvaa myös Aviakujan ympärillä sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle. Asemakaavamuutos kuitenkin mahdollistaa paremmat liikenneyhteydet autolla, jalan ja pyörällä Aviakujaa reunustaviin kortteleihin tuleviin asuinrakennuksiin. Uusi yhteys tukee näin ympäröivän alueen kehitystä ja mahdollistaa myös joukkoliikennekadun Aviabulevardille välille Tikkurilantie-Aviakuja.

Viereen suunnitellun ratikan rakentaminen vauhdittaa omalta osaltaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella, myös Aviakujan ympäristössä. Alueella on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Aviapoliksen alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 500 000 m^2. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

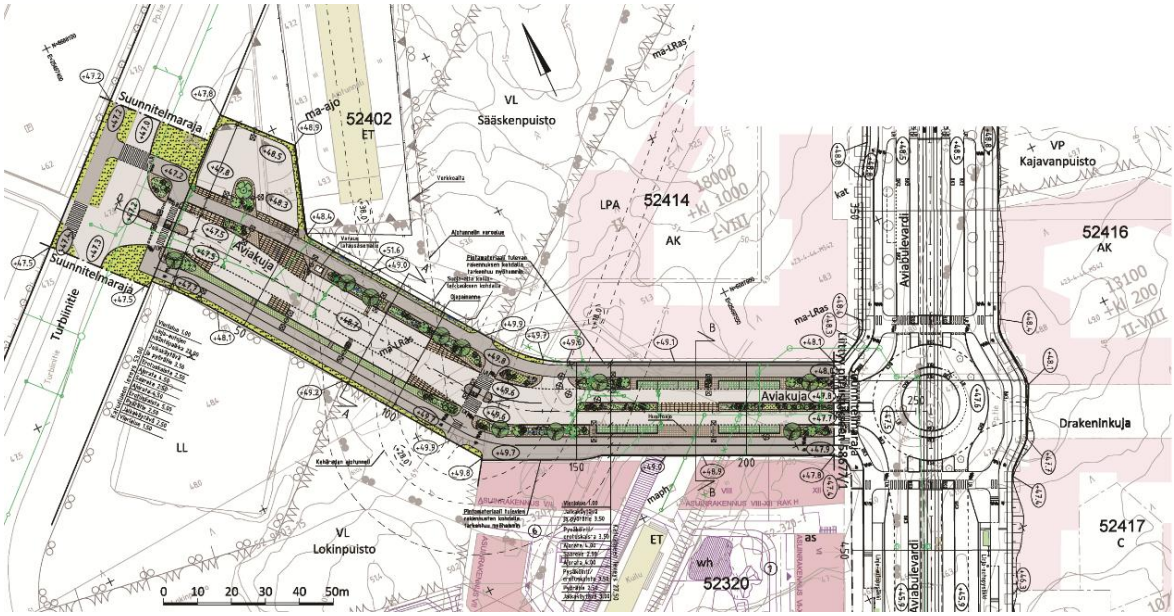
Aviakujan kaavamuutos edesauttaa omalta osaltaan tulevan Vantaan ratikan edistämää vähähiilistä ja resurssitehokasta yhdyskuntakehitystä, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä. Aviakujan kaavamuutos edistää kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Aviakujan kaavamuutos edesauttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa pääosin katualueen osalta. Alustavan katusuunnitelmaluonnoksen (Ramboll, 1.11.2023) mukaisesti Aviakujan katualuetta jatketaan Aviabulevardilta Turbiinitielle asti ja bussien kääntöpaikka siirtyy katualueen luoteiskulmaan lähelle Turbiinitietä. Katualueen mitoituksessa on huomioitu muun muassa hulevesi- ja istutuskaistaleet, joiden toteutuminen tarkentuu katusuunnitelmassa.

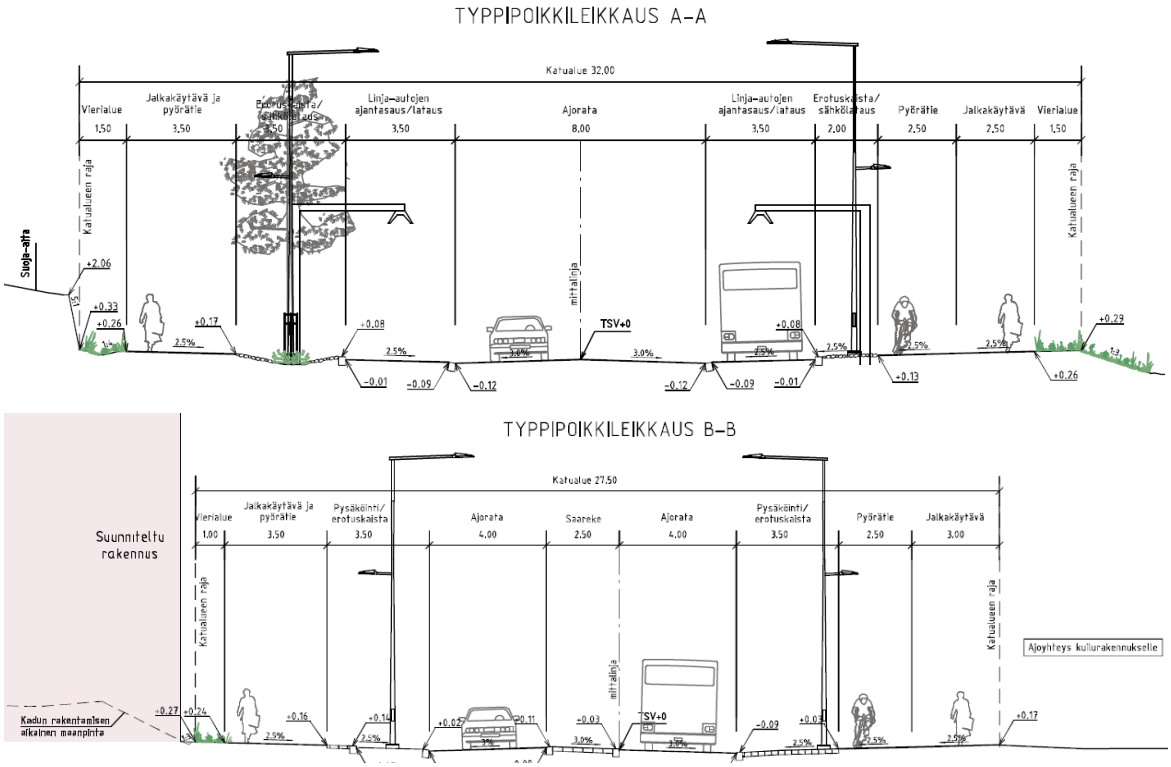
Aviakujan jatkeen toteutuksen myötä tulevaisuudessa Aviabulevardin eteläisin osuus Aviakujan ja Tikkurilantien välillä voidaan muuttaa ainoastaan joukkoliikenteelle sallituksi katuosuudeksi; junan, ratikan ja bussin terminaalialueeksi. Asemakaavamuutos mahdollistaa tällöin viereisistä korteleista ajoneuvoliikenteen Aviakujaa pitkin Turbiinitien kautta Tikkurilantielle. Kadun ja näkymien avaus Turbiinitielle nykyisin osin kallioisen ja metsäisen alueen läpi sekä kadulle suunnitellut istutus- ja hulevesialueet ovat suurin kaupunkikuvallinen muutos kaava-alueella.



Kuva 29. Aviakujan katusuunnitelmaluonnos (Ramboll 1.11.2023).

Alustavassa katusuunnitelmaluonnoksessa (*Ramboll 1.11.2023)* on käytetty vaihtelevia pinnoitteita sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Kadun keskiosan alle jää pieni alue kalliometsää, jota katusuunnitelmaluonnoksen mukaan pyritään kompensoimaan osittain katuvihreällä. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa olevat tilavaraukset ja näkymät.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen muutos ei alustavan katusuunnitelmaluonnoksen perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia, paitsi keskiosan kalliometsän kohdalla, jossa kalliota joudutaan osin poistamaan.



Kuva 30. Poikkileikkaukset A-A ja B-B Aviakujan katusuunnitelmaluonnoksesta. (Ramboll 1.11.2023).

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Aviakujan rakentaminen ja sen viihtyisyyden parantaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa. Aviakuja, koska liittyy olennaisesti Ratikan pysäkkiympäristöön, toteutetaan esteettöminä.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja. Aviakujan jatkaminen Turbiinitielle sekä uusi bussien kääntöpaikka ovat kuitenkin tärkeitä Aviapoliksen alueen joukkoliikenteen ja maankäytön kehittämisen vuoksi. Aviakujan rakentaminen mahdollistaa Aviapoliksen merkittävien rakennushankkeiden, myös ratikan, rakentamisenaikaisia ja lopullisia liikennejärjestelmäratkaisuja.

Ratikan ja siihen liittyvien katujen, kuten Aviakujan, rakentaminen lisää myös alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien palvelujen ja työpaikkojen syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella, myös Aviakujan varrella, asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua.

Aviakujan rakentamisen kustannuksiksi on arvioitu vajaa 2 milj. euroa. (alv. 0 %). Aviakujan rakentamiskustannukset koostuvat maa- ja kallioleikkaustöistä, puiden poistosta sekä autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, valaisinpylväiden, istutusten ja muiden katurakenteiden, sekä hulevesipainanteiden rakentamisesta. Lisäksi kustannuksia aiheuttaa maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtäminen ja uusien rakentaminen.

Virkistys

Kaavamuutos pienentää hiukan viereistä katualueen alle pieneltä osin jäävää lähivirkistysaluetta. Kaava-alueen keskiosan alle jää kapea kaistale kalliometsää. Muuten kaavalla ei ole vaikutusta lähiympäristön virkistysalueisiin tai niiden käyttöön.

Kulttuuriperintö

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse kulttuuriperintökohteita. Kaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön.

Liikenne

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Aviakujalla, Aviabulevardilla ja Turbiinitiellä.

Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Aviabulevardin katualueen keskellä ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Turbiinitielle muodostuu uusi ohikulun katuyhteys, johon on suunniteltu myös jalankulun ja pyöräilyn erilliset väylät.

Aviabulevardille välillä Tikkurilantie ja Aviakuja sekä Aviakuja ja Karhunmäenportti on osoitettu ajoneuvoliittymäkiellot. Ajoneuvoliittymät suunniteltuihin Aviakujan varrelle sijoittuviin rakennuksiin voidaan johtaa Aviakujalta. Aviakujan kautta on myös ajoyhteys Turbiinitien kautta Tikkurilantielle.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

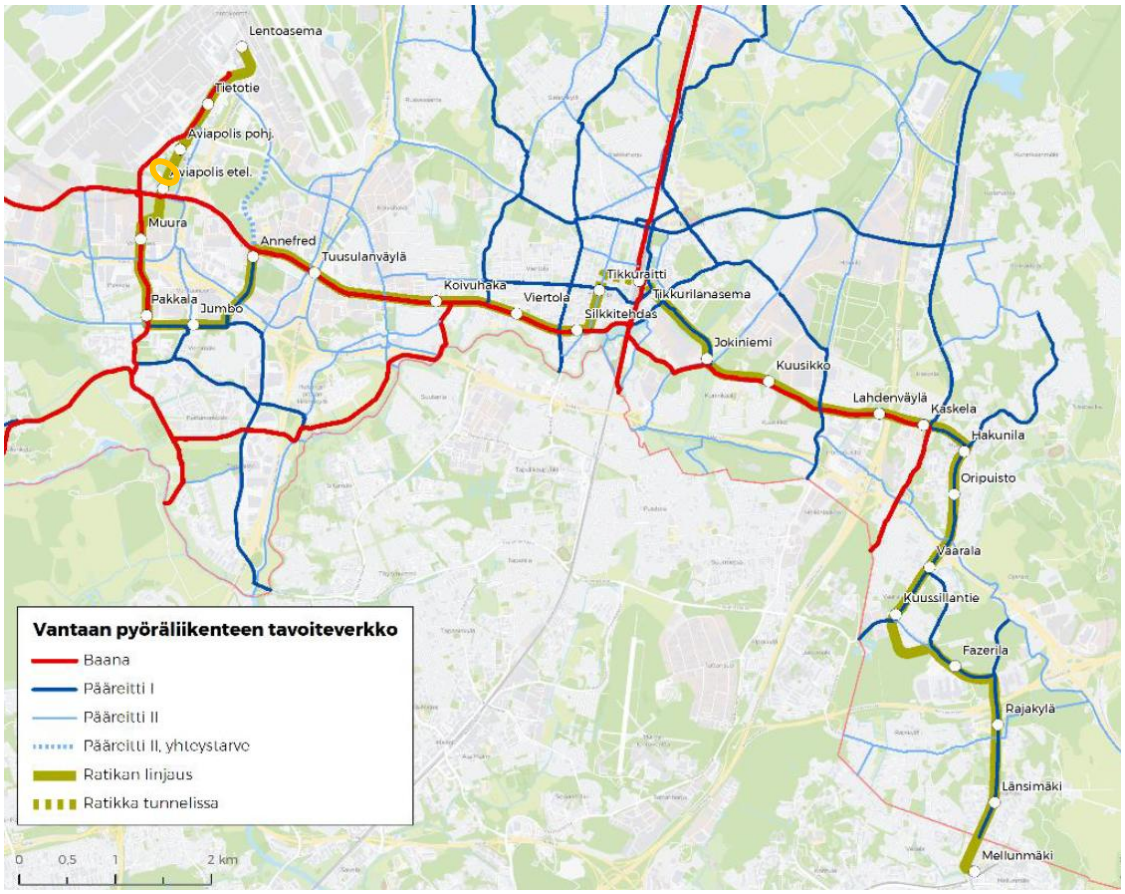
Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan bussien uusi kääntöpaikka ja pysäköinti-/latauspaikka Aviakujalla sekä edistetään ratikan reittiä ympäröivän katuympäristön toteutumista ja joukkoliikenteen sujuvuutta.

Suunnittelualueeseen rajoittuvalle Aviabulevardille tulee ratikan toteutuessa sijoittumaan Aviapolis-pysäkki, joka on noin sadan metrin päässä kaava-alueesta. Kaavamuutoksen ja Aviakujan jatkaminen mahdollistavat vireisen Aviabulevardin muuttamisen osin joukkoliikennekaduksi.

Kävely ja pyöräily

Aviakujan kaava parantaa hieman paikallisesti alueen nykyisin harvaa jalankulun ja pyöräilyn verkostoa. Kaava edistää siten kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta alueella. Aviakujan jalankulun ja pyöräilyn väylät liittyvät luontevasti Turbiinitiellä ja Aviabulevardilla kulkeviin jalankulun ja pyöräilyn yhteyksiin.



Kuva 31. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Aviakujan kaava-alueen sijainti on osoitettu kuvassa oranssilla ympyrällä.

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueella tulee pieniä muutoksia nykyiseen vesihuoltoverkostoon kadun linjauksen sekä toimintojen sijoittelun takia.

Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin katusuunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

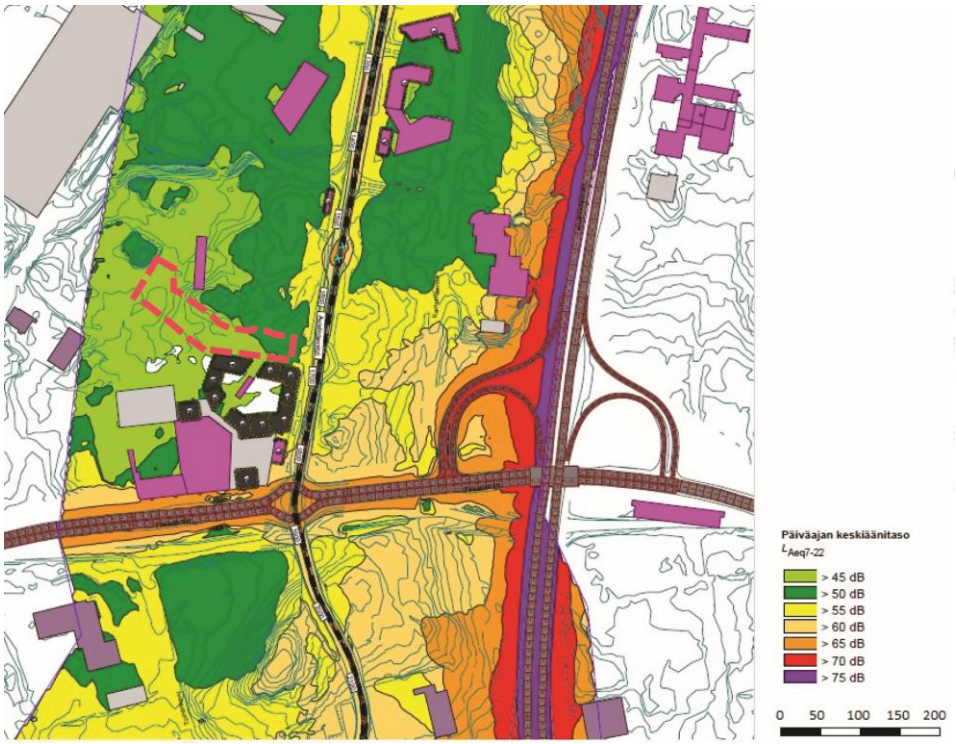
Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä lisääntyy kadun rakentamisen myötä. Kadulla muodostuvia hulevesiä tullaan johtamaan mahdollisuuksien mukaan viheralueille, jolloin muodostuvia hulevesiä saadaan viivytettyä/imeytettyä ennen niiden johtumista hulevesiverkostoon.

Ympäristöhäiriöt

Melu

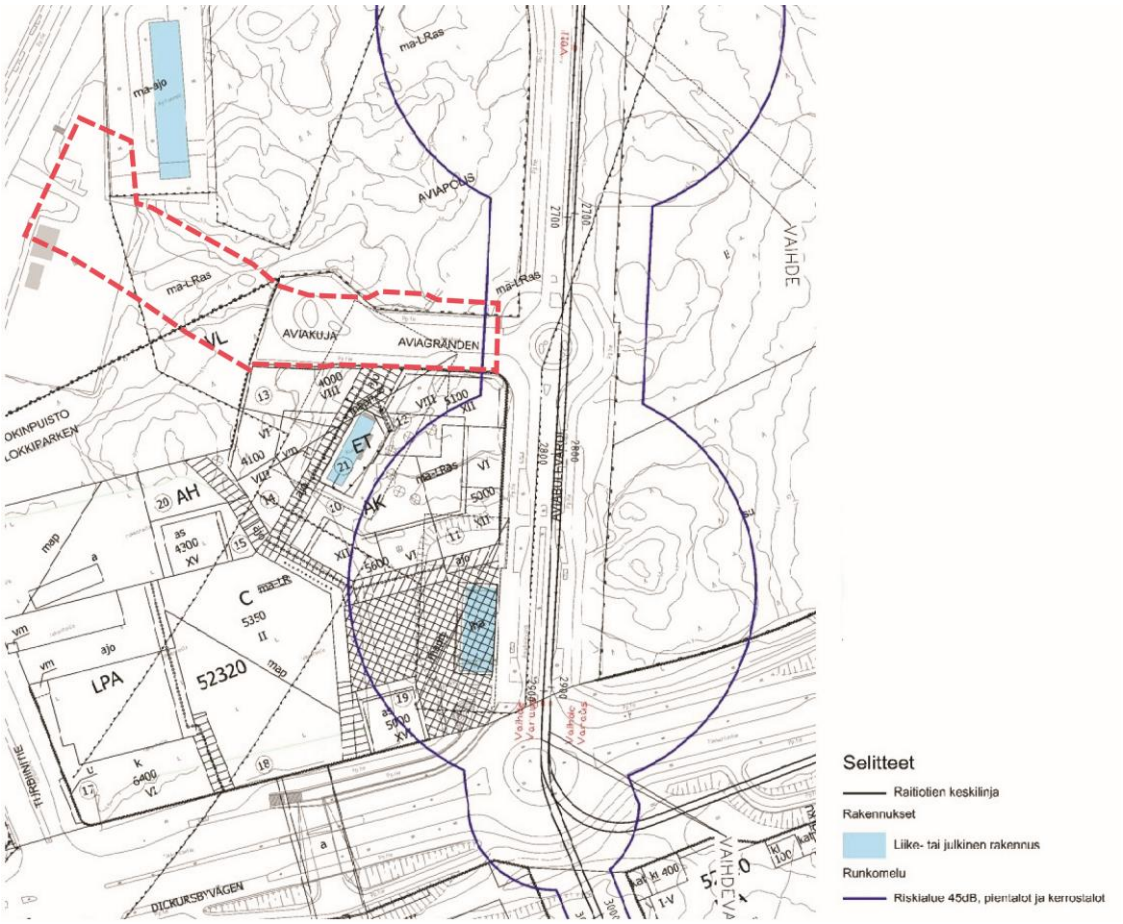
Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.1.2023 *(Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Ennustetilanteessa Aviakujan kohdalla tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta.



Kuva 32. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella. (Sitowise 31.1.2023) Kaavamuutosalueen likimääräinen sijainti on esitetty kuvassa punaisella pistekatkoviivalla.

Tärinä- ja runkomelu

Aviabulevardille on tehty Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys (*Sweco, 17.2.2023*). Kaava-alueen itäosa sijaitsee selvityksen mukaan runkomelun 45 dB riskialueella, mutta koska kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, runkomelulla ei ole huomioitavia vaikutuksia kaava-alueelle.



Kuva 33. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Aviabulevardilla ja sen ympäristössä. (Sweco, 17.2.2023) Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty punaisella katkoviivalla.

Ilmanlaatu

Kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia, joten ilmanlaadulla ei ole vaikutuksia kaava-alueen maankäyttöön. Lähelle rakentuvalla raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Suunnittelualueelta laaditun PIMA-riskien selvityksen *(Golder Associates Oy 2020)* mukaan kaava-alueelle ei sijoitu sellaisia PIMA-kohteita, joilla olisi puhdistustarvetta.

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös muihin toimintoihin.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee suurelta osin jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat jo rakentuneen alueen osalta vähäiset. Kaavamuutosalueen keskivaiheilla on noin 0,1 ha kokoinen kallioinen ja metsäinen kaistale (Vantaan ratikan kaavarungon luontoselvitykset 2020-2021, Faunatica; kuvio 23), joka liittyy hieman suurempiin metsäalueisiin, lounaassa Lokinpuiston metsäalueeseen ja koillisessa Sääskenpuiston metsäalueeseen ja on luokiteltu METSO luokkaan III. Katusuunnitelmassa alueelle on kuitenkin pyritty osoittamaan mahdollisimman paljon puita ja muita istutuksia. Luontovaikutukset kohdistuvat pääosin rajoitetusti lähiympäristöön.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat suurelta osin kadun jatkamisen ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Katualueen jatkamisen myötä kaava-alueen kallioisessa keskiosassa on tarve tehdä leikkauksia maa- ja kallioperään uuden katuyhteyden luomiseksi. Muuten kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Kaavamuutosalue on nykisin suuralta osin asfaltoitua katualuetta ja kallioista maanpintaa. Kaavassa on määrätty, että suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

Katusuunnitelmaluonnoksessa hulevesien hillitsemiseksi katualueelle on suunniteltu hulevesipainanteita ja runsaasti istutuksia.

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Rakentaminen itsessään aiheuttaa hiilipäästöjä, mutta kaavamuutos mahdollistaa kuitenkin välillisesti Vantaan ratikan suunnitelmien mukaisesti Aviabulevardin muuttamisen osin joukkoliikennekaduksi ja siten kestävien liikkumismuotojen tukemisen joukkoliikenteen sujuvoittamisen ja kevyenliikenteen yhteyksien parantamisen myötä.

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.

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.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä on käsitelty kohdassa 4.4.1. Alueella ei tiettävästi ole pilaantuneita maa-alueita. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaava-alueen kadulla on nimi, Aviakuja, joka säilytetään koko pidentyvällä katuosuudella. Kaavamuutoksen yhteydessä siirretään kaavamuutosalueen kohdalle sijoittuvaa kaupunginosarajaa.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2025. Kaupunginvaltuusto teki 22.5.2023 koko ratikkahanketta koskevan myönteisen investointipäätöksen. Ratikan rakentaminen tapahtuu arviolta v. 2025–2029.

Aviakuja on olennainen osa Ratikan reittiä ympäröivää katuverkostoa ja sen jatkosuunnittelu ja rakentaminen on tarkoitus toteuttaa samaan aikaan Ratikan rakentamisen kanssa.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Merja Häsänen	vs. aluearkkitehti
	Anne Polvi	asemakaava-arkkitehti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti (ratikka)
	Agon Shala	asemakaava-arkkitehti
	Charlotta Tanner	asemakaava-arkkitehti
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
	Vuokko Rova	suunnitteluavustaja
Vantaan ratikka:	Henry Westlin	hankejohtaja, vs.
	Sauli Hakkarainen	suunnittelupäällikkö
	Justiina Nieminen	projektipäällikkö
Kadut ja puistot:	Paula Luomala	kadunsuunnittelun alueinsinööri
	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Taina Toivanen	liikenteen alueinsinööri
	Juuso Kauppinen	liikenneinsinööri
	Satu Onnela	maisema-arkkitehti
Yleiskaavoitus:	Elina Ekroos	kestävä kaupunki
Ympäristökeskus:	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Muut osallistuneet:

Avia Real Estate:	Niina Puumalainen	kiinteistökehitysjohtaja
Ramboll Finland Oy:	Mikko Alilonttinen	vanhempi suunnittelija
Vantaan energia Oy:	Jukka Heino	kehityspäällikkö, energiapalvelut
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:	Antti Hartikainen	yleissuunnitteluinsinööri

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä tammikuuta 2026

Johanna Rajala
Aluearkkitehti

Tea Taponen
asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	19.11.2025
Kaavan nimi	002598 Veromies 52 kaupunginosa Aviakuja		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.5.2024
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002598
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	0,6923	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	0,6923

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

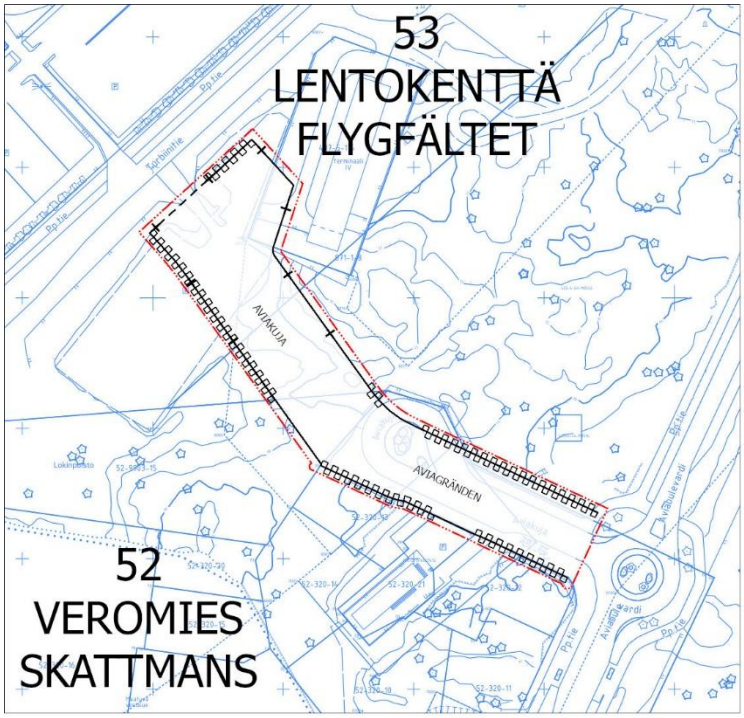
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,6923**	**100,00**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,6923	100,0	0	0,00	0,0557	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	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

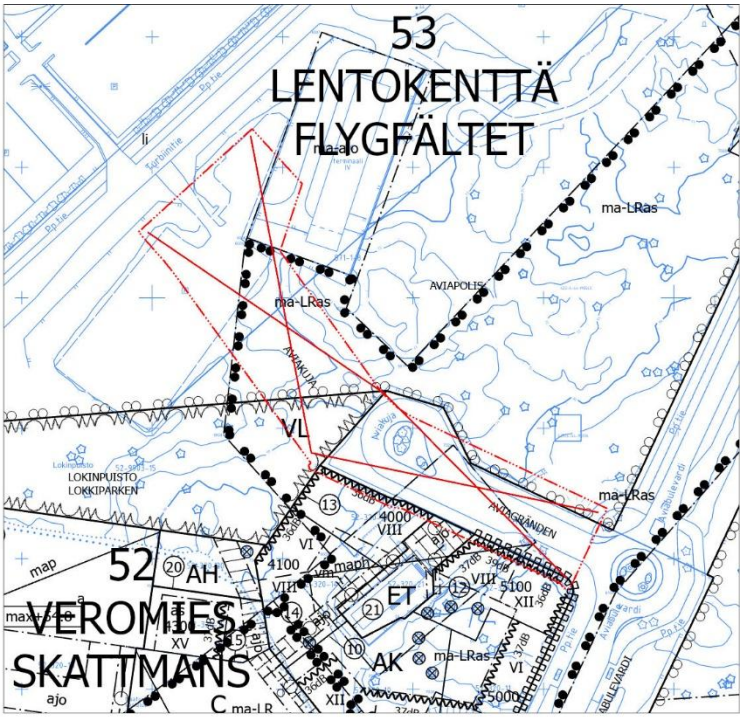
Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**0,6923**	**100,00**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä						
T yhteensä						
V yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
VL	0,0000	0,0	0		-0,0557	0
R yhteensä						
L yhteensä	0,6923	100,0	0	0,00	0,0557	0
Kadut	0,6923	100,0	0	0,00	0,4323	0
LL	0,0000	0,0	0		-0,3766	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 19.1.2026

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002598	19.1.2026

Vantaan kaupunki

002598 AVIAKUJA

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ
Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

1:2000

Vanda stad

002598 AVIAGRÄNDEN

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET
Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
	3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
	Kaupunginosan raja.	**Stadsdelsgräns.**
	Korttelin, korttelinosan ja alueen raja.	**Kvarters-, kvartersdels- och områdesgräns.**
	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
AVIAKUJA	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	Katu.	**Gata.**
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET	BESTÄMMELSER SOM GÄLLER HELA OMRÅDET
Alueella tulee olla toimiva kääntöpaikka ja mahdollisuus bussien seisonnalle sekä rakentamisvaiheen aikana että valmistumisen jälkeen.	I området ska det finnas en fungerande vändplats, möjlighet att ha bussar stående både under byggnadsfasen och efter färdigställandet.
Alueelle tulee varata tilavaraus sähköbussien latausasemalle.	I området ska en utrymmesreservering reserveras för en laddstation för elbussar.
Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.	Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.
Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.	Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.
Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.	I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.
Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.	Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.
Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.	Byggandet får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille.

Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar.

I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment.

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

{Allekirjoitus aluearkkitehti}

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25,	ETRS-GK25,
korkeusjärjestelmä	höjdsystemet
N2000.	N2000.

{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__

Asemakaavoitus / Aviapolis

Asemakaavan muutos nro 002598, Aviakuja, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosa.

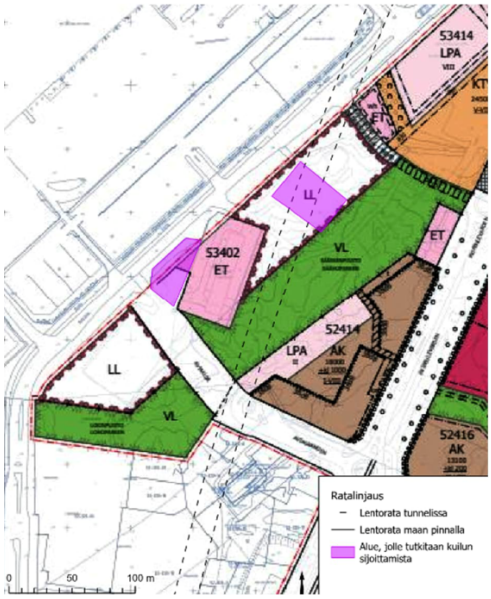
Mielipiteitä saatiin 8 kpl. Suullisia mielipiteitä ei annettu.

Mielipiteen antaja	**Mielipide**	**Huomioon ottaminen**
NRO 1 Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä (HSY) 4.6.2024	Aluetta palveleva vesihuolto on rakennettu valmiiksi. Jatkosuunnittelun yhteydessä tulee selvittää mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset.	Mahdollisen uuden vesihuollon ja johtosiirtojen tarve sekä kustannukset on selvitetty Aviakujan katusuunnittelun yhteydessä.
NRO 2 Vantaan kaupunginmuseo 14.6.2024	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. Kaupunginmuseota ei ole tarpeen kuulla kaavan jatkovaiheissa, mikäli suunnitelmaan ei tule kulttuuriympäristöön liittyviä merkittäviä muutoksia.	-
NRO 3 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto (Tukes) 19.6.2024	Tukesilla ei ole lausuttavaa asemakaavamuutoksen 002598 (Aviakuja) osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.	-
NRO 4 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy 19.6.2024	<u>Sähköverkko</u> Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti. Vantaan Energia Sähköverkot Oy on tuonut esille Aviakujan kaavamuutosalueen pohjoispuolella olevan asemakaavamuutoksen (kaavanro 002564) yhteydessä tarpeet uusista	Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille. Puistomuuntamon sijoittamista on alustavasti tutkittu puiston puolelle, Aviakujan kaavamuutosalueen ulkopuolelle.

	muuntamotarpeista alueelle. Puistomuuntamolle tarvitaan tilavaraus katualueelle tai puiston puolelle kujan pohjoispuolelle ET-alueen ja Aviakujan välimaastoon. Muuntamolle tarvitaan asemakaavakartalle muuntamon rakennusalan osoitus vm-merkinnällä. Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti. <u>Kaukolämpöverkko</u> 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.	
NRO 5 Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä (HSL) 17.6.2024	Kasvavan Aviapoliksen alueen yhteydet turvataan huolehtimalla, että suunnittelualueelle tulee toimiva bussiliikenteen kääntöpaikka. HSL on mielellään mukana asemakaavan jatkosuunnittelussa sekä terminaalin että yleisemminkin kestävien kulkumuotojen osalta. Aiemmissa suunnitelmissa terminaalin toimivuus ei ole ollut optimaalinen johtuen Turbiinitien risteyksen paikasta lähellä kääntöpaikan ulosajoa. Lisäksi on kiinnitettävä huomiota Aviabulevardin läpiajoliikenteen	Kääntöpaikan sijoittuminen lähelle Turbiinitietä on maankäytöllisesti järkevää. Liikennetarkasteluissa ratkaisu on myös arvioitu toimivaksi. Aviakujan ja Turbiinitien liikennemäärän arvioidaan vuoden 2050 ennusteessa olevan kohtuulliset (reilu 2000 ja reilu 8000 ajoneuvoa vuorokaudessa), eikä kaduilla ei pitäisi esiintyä merkittävää jonoutumista. Aviakujalta Turbiinitielle käännyttäessä mahtuu useampi henkilöauto odottamaan vuoroaan ennen

	hillitsemiseen, jotta bussien liikennöinti pystytään turvaamaan. Aviapolikseen päättyy useita linjoja, minkä vuoksi myös kuljettajien sosiaalitilat on otettava erityiseen huomioon.	kuin jono tulisi bussien kääntöpaikan eteen. Mikäli kääntöpaikan ulosajon tukkeutumista alkaisi kuitenkin esiintyä voidaan harkita risteysruudukon lisäämistä bussien kääntöpaikan ulosajon kohdalle. Risteysruudukolla muistutetaan autoilijoita jättämään kääntöpaikan ulosajon kohta vapaaksi. Aviakujan jatkaminen Turbiinitielle rauhoittaa ratikan ja bussien terminaalialuetta Aviabulevardin eteläpäässä, koska muu ajoliikenne ohjataan Turbiinitien ja Aviakujalle kautta. Sosiaalitilat on huomioitu voimassa olevassa asemakaavan muutoksessa nro 002417 (kv 8.3.2021), joka sijaitsee Aviakujan vieressä.
NRO 6 Lentorata Oy (aiemmin Suomi-rata Oy) 25.6.2024	Lentorata Oy on tutustunut asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa Lentoradan suunnittelun näkökulmasta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut aluetta koskevat suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu. Lentorata Oy, (aiemmin Suomi-rata Oy), on lausunut Aviapoliksen keskustan asemakaavan muutosluonnosta 28.8.2023 sekä Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle	Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on kerrottu kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohdassa ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty mielipide kaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta. Myös aikaisemmat Lentorata Oy:n alueelta antamat lausunnot ja mielipiteet huomioidaan kaavamuutostyössä nro 002598. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002598 ei olla tarkastelemassa kuilun

	asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 8.4.2024. Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Lentoradan yleissuunnitelman käynnistämisestä on kuulutettu Liikenne- ja viestintävirasto sivuilla 13.2.2024 ja kuulutus pidetään nähtävillä 13.3.2024 – 12.4.2024. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024 sekä yleissuunnitelman laadinnan kesäkuussa 2024. Lentoradan esiselvityksessä on tutkittu Lentoradan kuilujen ja ajotunnelien sijainteja. Rautatietunneliin tarvitaan kuiluja paineentasaukseen ja tekniikan sijoittamista varten sekä poikkeustilanteissa savunpoistoon ja hätäpoistumiseen. Tarvittavan kuilurakennuksen koko riippuu siitä, sijoitetaanko tekniikkaa kuten savunpoistopuhaltimia tunnelitasolle vai maan pinnalle. Myös mahdollinen palomieshissien tarve vaikuttaa myös hieman kuilurakennuksen kokoon. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Seuraavissa suunnitteluvaiheissa tullaan tarkentamaan kuilun sijaintia ja kokoa. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä	sijoittamista, mutta yksi mahdollinen sijainti olisi sen vieressä. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset mm. Lentoradan kuiluja varten. Aviakujan katualueen jatke on tavoitteena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotuksessa on kuitenkin määrätty, että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

	tavalla.  <u>Rautatietunneli</u> Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa tunnelin katon sijoittuessa alueella noin tasoon 0… + 2 (N60). Lentorata risteää kalliossa Kehäradan tunnelin kanssa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella. Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. <u>Raideliikenteen runkomelu ja tärinä</u> Lentorata Oy muistuttaa, että kaavoitettaessa alueita suunnitellun	

	rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi. Yhtiö on julkaissut verkkosivuillaan selvityksen Lentoradan tärinä ja runkomelu, esiselvitys, jossa tutkittiin Lentoradan aiheuttamia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia ratalinjauksen läheisiin rakennuksiin. Mallinnustulosten perusteella määritettiin laskennassa käytetyille ratapisteille vaimennustarpeet, joilla kaikissa rakennuksissa saavutetaan runkomelun ohjearvot. Runkomelun vaimennustarvetta on arvioitu myös tulevaa maankäyttöä varten. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat seuraavissa suunnitteluvaiheissa. Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.	
NRO 7 Fingrid Oy 1.7.2024	Fingrid ei lausu asemakaavasta 002598 Aviakuja. Kyseisellä kaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja.	-
NRO 8	1. Asemakaavamuutoksen	1. Asemakaavan ja kaavassa

Avia Real Estate Oy (AVIARE) 24.9.2024	kaavaraja Aviakujan asemakaavamuutos 002598 on alun perin ollut osa asemakaavamuutosehdotusta 002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle. Finavia Oyj on jättänyt Vantaan kaupungille kyseisen asemakaavamuutoksen kaavoitushakemuksen 2.1.2023 ja kaavan osallistumis- ja arviointisuunnitelma on julkaistu 1.2.2024. Asemakaavamuutosta korttelialueella ja siihen liittyvää viitesuunnittelua on tehty AVIA Real Estate Oy:n [AVIARE] ohjaamana, AVIARE edustaessa Finaviaa valtakirjalla. Nyt käsittelyssä oleva Aviakujan kadun irrottaminen omaksi asemakaava-alueekseen on tapahtunut Vantaan kaupungin ja Vantaan ratikan tahdosta. Finavia ja AVIARE ovat puoltaneet kaavamuutoksen 002564 säilyttämistä yhtenä kokonaisuutena, jolloin ei synny riskiä virheellisestä kaavarajasta kadun ja asuinkorttelin 52414 sekä kadun ja Sääskenpuiston välillä. Tämän lisäksi maankäyttösopimus aluevaihtoineen ja muine sopimusehtoineen olisi voitu tehdä selkeästä kokonaisuudesta. Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle asemakaavamuutosehdotus on tarkoitus viedä Vantaan kaupungin käsittelyyn 5/2025 (KALA1) ja kaavan hyväksymisen on tarkoitus tapahtua loppuvuonna 2025. AVIARENn näkemyksen mukaan asuinkorttelin kaavan aikataulu olisi mahdollistanut	osoitetun katualueen rajaukset on sovitettu yhteen viereisten vireillä olevien asemakaavamuutoksien kanssa. Rajaukset on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle. 2. Katualueen toiminnot kuten pysäköinti sekä istutukset osoitetaan katusuunnitelmassa. Aviakujan katusuunnitelmaluonnosta on esitelty AVIARE:lle ja Finavialle. Asemakaavassa on osoitettu katusuunnitelmaluonnoksen (1.11.2023) mukainen katualueen tilavaraus. Katusuunnitelma on tarkoitus asettaa alkuvuodesta 2026 nähtäville. Kaupunki ja Finavia (ja AVIARE) ovat laatineet yhteistyössä kaavamuutoksen nro 002598 maankäyttösopimusluonnoksen, jonka Finavia on hyväksynyt 16.12.2025. Sopimuksessa on sovittu katutilan ja viereisen suunnitteilla olevan kaavamuutosalueen nro 002564 korttelin yhteensovittamisesta. 3.1 ja 3.2 Nykyisten tarpeettomaksi jäävien katurakenteiden purkamisesta (kuten Aviakujan kääntöpaikasta), johtosiirroista ja kadun luiskista sovitaan asemakaavan maankäyttösopimuksella. Vantaan ratikka -hanke, AVIARE ja Finavia ovat keskustelleet alueen suunnitelmien ja niiden

	Aviakujan kadun toteutuksen nopeasti ja tarvittaessa kadun toteutus olisi voitu aloittaa etupainotteisesti maanomistajan luvalla. AVIARE korostaa Finavian ja AVIAREn yhteistä näkemystä, että mikäli Aviakujan katukaava irrotetaan omaksi kokonaisuudekseen, kadun kaavarajan tulee noudattaa siihen rajautuvien asuinkortteleiden korttelirajaa ja kadun länsiosan kääntöpaikan osalta Finavian hyväksymiä rajoja. Kaavarajan tulee olla Aviakujan korttelin 52414 osalta AVIARE koordinoimana laaditun asemakaavamuutoksen viitesuunnitelman sekä Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen korttelirajan mukainen. 2. Uuden Aviakujan tarpeellisuus ja sille asetetut tavoitteet Nykyinen Aviakuja on päättyvä katu. Aviakujan muuttaminen läpiajattevaksi kaduksi Turbiintitie-Aviabulevardi välillä on tehty AVIARE aloitteesta Aviapoliksen keskustan asemakaavamuutosluonnoksen laatimisen yhteydessä. AVIARE on osallistunut aktiivisesti Vantaan kaupungin tilaamana tehtyyn katusuunnittelutyöhön ja voinut vaikuttaa liikenteellisiin ratkaisuihin. AVIARE kannattaa läpiajattevaa Aviakujaa ja pitää ratkaisua alueen liikenteen sujumisen kannalta välttämättömänä etenkin tulevaisuudessa, jolloin Aviabulevardin eteläosa tullaan rajaamaan vain joukkoliikenteen käyttöön ja liikennemäärät alueen rakentuessa kasvavat. AVIARE	toteuttamisen yhteensovituksesta. AVIARE on sulautettu osaksi Finaviaa. Ratikkahanke on jatkanut keskusteluja ja yhteensovitustyötä, kuten keskustelua Aviakujan kadun vaiheittaisesta toteutuksesta, Finavian kanssa. 4. Kaupunki on toimittanut Finavialle ja AVIARE:lle kokonaiskuvatarkastelun muuttuvista alueista, josta ilmenee ratikan kaavojen ja kaavamuutosten nro 002598 ja 002564 rajaukset sekä kyseisten asemakaavamuutosten myötä muuttuvat maanomistuksen muutokset. Asemakaavamuutoksista 002598 *Aviakuja* ja 002576 *Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie* on laadittu Finavian hyväksymät maankäyttösopimusluonnokset.

	tavoitteena on, että asemakaavamuutos ja sen mukaiset katusuunnitelmat tekevät mahdolliseksi vehreän ja kaupunkikuvallisesti laadukkaan Aviakujan katutilan katupuineen. Katutila on sovitettava yhteen viereisten kortteleiden ja niiden materiaalien kanssa sekä uuden Aviabulevardin kanssa. Kadulle sijoittuu runsaasti toimintoja, jolloin keskeisenä tavoitteena on turvallinen ja eri liikennemuodoille sujuva katu. Pohjois-eteläsuuntaiset kevyen liikenteen reitit risteävät Aviakujan yli neljässä kohdassa. Alueella tulee olemaan läheisen keskustakorttelin liikekeskuksen, Aviapoliksen rautatieaseman, asuinrakennusten kivijalan liiketilojen ja Aviapoliksen lukion vuoksi vilkasta jalankulkua ja polkupyöräliikennettä. Kadulla on myös runsaasti bussiliikennettä. Bussien kääntöpaikka ja latauspisteet tulee sovittaa turvalliseen paikkaan ja siten, ettei kääntöpaikka vaikeuta myöskään Turbiinitien liikennettä. Vantaan raitiotien vuoksi Aviabulevardin varteen ei voida sijoittaa lainkaan pysäköintipaikkoja. Alueella on kuitenkin runsaasti liiketiloja, joista 1000 kem2 sijoittuu Aviakujan asuinkorttelin asemakaavamuutoksen kortteliin. Aviakujan varteen on varattava mahdollisuuksien mukaan joitakin pysäköintipaikkoja. Pysäköinti ei kuitenkaan saa olla esteenä viereisten kortteleiden huollolle ja ajoyhteyksille pysäköintilaitokseen eikä liiallisesti syödä tilaa katupuilta. Kadun pysäköintipaikat tulisi AVIARE	

	mielestä niiden vähäisen määrän takia osoittaa lyhytaikaiselle pysäköinnille, jotta ne palvelevat ensisijaisesti liiketilojen asiointia, lyhyttä huoltoa tai tavaratoimituksia, tai esim. kotihoidon tarpeita, ei niinkään asukaspysäköintiä tai vieraspysäköintiä. Vieraspysäköinnille on varattu paikkoja kortteleiden omissa pysäköintilaitoksissa ja lisäksi vieraspysäköintiin on tarjolla vaihtoehtoja alueen kaupallisissa laitoksissa. 3. Vanha Aviakuja ja sen rakenteet, uuden Aviakujan katuluiskat 3.1 Vanha Aviakuja Nykyinen Aviakuja on lyhyt päättyvä katu, jossa kadun länsipäässä on kääntöpaikka. Uusi Aviabulevardin ja Turbiinitien välinen Aviakuja on ko. kääntöpaikan kohdalla nykyistä Aviakujaa kapeampi. Osa nykyisestä rakennetusta kadusta jää Aviakujan asuinkorttelin 52414 korttelialueen sisään, sijoittuen suunniteltujen asuinrakennusten rakennusalan sisäpuolelle ja suunnitellun Aviakujan katukaavan ulkopuolelle. Lisäksi nykyiseen Aviakujaan liittyy kunnallistekniikan putkia ja johtoja, jotka jäävät osin uuden asuinkorttelin 52414 korttelialueen sisään ja sijoittuvat suunnittelun katukaavan alueen ulkopuolelle. Mikäli Aviakuja irrotetaan omaksi asemakaavakseen, on vanhojen kadun rakenteiden purkamisesta ja tarvittavista johtosiirroista sovittava ennen Aviakujan kaavamuutoksen viemistä Vantaan kaupungin käsittelyyn. AVIARENn ja Finavian	

	näkemyksen mukaan tarvittavat purkutyöt ja johtosiirrot tulee toteuttaa Vantaan ratikan/Vantaan kaupungin kustannuksella ja lähtökohtaisesti Aviakujan toteutuksen yhteydessä esim. Allianssin toimesta. Mikäli purku jää asuinkorttelin vastuulle, on tästä sovittava erillinen korvaus maanomistajalle. 3.2 Uuden kadun toteutus Aviakujan kadun toteutus saattaa tapahtua ainakin rakennekerrosten ja kunnallistekniikan verkostojen osalta ennen asuinkorttelin 52414 rakennusten toteutusta ja myös ennen korttelin 52320 AK-korttelin toteutusta. Katusuunnitelman mukaan kadun rakentaminen saattaa siksi edellyttää luiskia, jotka on ulotettava asuinkortteleiden alueelle. Tarvittavista luiskista voidaan sopia katukaavan maankäyttösopimuksen yhteydessä. Finavia ja AVIARE eivät vastusta luiskien ulottamista korttelin puolelle, kunhan ratkaisu on tehty yhteisesti hyväksytyn suunnitelman mukaisesti ja siten, ettei luiskaus vaikeuta asuinrakennusten myöhempää toteutusta. Aviakujan viimeistely on järkevää tehdä rakentamattomien kortteleiden rajalla (jalkakäytävät ja mahdollisesti katupuut) vasta asuinrakentamisen yhteydessä ja mahdollisesti kadun jalkakäytävien käyttöönottoa tulee lykätä asuinkorttelien valmistumiseen saakka. Vantaan kaupungin tulee varautua kadun vaiheittaiseen toteutukseen. Lisäksi tulisi sopia mahdollisuudesta käyttää katualueen osia, etenkin osia, joita ei	

	ole rakennettu valmiiksi, asuinkorttelin työnaikaisina tukialueina. Menettelyllä voidaan säästää korttelin 52414 luonnontilaiseksi jätettäviä piha-alueita rakentamisen aikaisilta vaurioilta. 4. Kokonaistarkastelu ja maankäyttösopimukset Aviabulevardin, Aviakujan ja Turbiinitien katujen asemakaavamuutosten sekä Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle asemakaavamuutoksen osalta. Vantaan raitiotien vuoksi alueen kadut ovat pilkkoutuneet useiksi erillisiksi katukaavoiksi. Aviakuja ollaan lisäksi rajaamassa erilleen Aviakujan asuinkorttelin ja Sääskenpuiston asemakaavamuutoksesta. Finavia ja AVIARE edellyttävät lähekkäin sijoittuvien asemakaavamuutosten osalta ensin yhteistä kokonaistarkastelua kaavoista, jolloin tarkastelun yhteydessä käsitellään kaavarajat, Finavian ja KOy Aviatontti I-II ja kaupungin toisilleen luovuttamat alueet sekä sovitaan maankäyttösopimuksen periaatteista. Kokonaistarkastelun ja maankäyttösopimuksen periaatteista sopimisen jälkeen voidaan laatia asemakaavakohtaisia maankäyttösopimuksia, joissa on tarvittavin osin kirjauksia toisten tulevien kaavojen menettelytapojen osalta. AVIARE ja Finavia eivät hyväksy yksittäisen asemakaavan viemistä Vantaan kaupungin	

	lautakuntakäsittelyyn ilman Finavian ja AVIAREn hyväksyntää ja ilman valmiiksi neuvoteltua maankäyttösopimusta. AVIARE edellyttää Vantaan kaupungin kunnioittavan maanomistajan tahtotilaa prosessin osalta.	

13 **Asemakaavamuutos 002576, 52 Veromies, 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie - Ehdotuksen uudelleenkäsittely / TeA**

VD/2244/10.02.04.00/2023
SP/MSI/JRA/ASA/TTA/VIK/EK

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle ja Tietotielle. Katualueen levennykset sekä aluevaraukset perustuvat 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin sekä 8.9.2015 valmistuneeseen Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan ja sen sillalle osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. Turbiinitien asemakaavamuutoksen tarkoituksena on erottaa lentokenttäalueesta katualue. Näin voidaan toteuttaa etelä-pohjoissuuntainen tieyhteys Tikkurilantieltä Ilmakehälle.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttäaluetta (LL) osin katualueeksi. Kaava-alueisiin rajautuviin kiinteistöihin on osoitettu ajoneuvoliittymäkieltomerkintöjä. Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille. Turbiinitien ja Ilmailutien katualueille on osoitettu ohjeelliset aluevaraukset sähkönsyöttöasemia varten (et). Tietotien katualueelle on osoitettu ohjeellinen alueen osa, johon saa sijoittaa ilmanvaihtokuilun, poistumistien tai savunpoistokuilun (mai) sekä avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää (ssk). Kaupunginosarajaa päivitetään muuttuvan lentokenttäalueen rajan mukaisesti.

Asemakaavamuutos koskee katualueita ja kaupunginosan rajaa kaupunginosassa 53 Lentokenttä ja katu- ja katuaukioalueita sekä kaupunginosan rajaa kaupunginosassa 52 Veromies.
Muutos koskee kumoutuvassa asemakaavassa lentokenttäaluetta ja kaupunginosan rajaa.

Alue sijaitsee Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa Aviapoliksen suuralueella. Suunnittelualue koskee Aviabulevardia Tikkurilantieltä Ilmakehälle, Turbiinitietä Tikkurilantieltä Aviabulevardille, Tietotietä Ilmakehältä Teletielle sekä osaa Ilmakehästä ja Ilmailutiestä.

Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat asemakaavoitetut katualueet. Muut alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:
- 92-423-4-44, 92-407-5-117, 92-423-4-49: Finavia Oyj
- 92-423-38-2: Kiinteistö Oy Vantaan Tietotie 11
- 92-423-38-3: Kiinteistö Oy Vantaan Tietotie 9

Valmistelu
Kaupungin asiantuntijoiden lisäksi kaavan valmisteluun on osallistunut Ramboll Finland Oy Vantaan kaupungin konsulttina.

Yleiskaava
Kaupunginvaltuuston 25.1.2021 hyväksymässä yleiskaava 2020:ssa suunnittelualue sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), keskiosa monipuoliselle työpaikka-alueelle (TP) ja pohjoisosa lentoliikenteen

alueelle (LL). Kaava-alueen eteläosa sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruudukko). Etelästä pohjoiseen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekatoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (sininen palloviiva). Turbiinitien ja Tietotien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Aviabulevardin ja Karhumäenportin kulmaan sijoittuu julkisten palvelujen ja hallinnon paikka (P). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet.

Asemakaavamuutos

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle, Tietotielle, Ilmakehälle ja Ilmailutielle. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Lisäksi Turbiinitie muutetaan katualueeksi koko pituudeltaan. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Katualueen levennykset perustuvat 17.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 valmistuneisiin ratikan katusuunnitelmien tilavarauksiin sekä 8.9.2015 valmistuneeseen Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen. Ratikan katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ja kaupunginvaltuuston 16.12.2019 hyväksymä ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttätoimintojen aluetta (LL) katualueeksi. Ajoneuvoliittymäkieltoja lisätään kortteleissa 52413, 52410 ja 52320. Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille. Turbiinitien ja Ilmailutien katualueille on osoitettu ohjeelliset aluevaraukset sähkönsyöttöasemia varten (et). Tietotien katualueelle on osoitettu ohjeellinen alueen osa, johon saa sijoittaa ilmanvaihtokuilun, poistumistien tai savunpoistokuilun (mai). Tietotien katualueelle on osoitettu avokallio tai siirtolohkare, joka tulee säilyttää (ssk).

Asemakaavassa on muutettu kaupunginosan rajausta Turbiinitien eteläosassa ja Aviabulevardin ja Tietotien sekä Tietotien ja Ilmailutien risteysten tuntumassa vastaamaan muuttunutta lentokenttäalueen rajausta.

Ratikan rakentaminen tulisi ennusteiden mukaan vauhdittamaan maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Ratikka lisää alueen houkuttelevuutta ja päivittää sen identiteettiä osaksi elävää ja kehittyvää ratikkakaupunkia.

Vantaan ratikka on pikaraitiotieyhteys, jota suunnitellaan Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Raideyhteydellä on tarkoitus lisätä kestävää ja esteetöntä liikkumista, mahdollistaa kaupungin kasvaminen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä edistää alueellista hyvinvointia ja vetovoimaa. Vantaan ratikasta tulisi toteutuessaan merkittävä osa seudullista raitiotieverkostoa.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2023 työohjelmassa.

Osallistuminen ja vuorovaikutus

Ratikan hankkeiden jatkosuunnittelun 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 17.9.2021. Suunnittelun 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 88 kappaletta. Aviabulevardin ja Tietotien asemakaavamuutoksen alueelta 002576 saatiin 1 mielipide.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta joulukuussa 2020, joista Aviapoliksen alueen yleisötilaisuus järjestettiin 17.12.2020. Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla. Koko ratikan linjan suunnittelutilannetta koskevat verkkotilaisuudet on järjestetty 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023. Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 9.3. ja 20.3.2023. Tänä aikana ei tullut puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista saatiin 2.

Saatujen mielipiteiden perusteella kaava-alueelle 002576 liitettiin kaavassa 002270 aloitettu Turbiinitien osuus ja poistettiin lentokentän päädyn osuus, joka erotettiin omaksi kaava-alueeksi 002462.

Turbiinitien osuuden kaavoitus on alkanut työnumerolla 002270 ja siitä on julkaistu vireilletuloilmoitus 15.05.2015. Asemakaavamuutoksen 002270 alkamisesta on tiedotettu Vantaan Sanomissa 17.5.2015 sekä kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 15.5.2015 (MRL 62§). Kaavahankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin määräaikaan 12.6.2015 mennessä kuusi mielipidettä. Nämä mielipiteet on otettu huomioon tässä kaavatyössä nro 002576.

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 osittain kaupungin omistamalle maalle.

~~**Sopimus**~~
~~Asemakaavamuutokseen ei liity maankäyttösopimusta.~~

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 § 22

Kaupunkisuunnittelujohtaja va:n esitys:
Päätetään

a) asettaa nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 6.6.2023 päivätty asemakaavamuutosehdotus 002576, 52 Veromies ja 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie,
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Käsittely:
Kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Janne Hartikainen esitti asian palauttamista valmisteluun. Jäsen Pekka Virkamäki kannatti esitystä.

Puheenjohtaja totesi, että on tehty kannatettu palautusesitys, josta joudutaan äänestämään. Puheenjohtaja teki seuraavan äänestysesityksen. Ne, jotka kannattavat asian käsittelyn jatkamista, äänestävät jaa, ja ne, jotka kannattavat asian palauttamista valmisteluun, äänestävät ei. Äänestysesitys hyväksyttiin.

Äänestyksessä annettiin 13 jaa-ääntä (Ahokas, Eklund, Erkkilä, Haverinen, Iivarinen, Jääskeläinen, Kostilainen, Forsberg, Mutanen, Hakala, Tamminen, Åstrand, Aura) ja 3 ei-ääntä (Hartikainen, Karhu, Virkamäki). Puheenjohtaja totesi palautusehdotuksen tulleen hylätyksi. Asian käsittelyä jatkettiin.

Päätös:
Hyväksyttiin kaupunkisuunnittelujohtaja va:n esitys.

Merkittiin, että Janne Hartikainen, Pekka Virkamäki ja Suvi Karhu jättivät asiakohtaan seuraavan eriävän mielipiteen:
”MRL 63 §:n mukaan kaavaa laadittaessa tulee riittävän aikaisessa vaiheessa laatia kaavan tarkoitukseen ja merkitykseen nähden tarpeellinen suunnitelma osallistumis- ja vuorovaikutusmenettelyistä sekä kaavan vaikutusten arvioinnista. Kaavoituksen vireilletulosta tulee ilmoittaa sillä tavoin, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavoituksen lähtökohdista, suunnitellusta aikataulusta sekä osallistumis- ja arviointimenettelystä.
Selostettu vuorovaikutus menettely ja tilaisuudet koskevat Ratikan kaavarunko –nimistä dokumenttia, joka ei ole MRL:n tuntema suunnitelma. Sinä ei ole määritelty nyt kysymyksessä olevaa kaavaa riittävän tarkkarajaisesti, että asukkaat ja muut oikeudenhaltijat olisivat voineet ottaa kantaa tai vaikuttaa sen valmisteluun MRL:n edellyttämällä tavalla. Kaava on tullut vireille virheellisessä järjestyksessä.”

_____

Nähtävilläolo
Asemakaavan muutosehdotus 002576 on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä 21.6-31.8.2023. Tänä aikana jätettiin 3 muistutusta (Finavaia Oyj, AVIARE ja Lentorata Oy).

Finavia Oyj ja AVIARE nostavat muistutuksissaan esiin useita asemakaavamuutosehdotuksen ja sen mukaisten katusuunnitelmaehdotuksien ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön ja toteavat, että katualue on useammassa paikassa osoitettu liian leveäksi, ja että asemakaavaan liittyen tulee laatia sopimus. Finavia huomauttaa myös, että sillä tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä, uudet kunnallistekniikan sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä ja ne on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella, ja että Tietotien pysäköintialueen säilyväksi sovitusta ajoliittymästä on esitetty kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 vanhentunutta tietoa. AVIARE toteaa muistutuksessaan lisäksi mm., että asemakaavan muutosehdotus on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä on tarvetta. AVIARE esittää, että kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua.

Lentorata Oy:n muistutuksessa todetaan, että Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteystyötä, ettei Lentorata

-hankkeen toteutettavuutta vaaranneta. Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa, jonka läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Lisäksi Lentorata Oy huomauttaa, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Kaavalausunnot

Kaupunkiympäristölautakunta päätti 6.6.2023 oikeuttaa asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot. Lausuntoja pyydettiin 14 kappaletta ja saatiin 9 kappaletta.

Tukes totesi lausunnossaan, että kaava-alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Vantaan Energia Oy:n Lentoaseman lämpökeskuksen alueelle tulee olla pelastuslaitoksella pääsy vähintään kahdesta suunnasta. Lämpökeskuksen onnettomuustilanteet voivat aiheuttaa haittaa ja rajoituksia myös lähialueen liikenteelle.

Fingridillä, Traficomilla eikä Vantaan kaupunginmuseolla ollut lausuttavaa.

Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos totesi lausunnossaan, että mikäli katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus missään tilanteessa vaarannu.

Vantaan Energia lausui, että asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit.

HSY lausui, että raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia on siirrettävä vesihuoltoverkostoa, ja että uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Uudenmaan ELY-keskus lausui, että kaava-aineistoon on syytä täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Uudenmaan liitto lausui, ettei alueella voimassa oleva yleiskaava ole tullut asemakaavassa riittävästi huomioitua Lentoradan osalta. Lentoradan toteuttamisedellytykset on varmistettava ja kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen sekä siihen liittyvien ajotunnelien ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavaan tuotavalla Lentorataa koskevalla tunnelimerkinnällä ja sitä koskevalla määräyksellä. Kaava-alueen suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset ajotunnelit ja kuilurakenteet. Lisäksi Uudenmaan liitto toteaa, että asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee korjata vastaamaan nykytilannetta.

Tehdyt tarkistukset

Saatujen lausuntojen ja muistutuksien takia on tehty tarkistuksia.

Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2023 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Tietotietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Kaavaehdotuksen nro 002576 nimi muutettiin Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitieksi.

Kaava-alueen rajoja on tarkistettu ja kaava-aluetta pienennetty myös Turbiinitien ja Aviabulevardin varrella, sekä liittyvien teiden risteysalueilla. Turbiinitien sähkönsyöttöasemalle varatun ohjeellisen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueen (et) sijainti on tarkistettu viimeisimmän katusuunnitelman luonnoksen mukaiseksi ja ajoneuvoliittymäkieltoja on tarkistettu. Kaavassa annettu pilaantuneita maa-alueita koskeva määräys muutettiin koskemaan vain maaperän tilan tietojärjestelmän (Matti) mukaista PIMA-aluetta Turbiinitiellä.

Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu työmaa-, hule- ja pohjavesien osalta ja kaavakarttaan on lisätty määräyksiä, jotka koskevat maanalaisia tiloja. Kaavassa on määrätty mm., että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Lisäksi on tehty piirustusteknisiä tarkistuksia.

Tarkistukset ovat olennaisia ja asemakaavamuutos on asetettava uudelleen nähtäville.

Kaavaselostuksen tarkistukset

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä annettujen lausuntojen ja muistutuksien vuoksi. Kaavaselostuksen luvun 2.2.1 yleiskaavaa ja alueen muita suunnitelmia käsittäviä kohtia on täydennetty Lentoradan tiedoilla ja maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta. Lisäksi kaavaselostukseen tarkennettiin ajankohtainen Vantaan ratikan suunnitelmien sekä MAL 2023 -suunnitelman tilanne.

Sopimus
Asemakaavamuutokseen liittyy maankäyttösopimus.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026 § 12

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään

a) antaa liitteen mukaiset vastineet muistutuksiin ja lausuntoihin ja tehdään esitetyt tarkistukset, sekä ilmoittaa tästä päätöksestä ja antaa AKL 65 §:n mukainen kunnan perusteltu kannanotto niille muistutuksen tehneille, jotka ovat ilmoittaneet osoitteensa,
b) esittää kaupunginhallitukselle, että asetetaan uudelleen nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavan muutosehdotus 002576, 52 Veromies ja 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie, ja
c) esittää kaupunginhallitukselle, että oikeutetaan asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Päätös:
Hyväksyttiin esitys.

_____

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään,

a) asetettaa uudelleen nähtäville 30 päiväksi MRA 27 §:n mukaisesti 19.1.2026 päivätty asemakaavan muutosehdotus 002576, 52 Veromies ja 53 Lentokenttä / Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie, ja
b) oikeuttaa asemakaavoitus pyytämään tarvittavat lausunnot.

Liitteet:
- Asemakaavamuutosehdotus 19.1.2026
- Asemakaavamuutoksen selostus 19.1.2026
- Muistutukset ja vastineet 19.1.2026
- Lausunnot ja vastineet 19.1.2026

Täytäntöönpano: kaupunkiympäristön toimiala / ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Johanna Rajala, p. 050 302 8975
asemakaava-arkkitehti Tea Taponen, p. 040 483 9054
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Kaava-alueen numero
Planområdets nummer

002576

Päiväys
Datum

19.1.2026

Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKKA: AVIABULEVARDI JA TURBIINITIE

Vanda stad

VANDASPÅRAN: AVIABULEVARDEN OCH TURBINVÄGEN

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katu- ja katuaukioalueet sekä kaupunginosan raja.

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

1:2000

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatu- och tårgområden samt stadsdelsgräns.

Stadsdel 53, FLYGFÄLTET

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000

ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.	Linje 3 m utanför planområdets gräns.
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.

	Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
AVIABULEVARDI	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
	Katu.	**Gata.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
	Katuaukio/tori.	**Öppen plats/torg.**
	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.	Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.
	Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.
e	**Eritasoristeys.**	**Planskild korsning.**
et	**Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.**	**Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.**
	Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.	Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.
	Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.	**Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.**
pima	**Alueen osa, jonka maaperä on saastunut.**	**Del av område vars mark är förorenad.**
	Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.	Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.

Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.

Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.

Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille.

Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

TONTTIJAKO

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

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET

Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.

Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.

I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.

Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.

Byggandet får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar.

I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment.

TOMTINDELNING

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

Kaupunkirakenne ja ympäristö
Stadsstruktur och miljö

Asemakaavoitus
Detaljplanering

Mittaus- ja geopalvelut
Mätning och geoteknik

Asemakaavan pohjakartta täyttää sille asetetut vaatimukset.

Baskartan för detaljplanen uppfyller de krav som ställs på den.

Tasokoordinaatisto	Plankoordinatsystemet
ETRS-GK25, korkeusjärjestelmä N2000.	ETRS-GK25, höjdsystemet N2000.

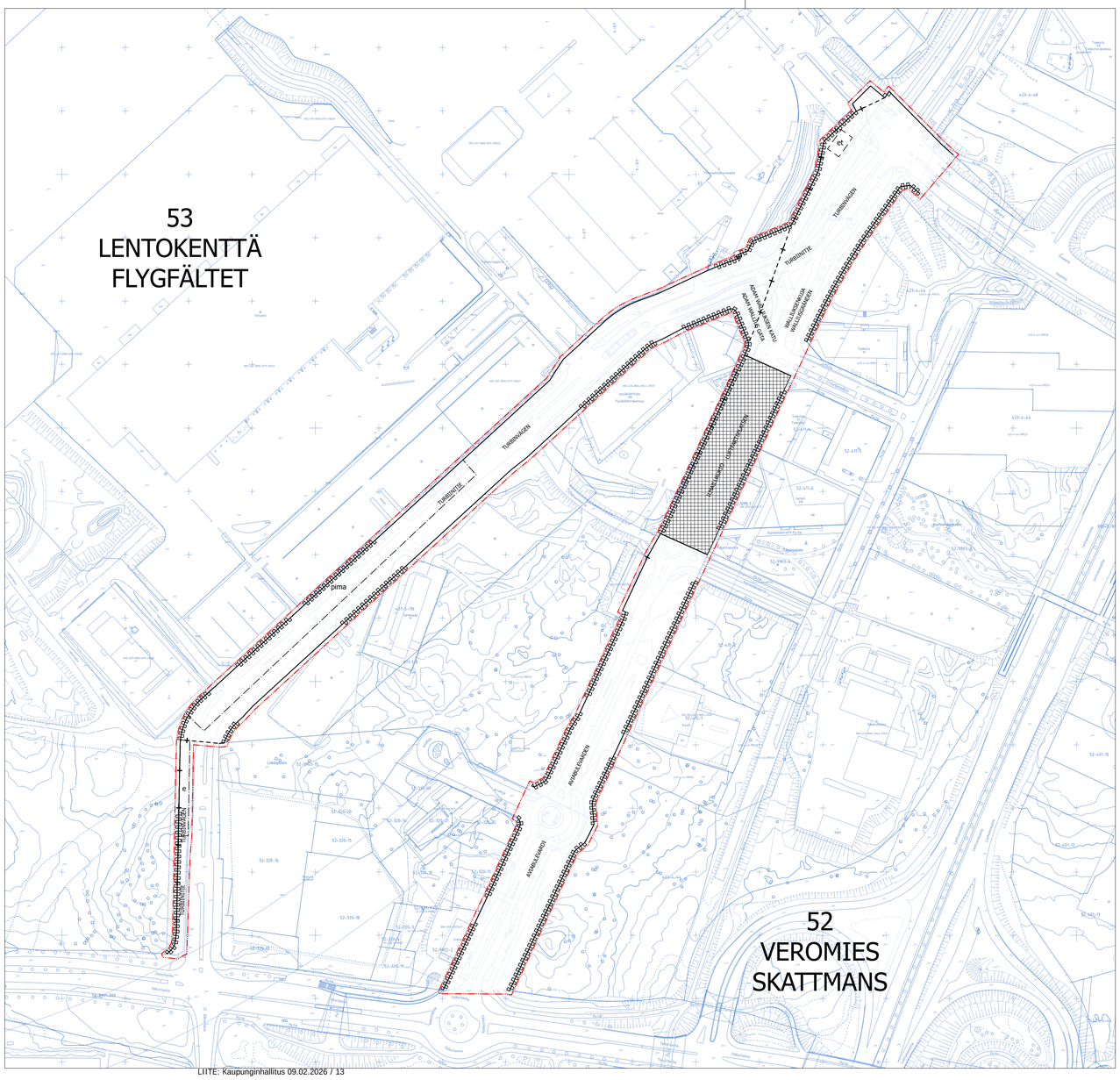
Johanna Rajala, Aluearkkitehti, 19.12.2025 15.09

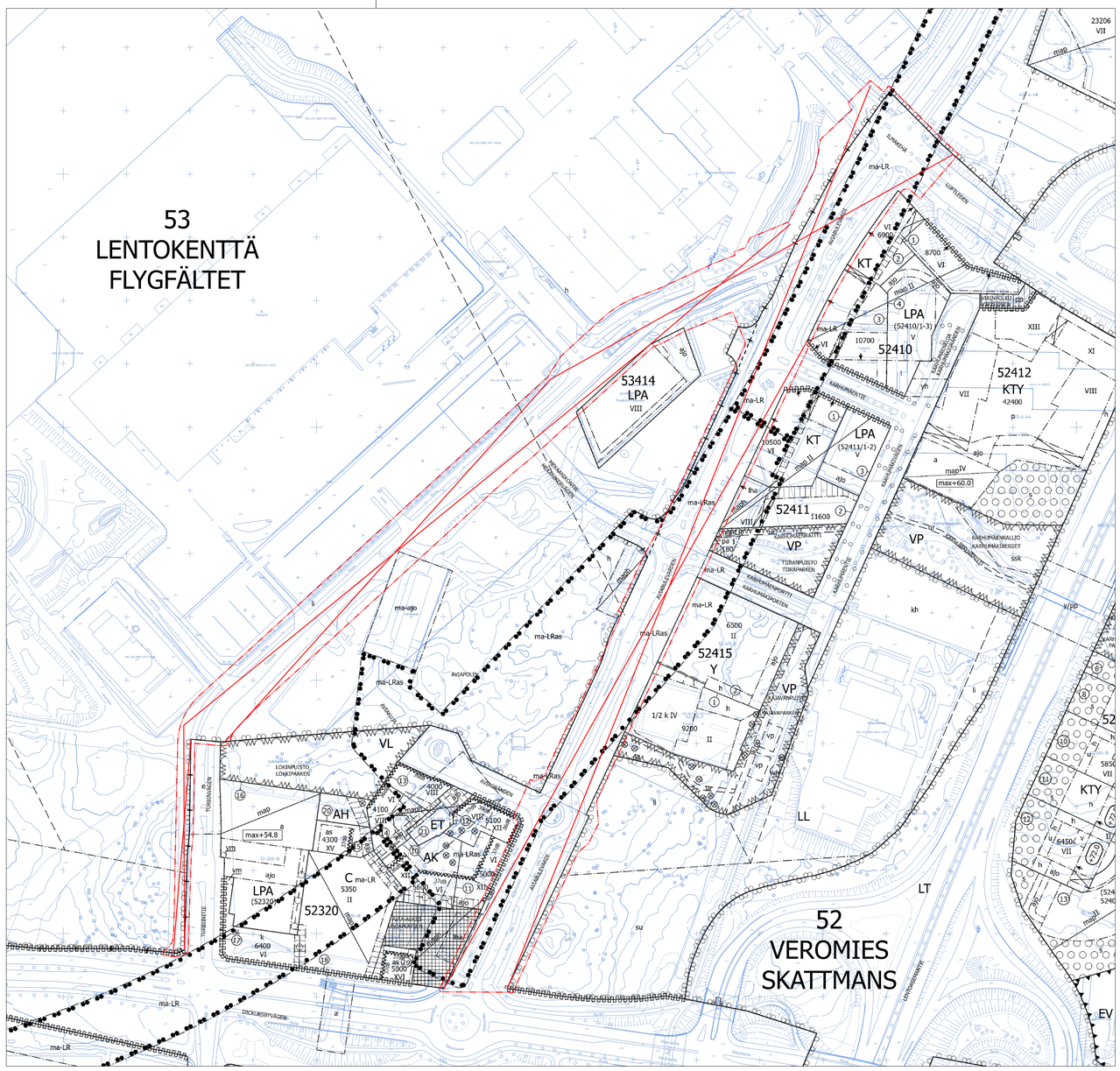
{Allekirjoitus kaupungingeodeetti}

Allekirjoitettu sähköisesti

Hyväksytty kaupunginvaltuustossa __.__.20__

Godkänd av stadsfullmäktige __.__.20__





002576 Vantaan ratikka:

AVIABULEVARDI JA TURBIINITIE

VEROMIES JA LENTOKENTTÄ

KAUPUNKIRAKENNE JA YMPÄRISTÖ / ASEMAKAAVOITUS

Asemakaavamuutoksen selostus, joka koskee 19.1.2026 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002576. Kaavoitus on tullut vireille 23.11.2020 julkaistulla osallistumis- ja arviointisuunnitelmalla numerolla 062800 Vantaan ratikka: asemakaavat ja asemakaavamuutokset, joka päivitettiin 17.9.2021. Lisäksi asemakaavamuutokseen liittyy erilliset osallistumis- ja arviointisuunnitelmat numero 002270, joka on julkaistu 24.3.2015, ja numero 002576, joka on julkaistu 9.10.2025.

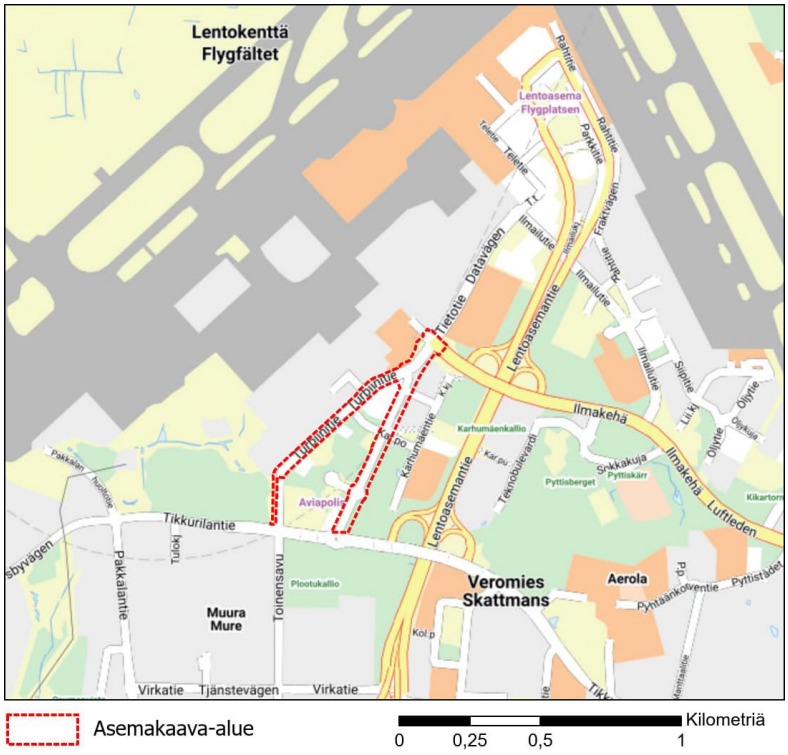
PERUS- JA TUNNISTETIEDOT

Asemakaavan muutos:
Katualueita ja kaupunginosan rajaa kaupunginosassa 53 Lentokenttä ja katu- ja katuaukioalueita sekä kaupunginosan rajaa kaupunginosassa 52 Veromies.

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila eri liikennemuodoille, katuympäristölle ja kadun rakenteille. Kiinteistöjen rajauksia tarkastellaan suhteessa ratikan suunnitelmiin ja katualueiden tilantarpeisiin. Aviabulevardin pohjoispäähän osoitetaan Ilmailuaukio ja Turbiinitielle, Ilmakehän eteläpuolelle sähkönsyöttöasema ratikkaa varten. Lisäksi asemakaavamuutoksessa tarkoituksena on erottaa lentokenttäalueesta Turbiinitien katualue.

Kaavan laatija: Tea Taponen, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; tea.taponen@vantaa.fi, puh. 040 4839054, 19.6.2023 alkaen;
Anna Sarikaya, asemakaava-arkkitehti, Vantaan kaupunki; anna.sarikaya @vantaa.fi, puh. 050 302 9028, 18.6.2023 asti.

KAAVA-ALUEEN SIJAINTI



Suunniteltava alue sijaitsee Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa, Aviapoliksen suuralueella. Suunnittelualue sisältää Aviabulevardin ja Turbiinitien katualueet sekä niihin liittyvän Ilmakehän risteysalueen.

Kuva 1. Suunnittelualueen sijainti kaupunkikartalla. Kaava-alueen sijainti on osoitettu punaisella katkoviivalla.

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.
- Asemakaavoitus tuli vireille ratikan 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. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma postitettiin koko tarkastelualueella sijaitsevien kiinteistöjen omistajille.

- Mielipiteet osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta pyydettiin 15.1.2021 mennessä (MRL 62 §) ja niitä saatiin 88 kappaletta. Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin 1 Aviabulevardin ja Tietotien kaava-aluetta 002576 koskeva palaute.
- Hankkeesta järjestettiin yleisötilaisuudet 8.12.2020 (Länsimäki) / 9.12.2020 (Hakunila) / 16.12.2020 (Tikkurila) / 17.12.2020 (Aviapolis) sekä 23.9.2021 (suunnittelutilanne koko linjalla).
- Ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat kaavamuutosalueen osalta 17.12.2021 ja ne esiteltiin 27.1.–9.2.2022 sekä 3.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.–12.4.2022.
- Kaikille avoimet ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022, 13.4.2023, 16.11.2023 ja 29.10.2024 (koko ratikan linja).
- Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Puhelinaikoja suunnittelijoille varattiin kaksi, 9.3. ja 20.3.2023. Kaavamuutosalueen 002462 ja 002462ma maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on kerrottu kaavan esittämästä ratkaisusta sekä ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide valmisteluaineistosta. Valmisteluaineistosta vastaanotettiin 2 mielipidettä.
- Asemakaavaehdotuksen valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaalista saatujen mielipiteiden perusteella valmisteluvaiheessa esitelty kaava-alue päätettiin jakaa kahdeksi kaavaksi.
- Maanomistajien kanssa on järjestetty kokous asemakaavaehdotukseen liittyen 24.4.2023. Kokouksessa sovittiin koko Turbiinitien kaavoittamisesta asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä.
    - Maanomistaja on jättänyt Turbiinitien kaavamuutoshakemuksen 08.04.2015.
    - Turbiinitien asemakaavamuutostyö käynnistyi toukokuussa 2015 työnumerolla 002270.
    - Kaavamuutostyön vireille tulosta tiedotettiin Vantaan Sanomissa 17.5.2015 sekä 15.05.2015 kirjeellä maanomistajille, naapureille ja viranomaisille. Mielipiteet pyydettiin 12.06.2015 mennessä. (MRL 62 §) Mielipiteitä vastaanotettiin kuusi kappaletta.
    - Turbiinitien kaavamuutosta on laadittu yhteistyössä maanomistajan ja kaupungin asiantuntijoiden kanssa.
    - Kaavamuutos 002270 on keskeytetty ja kaavoitusta jatketaan asemakaavamuutoksessa nro 002576.
- Alueen Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotukset (58677-1 ja -2 Aviabulevardi, 58681-1 Karhumäentie ja 58678-1 Turbiinitie) olivat nähtävillä 21.6.-31.8.2023 välisenä aikana.
- Kaikille avoin ratikan opastettu kiertoajelu järjestettiin 26.8.2023. Tilaisuudessa oli mahdollisuus tutustua ratikan suunnitelmiin kaupungintalolla ja ratikan suunnittelijoita oli tavattavissa.
- Kaikille avoin koko ratikan linjan asukasinfo järjestettiin 3.6.2024.
- Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 päätti asettaa asemakaavamuutosehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot.

- Asemakaavamuutosehdotus on ollut nähtävillä 21.6-31.8.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 14 kappaletta ja niitä saatiin 9 kappaletta. Muistutuksia saatiin 3 kappaletta.
- Asemakaavamuutosehdotukseen tehtiin seuraavat korjaukset:
    - Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2023 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Tietotietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Kaavaehdotuksen nro 002576 nimi muutettiin Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiini-tieksi.
    - Kaava-alueen rajoja on tarkistettu ja kaava-aluetta pienennetty myös Turbiinitien ja Aviabulevardin varrella, sekä liittyvien teiden risteysalueilla.
    - Ajoneuvoliittymäkieltoja on tarkistettu.
    - Turbiinitien sähkönsyöttöasemalle varatun ohjeellisen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueen (et) sijainti on tarkistettu viimeisimmän katusuunnitelman luonnoksen mukaiseksi.
    - Kaavassa annettu pilaantuneita maa-alueita koskeva määräys muutettiin koskemaan vain maaperän tilan tietojärjestelmän (Matti) mukaista PIMA-aluetta Turbiinitiellä.
    - Tehtiin piirustusteknisiä tarkistuksia.
    - Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu maanalaisten tilojen sekä työmaa-, hule- ja pohjavesien osalta.
- Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien, saatujen lausuntojen sekä uuden MAL 2023 -suunnitelman perusteella.

SISÄLLYSLUETTELO

1. Tiivistelmä 8
2. Lähtökohdat 9
2.1 Selvitys suunnittelualueen oloista 9
2.2 Suunnittelutilanne 15
3. Asemakaavan suunnittelun vaiheet 28
3.1 Suunnittelun käynnistäminen, sitä koskevat päätökset ja vireilletulo 28
3.2 Osallistuminen ja yhteistyö 28
3.3. Asemakaavan tavoitteet 37
3.4 Asemakaavaratkaisu 39
4. Asemakaavan kuvaus 39
4.1 Kaavan rakenne 39
4.2 Ympäristön laatua koskevien tavoitteiden toteutuminen 41
4.3 Aluevaraukset 41
4.4 Kaavan vaikutukset 42
4.5 Ympäristön häiriötekijät 52
4.6 Nimistö 52
5. Asemakaavan toteutus 52
6. Kaavatyöhön osallistuneet 53
7. Asemakaavan seurantalomake 54

LUETTELO SELOSTUKSEN LIITEASIAKIRJOISTA

- Asemakaavan seurantalomake 17.11.2025
- Asemakaavakartta ja -määräykset 19.1.2026

LUETTELO MUISTA KAAVAA KOSKEVISTA ASIAKIRJOISTA, TAUSTASELVITYKSISTÄ JA LÄHDEMATERIAALISTA

- Ramboll (17.12.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tietotiellä välillä Terminaalitie-Ilmakehä, Tietotie 58682-1.
- Ramboll (17.12.2021). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Tietotiellä välillä Terminaalitie-Ilmakehä, Tietotie 58682-2.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Aviabulevardilla välillä Karhumäentie-Karhumäenportti, Aviabulevardi 58677-1.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Aviabulevardilla välillä Karhumäenportti-Tikkurilantie, Aviabulevardi 58677-2.
- Ramboll (3.3.2022). Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Turbiinitiellä välillä Ilmakehä-Turbiinikuja, Aviabulevardilla välillä Turbiinitie-Karhumäentie, Karhumäentiellä välillä Aviabulevardi-Turbiinitie, Turbiinitie 58678-1.
- Ramboll (4.10.2022. Vantaan ratikan katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset Ilmailutiellä välillä Tietotie – Terminaalitie, Ilmailutie 59048-1.
- Katusuunnitelmaluonnos Turbiinitie, Mekaanikontie, WSP Finland Oy 8.9.2015
- Ratikan selvityksiä ja aineistoja: https://www.vantaa.fi/fi/asuminen-ja-ymparisto/liikenne/vantaan-ratikka/selvityksia-ja-aineistoja
- Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021. 16.3.2022.
- Manninen, E., Vasko, V. & Makkonen, H. 2020: Vantaan ratikan kaavarungon ja asemakaavojen luontoselvitykset vuonna 2020 – Faunatican raportteja 53/2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikka Design Manual, Liite 1 Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvitys, Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 9.10.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, Pyöräliikenteen tarkastelut ratikan varrella, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 25.9.2020
- Vantaan ratikka, Ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelu, Golder Associates Oy, 13.8.2020
- Vantaa ratikka, Maisema ja kaupunkikuva, Vantaan kaupunki ja WSP Finland Oy, 2020
- Vantaan ratikka, Resurssiviisauden suuntaviivat, Sitowise Oy, 13.5.2020
- Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy, 18.9.2019
- Vantaan ratikan hulevesiselvitys (yleissuunnitelman liite 11), WSP Finland Oy, 30.4.2019
- Vantaan ratikka, Hankearviointi (yleissuunnitelman liite 14), WSP Finland Oy, 10.9.2019
- Vantaan ratikka, Investointikustannukset (yleissuunnitelman liite 15), WSP Finland Oy, 26.6.2019
- Resurssiviisauden tiekartta, Vantaan kaupunki 2022
- Vantaan historiallisen tiestön inventointi 2018, Vantaan kaupunki
- Vantaan metsänhoidon periaatteet 2017–2030, Vantaan kaupunki 2017
- Vantaa alueittain 2015, Vantaan kaupunki 2016
- Vantaan väestö 2021/2022. Vantaan kaupunki.
- Kulttuurimaisemaselvitys, Vantaan kaupunki 2005

- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvitys 2023, Sweco, 17.2.2023.
- Lentokenttä-Tikkurila, Vantaan ratikan runkomelun riskialueet ja vaimennus, Sweco, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvitys, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 1.1, Nykytilanteen päiväajan melutasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 3.3, Raitioliikenteen enimmäisäänitasot ilman meluntorjuntaa, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan meluselvityksen liite 4.1, Yhteismelutilanne suunniteltu meluntorjunta päiväajan keskiäänitasot, Sitowise Oy, 31.1.2023.
- Vantaan ratikan 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 ratikan katusuunnitelmaehdotus, Aviabulevardi 58677-1. Ramboll (10.2.2023).
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Turbiinitie 58678-1. Ramboll (10.2.2023).
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Ilmailuaukio, Walliuksenkuja 59617-1. Ramboll (10.2.2023).
- Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotus, Adam Walliuksen katu 58681-1. Ramboll (10.2.2023).
- Kadun yleissuunnitelmat, Turbiinitie 59717/1 ja Turbiinitie, Mekaanikontie 59717/2. Ramboll 28.2.2025.
- Lentoradan YVA, Ympäristövaikutusten arviointiselostus. Suomi-rata Oy, 6/2023. Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava
- Lentoradan YVA Ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys. Lentorata Oy, 3/2025.
- Liski, J., Oksanen, B., Tervo, S. & huhtala, T. 2025: Tärinä- ja runkomeluselvitys, Lentoradan yleissuunnitelma. – A-Insinöörit Suunnittelu Oy, 2/2025.
- Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma, 8.10.2025

1. TIIVISTELMÄ

Asemakaavan muutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila eri liikennemuotojen vaatimalle tilalle ja siihen liittyvälle katuympäristölle sekä kadun rakenteille leventämällä ja osoittamalla uutta katualuetta Aviabulevardilla ja Turbiinitiellä sekä Ilmakehän risteysalueella. Asemakaavan tilavaraukset perustuvat 10.2.2023 päivättyihin Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotuksiin sekä 28.2.2025 päivättyihin Turbiinitien kadun yleissuunnitelmiin.

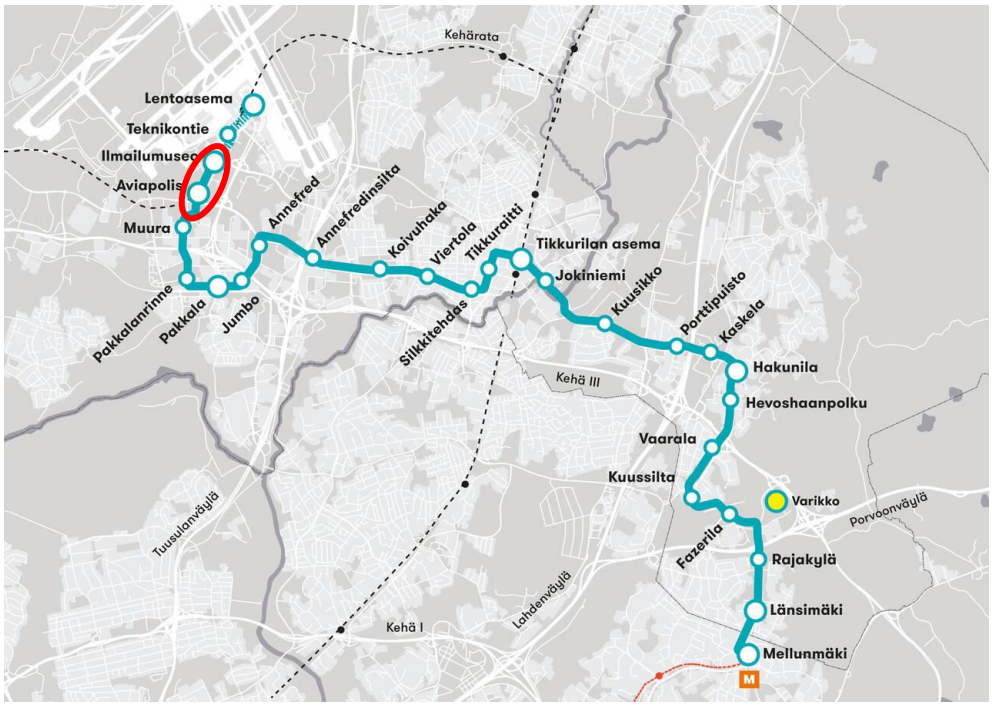
Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä lentokenttäaluetta (LL). Aviabulevardilta, Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliseltä osuudelta, varataan alue uudelle Ilmailuaukiolle. Turbiinitien ja Aviabulevardin pohjoispäässä muutetaan katujen nimiä. Ilmakehän eteläpuolelle on osoitettu ohjeellinen aluevaraus sähkönsyöttöasemaa varten (et). Kaavan katualueisiin rajautuviin kiinteistöihin on osoitettu ajoneuvoliittymäkieltomerkintöjä. Lentokentän ja Veromiehen välistä kaupunginosarajaa muutetaan osin Turbiinitien etelä- ja pohjoisosassa muuttuvan katualueen ja lentokenttäalueen välisen rajan mukaisesti. Kaavassa annetaan kaupunkikuvaan, hulevesiin, pilaantuneiden maa-alojen selvittämiseen ja kunnostamiseen ja katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen liittyviä määräyksiä.

Vantaan ratikka on suunniteltu pikaraitiotieyhteys Mellunmäen metroasemalta Hakunilan ja Tikkurilan kautta Aviapolikseen, Ilmailumuseon päätepysäkille. Linjan jatkamista lentoasemalle asti tarkastellaan ja tarkastelun on tarkoitus valmistua kesäkuun 2026 loppuun mennessä. 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 ja hanke on osa maankäytön, asumisen ja liikenteen MAL 2023 -suunnitelmaa sekä valtion ja Helsingin seudun kuntien välistä MAL-sopimusta.

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019. Yleissuunnitelmaan pohjautuvassa jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reitille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat. Nyt laadittavat asemakaavat ja asemakaavan muutokset perustuvat katusuunnitelmiin.

Vantaan ratikan asemakaavoitus on Vantaan asemakaavoituksen vuoden 2025 työohjelmassa.

Kaavamuutoshankkeeseen liittyy maankäyttösopimus.



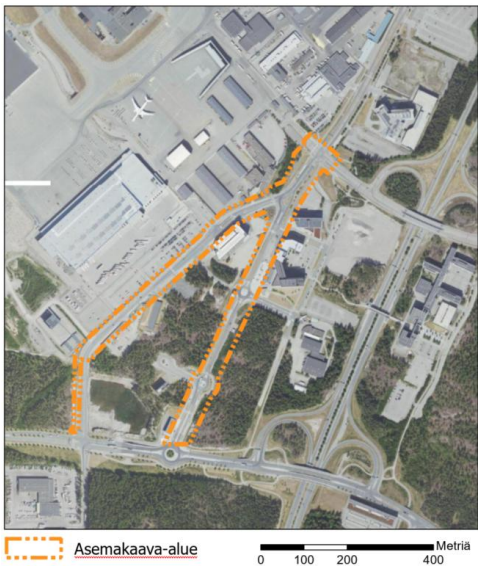
Kuva 2. Vantaan ratikan reitti Mellunmäen metroasemalta Hakunilan, Tikkurilan ja Aviapoliksen kautta lentoasemalle. Ratikan päätepysäkkinä lännessä on ensimmäisessä vaiheessa tarkoitus olla kaavamuutosalueelle sijoittuva Ilmailumuseon pysäkki. Jatkoa Lentoasemalle asti tarkastellaan. Kaava-alueen likimääräinen sijainti näkyy kuvassa punaisella ympyröitynä.

2. LÄHTÖKOHDAT

2.1 SELVITYS SUUNNITTELUALUEEN OLOISTA

2.1.1 Alueen yleiskuvaus

Suunnittelualue koostuu Aviabulevardin ja Turbiinitien sekä Ilmakehän risteysalueen katualueista. Kaava-alue rajautuu pohjoisessa Ilmakehän risteykseen ja etelässä Tikkurilantiehen. Asemakaava-alueen pinta-ala on noin 5,8 hehtaaria.



Kuva 3. Suunnittelualue esitettynä ilmaperspektiivistä.

2.1.2 Luonnonympäristö

Maisemakuva ja -rakenne

Alueen ja sen lähiympäristön maisemaa hallitsevat Helsinki-Vantaan lentokenttäalueen toimintaan kuuluvat rakennukset ja niihin liittyvät laajat pysäköintialueet sekä kaava-alueeseen osin rajautuvat metsäalueet.

Luonnon monimuotoisuus

Kaava-alueelta on laadittu luontoselvitykset vuosina 2020–2021 (*Nieminen, M., Koskimies, P., Makkonen, H., Manninen, E., Manninen, O. & Vasko, V. 2021: Vantaan ratikan kaavarunkoalueen luontoselvitykset 2020–2021. Koosteraportti. – Faunatican raportteja 38/2021*).

Kaava-alueelta ei tunnistettu luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita kohteita. Asemakaavamuutosalue ei kuulu luontoselvityksessä rajattuihin lepakoiden käyttämiin alueisiin eikä alueelle sijoitu lahokaviosammaleen ydinalueita.

Kaava-alueen ulkopuolella Aviabulevardin kummallakin puolella on tunnistettu luonnon monimuotoisuuden kannalta arvokkaita alueita. Aviabulevardin ja Karhumäentien väliselle metsäalueelle sijoittuu kaksi geologista kohdetta. Lisäksi alueelta on tehty havaintoja lahokaviosammaleesta.

Turbiinitien osalta kaava-alue käsittää jo toteutuneen Turbiinitien katualueen, joka on asfalttipäällysteinen, eikä siten käsitä luontoarvoja.

Vesistöt ja vesitalous

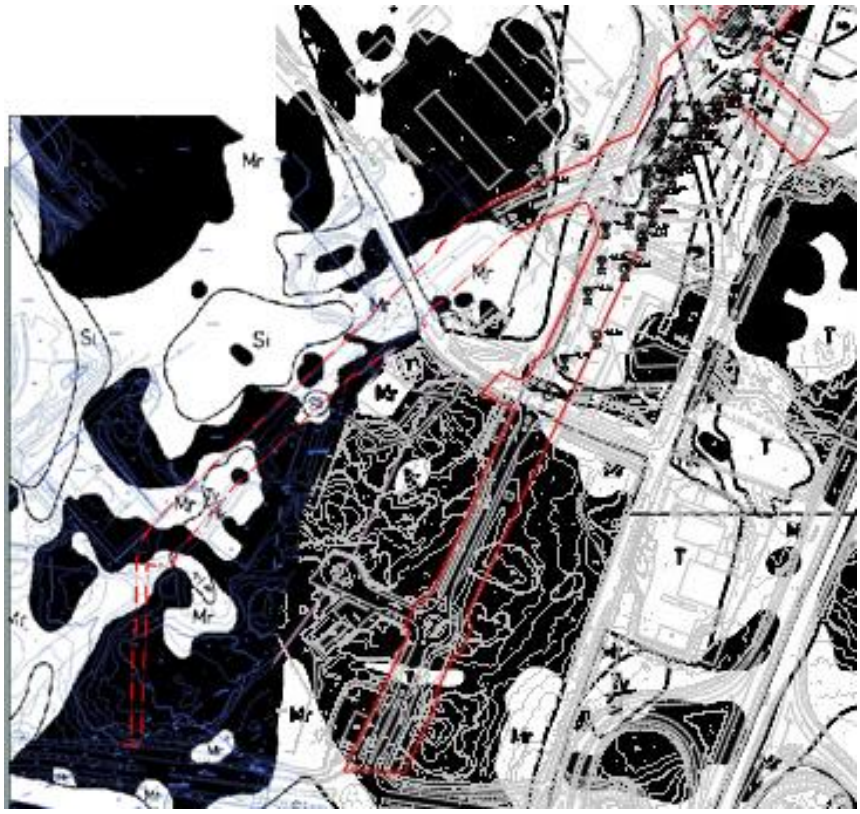
Valtaosa kaavoitettavasta alueesta on joko rakennettu tai päällystetty asfaltilla. Asemakaavamuutoksen alue sijaitsee osin Krakanojan sekä Palo-ojan valuma-alueilla. Alue ei sijaitse pohjavesialueella.

Maaperä

Maalajikartan mukaan kaava-alueen maaperä on vaihtelevasti täyttöä, moreenia, savea, kalliota. Alueella on lisäksi pieniä alueita turvetta, hiekkaa ja silttiä.

Pohjatutkimusten mukaan pintamaakerroksen alla on savea, silttiä, täyttöä ja hiekkaa sekä kalliopintaa päällystävä moreeni. Savikerros on paksuimmillaan n. 5-6 m. Syvimmät kairaukset ovat ulottuneet n. 19,6 m syvyydelle maanpinnasta. Kairaukset ovat päättyneet tiiviiseen maakerrokseen, kiveen tai kallioon.

Pohjavesi on korkeimmillaan n. 2 m syvyydellä maanpinnasta.



Kuva 4. Maalajikartta.

Rakennettavuus maaperän suhteen

Savi- ja silttialueilla rakennusten suositeltu perustamistapa on paalutus. Kitkamaan ja kallion sekä ohuen savi- ja silttikerrosten alueilla perustamistapa voi alustavan arvion mukaan olla maanvarainen tai massanvaihdolla maanvarainen.

Alustavan arvion mukaan kunnallistekniset rakenteet ja liikennöitävät alueet voidaan perustaa maanvaraisesti.

Alueella tulee tehdä täydentävä rakennuspaikkakohtainen pohjatutkimus. Perustamisratkaisut tulee perustua rakennuspaikkakohtaisiin pohjatutkimuksiin ja suunnitelmiin.

Topografia

Katualue ja rakennetut alueet ovat pääosin melko tasaisia. Kaava-alueen korkein kohta sijoittuu kaava-alueen pohjoisosaan, jossa maanpinta kohoaa noin 48 metriin merenpinnan yläpuolelle. Kaava-alueen matalin kohta sijoittuu kaava-alueen eteläosaan Turbiinitien ja Tikkurilantien risteyksen tuntumaan, jossa maanpinta jää noin 42 metriin merenpinnan yläpuolelle.

2.1.3 Rakennettu ympäristö

Väestön rakenne ja kehitys kaupunginosassa

Vuoden 2021 lopussa asukkaita Veromiehen kaupunginosassa oli 1 434. Alle sadan asukkaan kaupunginosia on Vantaalla neljä, joista Lentokenttä kuuluu tähän ryhmään. Vuoden 2021 lopussa asukkaita Lentokentän kaupunginosassa oli 23. Koko Aviapoliksen suuralueella asui vuoden 2021 lopussa 20 418 ihmistä. *(Vantaan väestö 2021/2022)*

Asuminen

Suunnittelualueelle ei sijoitu asuinrakennuksia. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä on vuonna 2020 hyväksytty asemakaava-alue Aviapolis eteläinen (kaava numero 002417), jossa on osoitettu asuinkerrostaloaluetta Aviabulevardin varteen. Kyseinen kaava mahdollistaa asumista noin 600 uudelle asukkaalle. Kaavaa ei vielä ole toteutettu.

Palvelut ja työpaikat

Aviapoliksen työpaikkamäärä on omaa luokkaansa, siellä sijaitsee kolmasosa kaikista Vantaan työpaikoista. Alueeseen kuuluu työpaikkojen määrällä mitattuna Vantaan kolme suurinta kaupunginosaa, Lentokenttä, Veromies ja Pakkala. Vuoden 2013 lopussa työpaikkoja oli lähes 35 800, joista joka kolmas oli kuljetuksen ja varastoinnin parissa ja useampi kuin joka neljäs kaupan alalla. *(Vantaa alueittain 2015)*

Aviapoliksen veturina on toiminut valtakunnallisesti merkittävä Helsinki-Vantaan lentoasema, jonka ympärille on rakennettu yrityksille toimitiloja ja muita palveluja. Lähelle on rakentunut muun muassa WTC Helsinki Airport ja Technopoliksen Aviapolis kampus sekä Kehä III:n pohjoispuolelle Gate 8 BusinessPark. Lentokentän lisäksi työpaikkojen syntymiseen ovat vaikuttaneet sijainti keskellä Vantaata sekä aluetta halkovat suuret valtaväylät. Kehä III:n molemmin puolin onkin muodostumassa yhtenäinen työpaikkanauha, jossa on varasto-, teollisuus-, liike- ja toimistorakennuksia. *(Vantaa alueittain 2015)*

Aviabulevardin itäreunalle on kaavoitettu vuonna 2024 hyväksytyssä asemakaavassa (kaavanumero 002534) yleisten rakennusten korttelialue (Y) Aviapoliksen lukiota ja uutta Ilmailumuseota varten. Ilmailumuseon rakentamisen on tarkoitus alkaa vuoden 2026 aikana ja sen on arvioitu valmistuvan vuoden 2027 loppuun mennessä. Lukion on arvioitu valmistuvan keväällä 2027.

Yhdyskuntarakenne ja kaupunkikuva

Kaupunkikuva on rakennettua ympäristöä ja rakennuskanta koostuu Helsinki-Vantaan lentoaseman toimintaan liittyvistä suurimittakaavaisista liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksista. Aviabulevardin vieressä sijaitsee Aviapolis-aseman eteläinen sisäänkäynti. Joukkoliikenneyhteydet ovat erinomaiset Kehäradan avauduttua kesällä 2015.

Rakennettu kulttuuriympäristö

Suunnittelualueella ei sijaitse arvokkaita rakennetun kulttuuriympäristön kohteita. Kaava-alueelta ei tunneta käytettävissä olevien tietojen perusteella muinaismuistolailla (295/1963) rauhoitettuja muinaisjäännöksiä.

Virkistys

Kaavamuutosalueelle ei sijoitu virkistysalueita. Kaava-alueen välittömässä läheisyydessä sijaitsee Tiiranpuisto ja Karhumäenkallio, jotka ovat rakennettuja virkistysalueita. Hieman kauempana etelässä sijaitsevan Osumapuiston kautta on yhteys laajempiin seudullisiin virkistysalueisiin.

Liikenne

Autoliikenne

Aviabulevardi on alueen pääkatu. Kaavamuutosalue sijaitsee valtakunnallisesti ja seudullisesti keskeisten Tikkurilantien ja Lentoasemantien tuntumassa. Tikkurilantien ja Lentoasemantien kautta alueelta on yhteys seudulliseen päätieverkkoon, mm. Tuusulanväylälle ja Kehä III:lle.

Julkinen liikenne

Aviapoliksen juna-aseman eteläinen sisäänkäynti sijaitsee Aviabulevardin eteläpäässä. Lentokentälle aikaa kuluu noin 3 minuuttia ja Tikkurilan juna-asemalle noin 18 minuuttia. Aviabulevardilla sijaitsee paikallisliikenteen bussipysäkit.

Kävely ja pyöräily

Alueen käveltävyyttä on suunniteltu yksityiskohtaisesti Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet -työssä, ja tulevaisuudessa Aviapolis tulee olemaan kaupunkimainen, hyvin käveltävissä oleva kaupunginosa. Nykyisellään alueen jalankulkuverkko on kuitenkin paikoitellen harva tai katualueilla on vain tien toisella puolen yhdistetty jalankulku- ja pyörätie, sillä toiminnot ovat olleet laadultaan ja sijainniltaan autoliikenteeseen tukeutuvia. Turbiinitiellä kulkee luokan II pääpyöräreitti.

Vesihuolto

Asemakaavan muutosalue kuuluu rakennetun vesihuoltoverkoston piiriin.

Alue kuuluu Lentoaseman painepiiriin. Käyttövesi saadaan Pitkäkosken vedenpuhdistuslaitokselta Ylästön ja Aviapoliksen alueen paineenkorotuspumppaamoiden kautta.

Alueen painetasot vaihtelevat välillä +86m… +87 m. Tarkat painetasot annetaan HSY:n liitoskohtalausunnossa.

Kaavamuutosalueen hulevedet johdetaan hulevesiviemäriverkostossa Finavian omistamien hulevesien käsittelyjärjestelmien kautta Krakanojaan sekä Kirkonkylänojaan.

Kaukolämpö

Vantaan Energian kaukolämpöverkko ulottuu suunnittelualueelle. Kaukolämpökaapelit kulkevat Aviabulevardia pitkin kääntyen Karhumäenportin kautta Karhumäentielle.

Sähköverkko

Vantaan Energian sähköverkko ulottuu suunnittelualueelle. Johdot kulkevat Aviabulevardia ja Turbiinitietä pitkin.

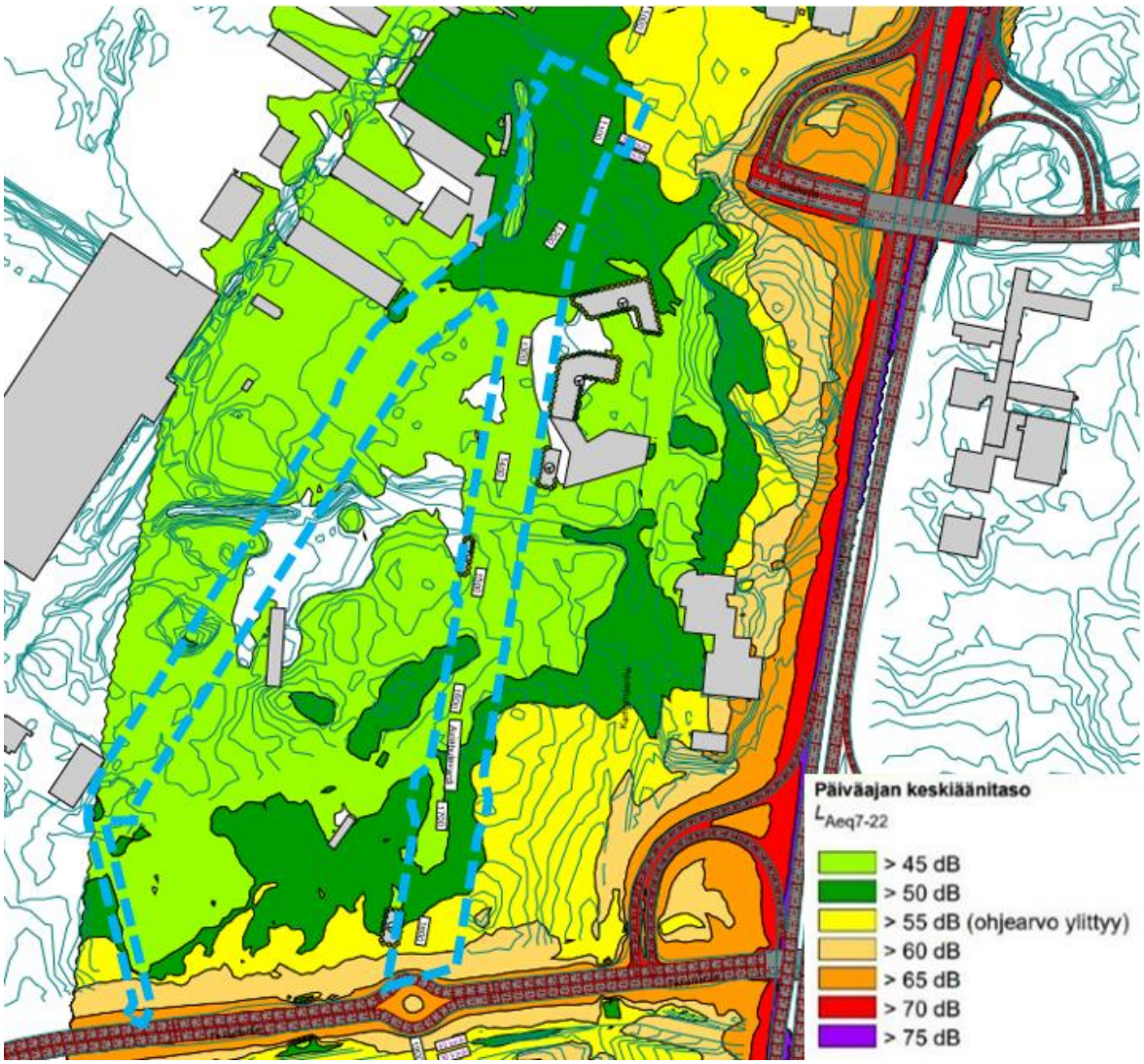
Ympäristöhäiriöt

Liikennemelu

Kaava-alueen pohjoisosa sijaitsee yleiskaavan 2020 lentomelun lentomeluvyöhykkeellä 1 (LDEN yli 60dB), keskiosa lentomeluvyöhykkeellä 2 (LDEN 55-60dB) ja eteläosa lentomeluvyöhykkeellä 3 (LDEN 50-55dB).

Vantaan raitioradan meluselvityksen (*Sitowise 31.1.2023*) mukaisesti merkittävimmät melulähteet suunnittelualueella ja sen ympäristössä on kaava-alueen itäpuolella kulkeva Lentoasemantie. Meluvaikutukset eivät ulotu kaava-alueelle.

Aviapoliksen aseman läheisyyteen hyväksytyn asumisen kaavan (002417) yhteydessä Turbiinitien vaikutus meluun ja ilmanlaatuun on huomioitu. Muutoin alueella sijaitsee työpaikka-, teollisuus- ja varastoalueita, jotka eivät ole tieliikennemelulle herkkiä toimintoja.



Kuva 5. Ote nykytilanteen päiväajan melutasosta suunnittelualueella (Sitowise 31.1.2023, liite 1.1). Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty kuvassa turkoosilla katkoviivalla.

Pilaantuneet maa-alueet (PIMA)

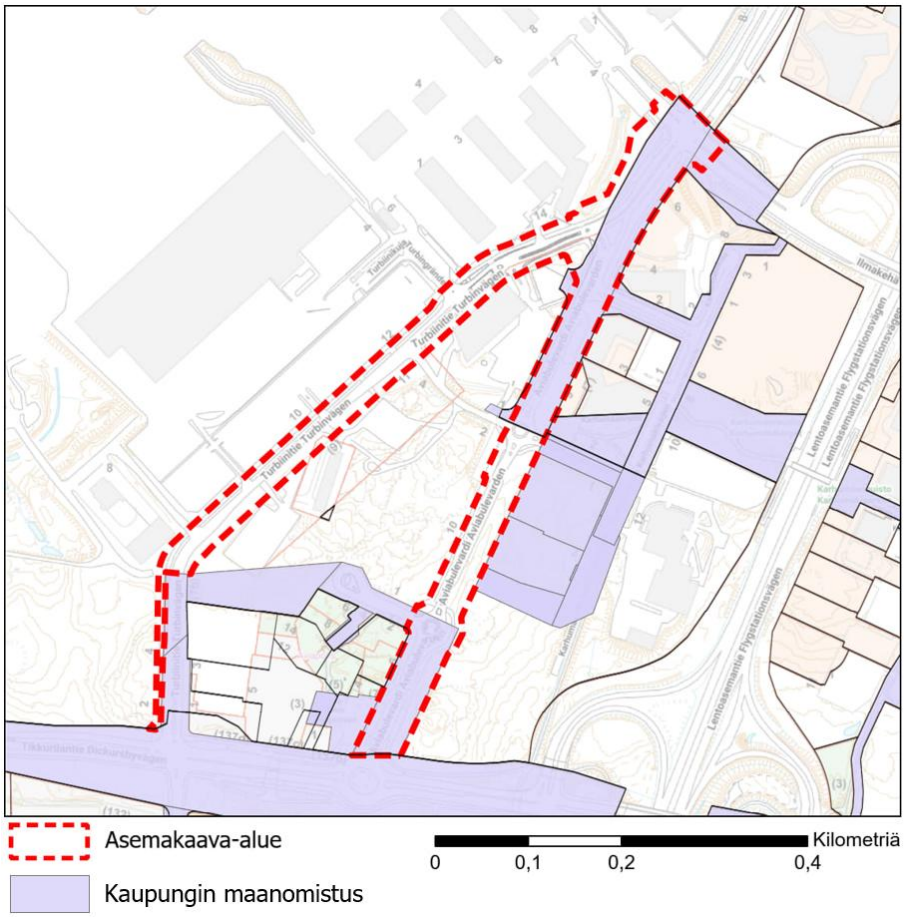
Suunnittelualueelta on laadittu PIMA-riskien selvitys Vantaan ratikkalinjan PIMA-riskien tarkastelussa *(Golder Associates Oy 2020)*. Selvitystyö on toteutettu tarkastelemalla ratikkalinjan reitin varrelle osuvien ympäristöhallinnon ylläpitämään *Maaperän tilan tietojärjestelmään* (Matti) merkittyjen pilaantuneiden, mahdollisesti pilaantuneiden tai kunnostettujen maaperäkohteiden kohderaportit, jonka lisäksi lisätietoja pima-kohteista on saatu Vantaan kaupungin Ympäristökeskuksesta. Selvityksessä kohteet on luokiteltu Matti-lajien mukaisesti. Turbniinitiellä sijaitsee alue, jolta pilaantuneet maa-alueet tulee selvittää ja tarvittaessa kunnostaa ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

2.1.4 Maanomistus

Kaupunki omistaa kaavamuutosalueelle sijoittuvat asemakaavoitetut katualueet. Muut alueet ovat yksityisessä omistuksessa.

Yksityisessä omistuksessa olevat kiinteistöt:

- 92-423-4-44, 92-407-5-116, 92-407-5-117: Finavia Oyj
- 92-423-4-44-M542 (määräala): Kiinteistö Oy Aviatontti II



Kuva 6. Kaupungin maanomistus karttakuvassa lilalla värillä.

2.2 SUUNNITTELUTILANNE

2.2.1 Kaava-aluetta koskevat suunnitelmat, päätökset ja selvitykset

Valtakunnalliset alueidenkäyttötavoitteet

Valtioneuvoston 14.12.2017 päättämien valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) pyrkimyksenä on vähentää yhdyskuntien ja liikenteen päästöjä, turvata luonnon monimuotoisuutta ja kulttuuriympäristön arvoja sekä parantaa elinkeinojen uudistumismahdollisuuksia. Niillä myös sopeudutaan ilmastonmuutoksen seurauksiin ja sään ääri-ilmiöihin. Hanke on näiden tavoitteiden mukainen. Tavoitteiden toteutuminen on selostettu tarkemmin selostuksen kohdissa 4 ja 5.

Toimivat yhdyskunnat ja kestävä liikkuminen

- Luodaan edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen. Suurilla kaupunkiseuduilla vahvistetaan yhdyskuntarakenteen eheyttä.
- Edistetään palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta. Edistetään kävelyä, pyöräilyä ja joukkoliikennettä sekä viestintä-, liikkumis- ja kuljetuspalveluiden kehittämistä.

Uusimaa-kaava 2050

Uusimaa-kaava 2050 on nimi uudenlaiselle maakuntakaavakokonaisuudelle, joka koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kaavasta: Helsingin seudun, Länsi-Uudenmaan ja Itä-Uudenmaan

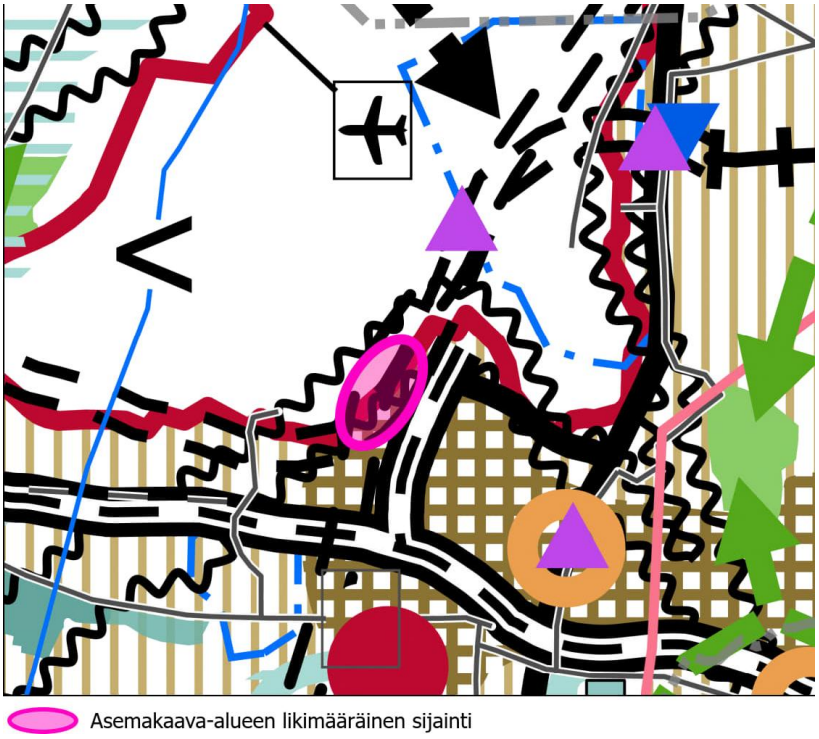
vaihemaakuntakaavoista. Seutujen kaavojen taustavisiona toimii strateginen, oikeusvaikutukseton Uudenmaan rakennesuunnitelma. Kaavakokonaisuus kattaa koko Uudenmaan maakunnan alueen lukuun ottamatta Östersundomin aluetta Helsingissä, Sipoossa ja Vantaalla.

Uusimaa-kaavan kokonaisuus on tullut Helsingin hallinto-oikeuden 24.9.2021 päätöksen myötä voimaan siltä osin kuin valitukset hylättiin. Voimaantulon myötä kaavakokonaisuus korvaa pääosin aiemmin voimassa olleet maakuntakaavat, lukuun ottamatta Östersundomin alueen maakunta-kaavaa, 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 kehittämis-vyöhykkeen suunnittelumääräyksen osa, joka ohjaa seudullisesti merkittävää vähittäiskauppaa.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alueen eteläosa sijoittuu pääkaupunkiseudun ydinvyöhykkeelle (ruskea rasteri). Suunnittelumääräysten mukaan vyöhykettä on suunniteltava joukkoliikenteeseen, kävelyyn ja pyöräilyyn tukeutuvana muuta taajamatoimintojen kehittämisvyöhykettä tehokkaam-min rakennettavana alueena. Kaava-alueen pohjoisosa sijoittuu Helsinki-Vantaan lentoaseman lii-kennealueelle. Kaava-alueen halki kulkee etelä-pohjois-suuntaisesti Lentoradan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva).

Kaavahanke on maakuntakaavan mukainen.



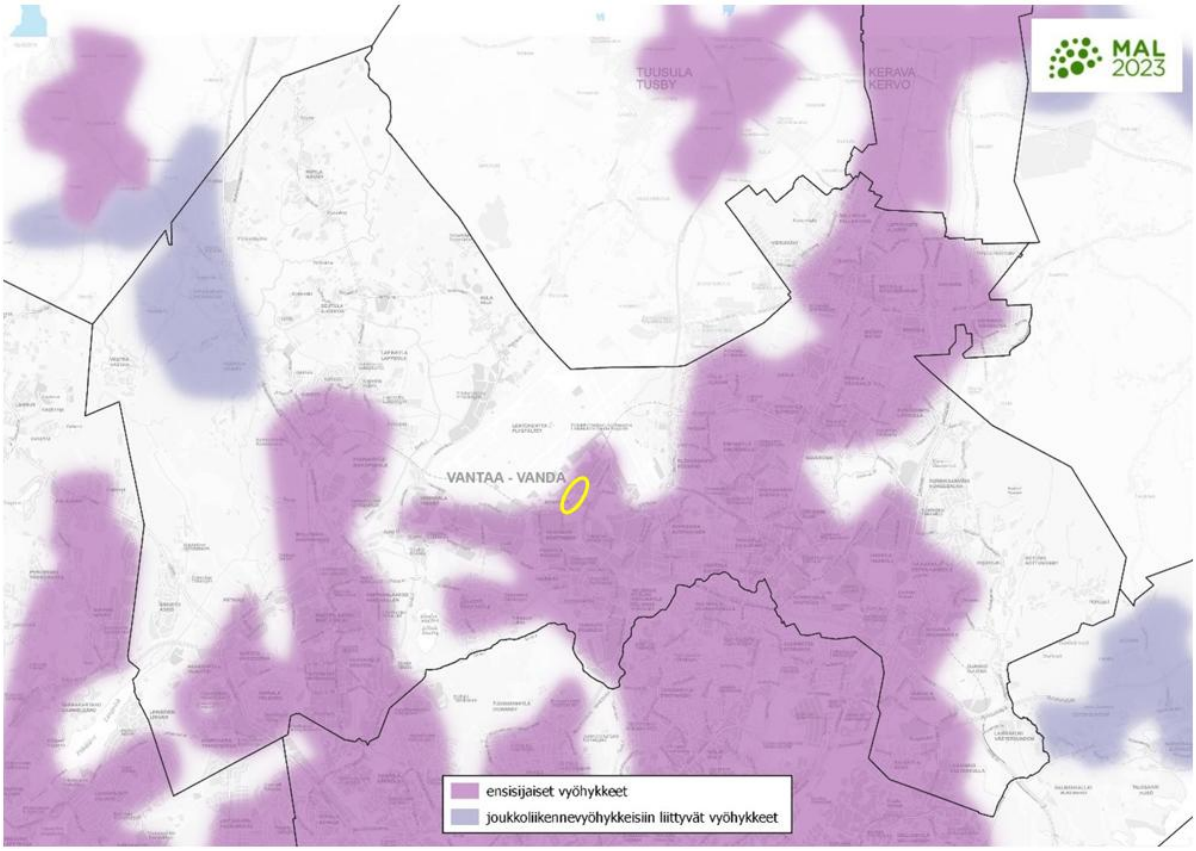
Kuva 7. Ote voimassa olevien maakuntakaavojen epävirallisesta yhdistelmästä, jossa suunnittelu-alueen likimääräinen sijainti näkyy pinkillä soikiolla.

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 kun-nan 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 8. Ote MAL 2023 -suunnitelmasta. Kaava-alueen likimääräinen sijainti on ympyröity keltaisella.

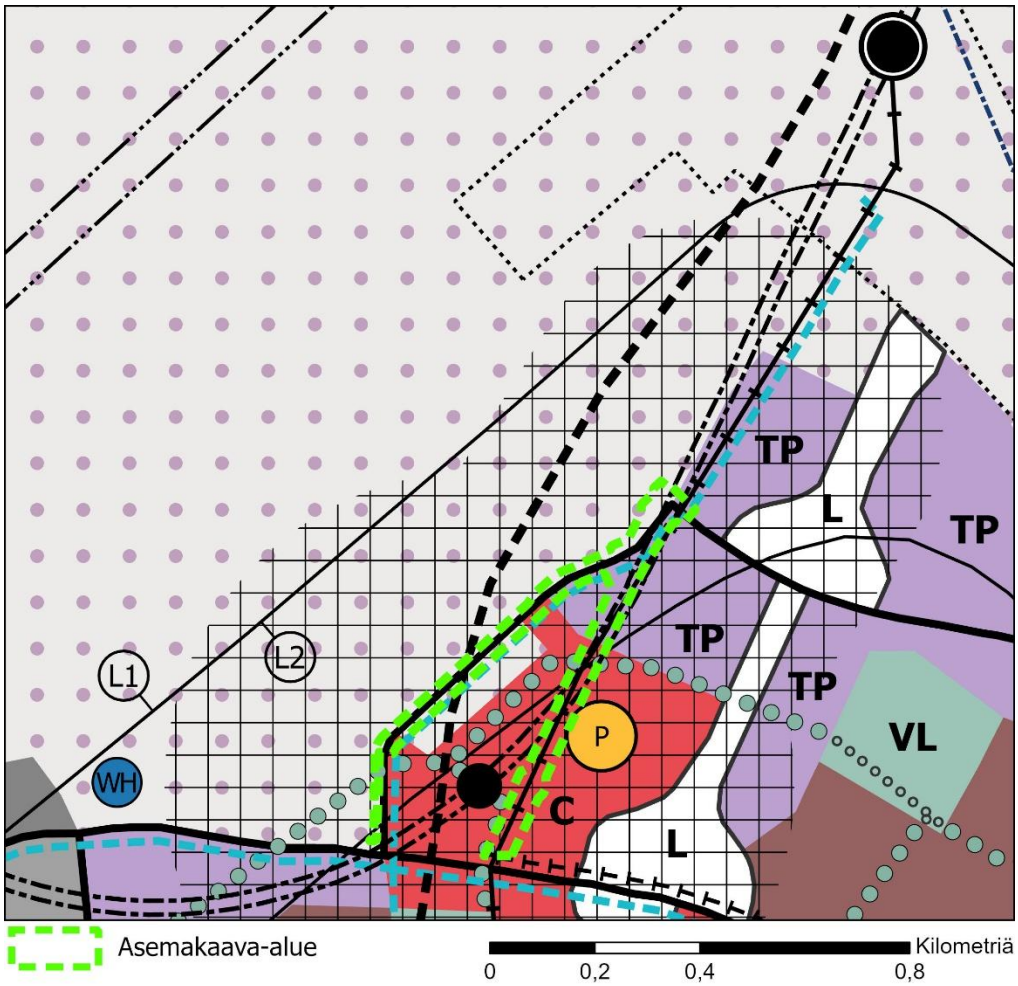
Maankäytön suunnittelussa jatketaan yhdyskuntarakenteen tiivistämistä erityisesti keskuksiin ja raideliikenteeseen tukeutuen sekä nykyistä liikennejärjestelmää täysimääräisesti hyödyntäen. Seudun uudesta asuntotuotannosta 95 % kohdistetaan ensisijaisille vyöhykkeille (oheinen kartta). Suunnittelulla mahdollistetaan maankäytön tiivistyminen ja ehkäistään alueellista eriytymistä kaupunkiuudistuksen keinoin. MAL 2030 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 osin keskustatoimintojen alueelle (C), osin monipuoliselle työpaikka-alueelle (TP) sekä osin lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alueen sijoittuu kokonaisuudessaan kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruuturasteri). Etelästä pohjoiseen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekatoviiva)

sekä raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellinen linjaus (musta katkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (vihreä palloviiva). Turbiinitien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Aviabulevardin ja Karhumäenportin kulmaan sijoittuu julkisten palvelujen ja hallinnon paikka (P). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi yleiskaavan 25.1.2021. Kaava koostuu kolmesta oikeusvaikutteisesta kartasta. Yleiskaava 2020 on tullut voimaan kuulutuksella 11.1.2023. Kolmella alueella (Länsisalmi, Myllykyläntie 4–8 ja Hakkilan radanpidon alue) jää voimaan osin yleiskaava 2007. Kaavahanke on voimassa olevan yleiskaavan mukainen.



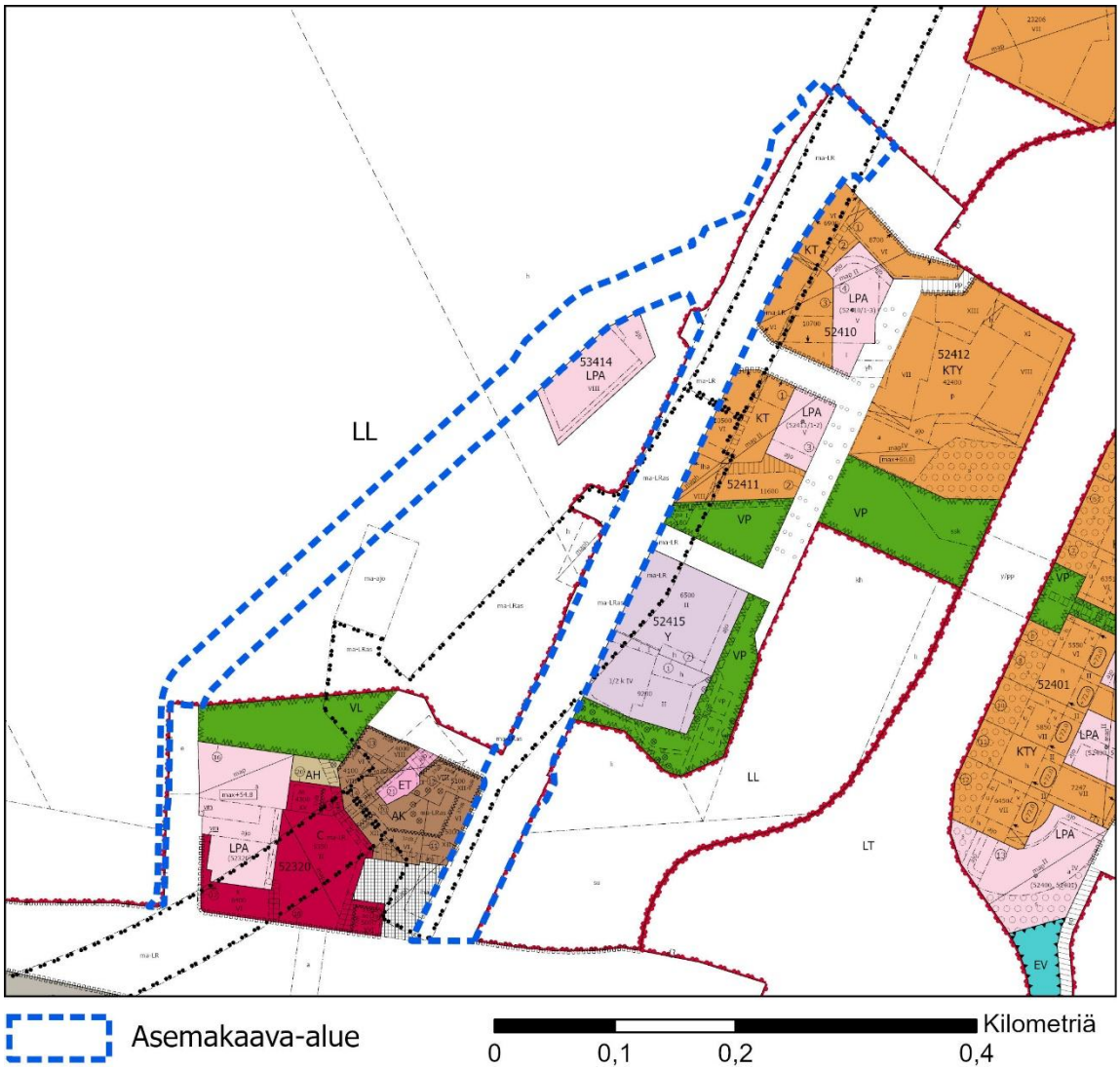
Kuva 9. *Ote voimassa olevasta yleiskaavasta 2020. Asemakaavamuutoksen alue on osoitettu vihreällä katkoviivalla.*

Asemakaava

Suunnittelualue on voimassa olevien asemakaavojen alueella lentokenttäaluetta (LL) sekä katualuetta. Maanalaisessa asemakaavassa alueelle sijoittuu maanalainen rautatietunneli (ma-LR), maanalainen pysäköintialue (ma-LP) sekä maanalaiselle rautatieasemalle varattua alueen osaa (ma-LRas).

Kaavamuutosalueella on voimassa seuraava asemakaavat ja asemakaavan muutokset:

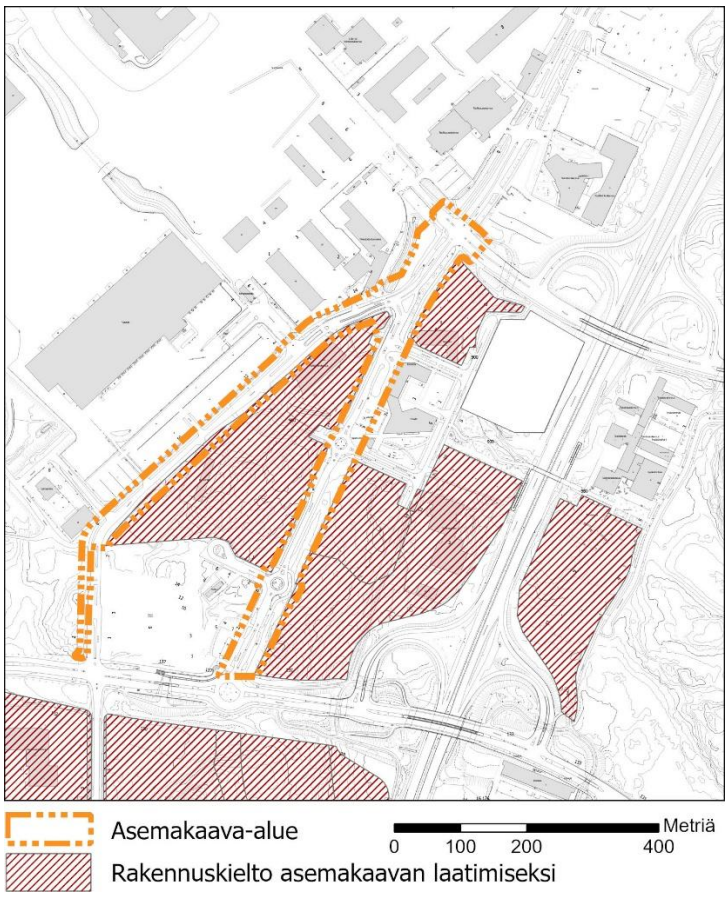
- Asemakaava Lentokenttä 1, 530100 (KV 14.8.1978)
- Asemakaavan muutos kortteli 52320 sekä katu- ja torialueet, 002151 (KV 14.12.2015)
- Maanalainen asemakaava Kehärata 4, 530800 (KV 18.6.2012)



Kuva 10. Ote ajantasa-asemakaavasta. Kaava-alueen rajaus on esitetty sinisellä katkoviivalla.

Rakennuskielto

Kaava-alueella on vähäiseltä osin voimassa rakennuskielto nro 20099R. Kielto on annettu Vantaan ratikan asemakaavojen laatimiseksi. Rakennuskiellon avulla pyritään varmistamaan Vantaan ratikan infrastruktuurin ja siihen liittyvän katutilan tilatarpeen vaatimien ns. teknisten asemakaavamuutosten laatiminen. Kyseisillä kiinteistöillä voimassa olevan asemakaavan mukainen rakentaminen saattaisi vaikeuttaa tulevien asemakaavamuutosten laatimista ja toteuttamista.



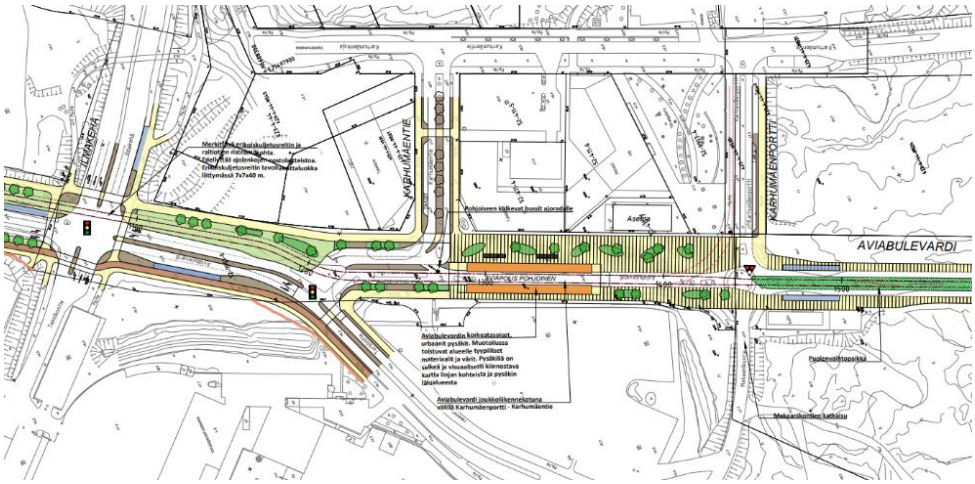
Kuva 11. Rakennuskieltoalue kaava-alueen 002576 läheisyydessä. Kaava-alueelle osuu osa rakennuskieltoaluetta 90099R.

Muut päätökset ja suunnitelmat

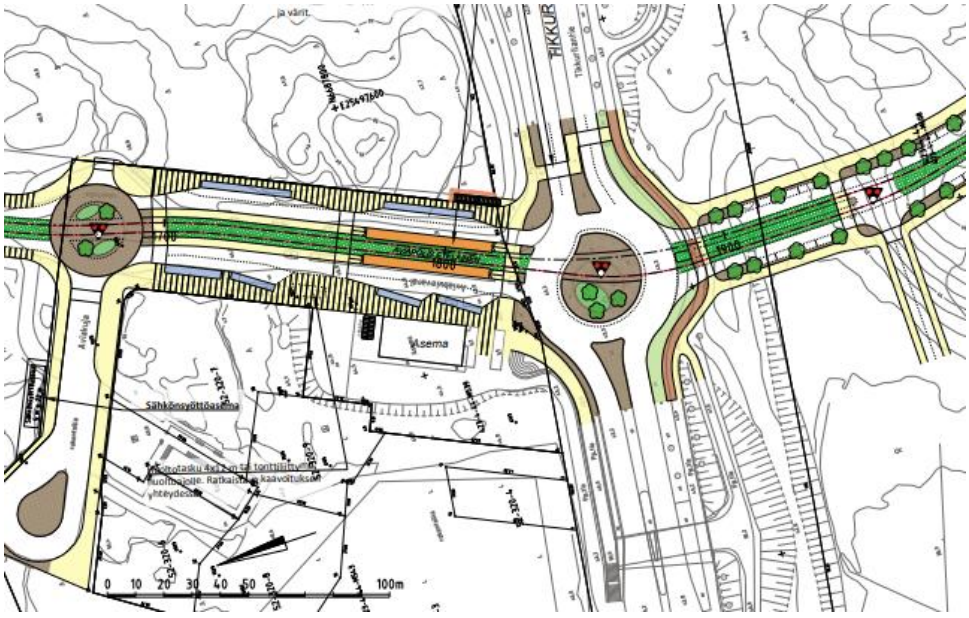
Ratikan yleissuunnitelma

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin teknisessä lautakunnassa 19.11.2019. Kaupunginvaltuusto päätti 16.12.2019 ratikan jatkosuunnittelusta, jossa Vantaan ratikan reitille laaditaan katu- ja puistosuunnitelmat, alustavat rakennussuunnitelmat sekä asemakaavat.

Yleissuunnitelmassa on tutkittu hanke- ja vertailuvaihtoehtoja sekä laadittu matkustajamääräennusteita. Lisäksi on arvioitu ratikan vaikutuksia kulkutapoihin, liikenteelliseen saavutettavuuteen, tieliikenteen suoritteisiin ja onnettomuuksiin, päästöihin, matka-aikoihin lentoasemalle, maankäyttöön ja yhdyskuntarakenteeseen, palveluiden kehityspotentiaaliin, luontoon, kulttuuriin, virkistyskäyttöön, maisemaan, kaupunkikuvaan, meluun ja tärinään.



Kuva 12. *Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Aviabulevardin pohjoispäässä (WSP Finland 2019). Raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.*



Kuva 13. Ote Vantaan ratikan yleissuunnitelmasta Aviabulevardin eteläpäässä (WSP Finland 2019). Raitiotien pysäkki on merkitty oranssilla ja bussipysäkit sinisellä.

Katu- ja puistosuunnitelmat

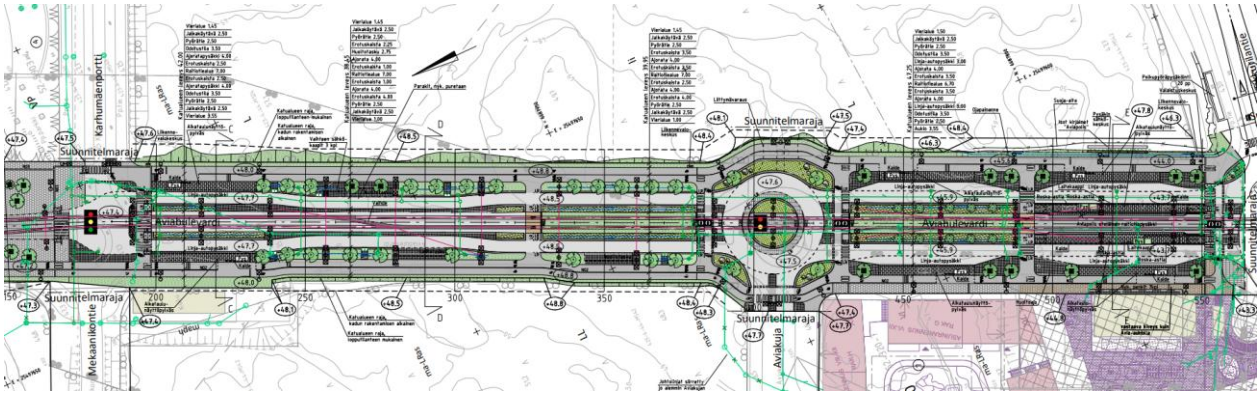
Vantaan ratikalle laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katusuunnitelmat. Ratikan katu- ja puistosuunnitelmat koskevat katuja, joita ratikan raiteet käyttävät. Katu- ja puistosuunnitelmissa tarkennetaan ja muokataan ratikan yleissuunnitelman ratkaisuja. Ratikkakatuihin liittyville kaduille suunnitellaan uudet järjestelyt. Pääosa ratikan käyttämistä kaduista on olemassa olevia katuja, mutta myös uusia katuja suunnitellaan. Jalankulun ja pyöräilyn olosuhteita parannetaan koko suunnitteluosuudella. Samalla suunnitellaan katujen valaistus. Puistojen osalta suunnitellaan ne osuudet, joihin ratikka tai uudet liikennejärjestelyt aiheuttavat muutoksia.

Katu- ja puistosuunnitelmien yhteydessä arvioidaan ratikan vaikutuksia, jotka huomioidaan ratikan suunnittelussa. Nämä vaikutukset otetaan huomioon myös kaavatyössä.

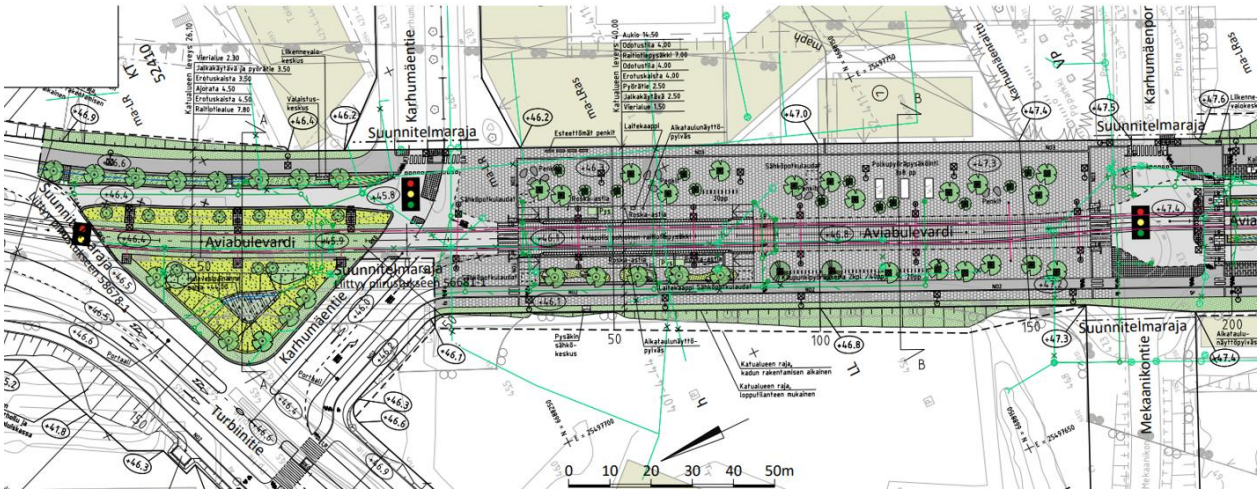
Ratikan katu- ja puistosuunnittelu on alkanut syksyllä 2020. Ensimmäiseksi laadittiin tilavaraukset ratikan asemakaavoja varten. Niistä tarkennetaan varsinaiset yksityiskohtaiset katu- ja puistosuunnitelmat. Suunnitelmien valmistuttua niiden ehdotukset asetetaan julkisesti nähtäville.

Aviabulevardin alueelle sijoittuvat katu- ja puistosuunnitelmien luonnokset valmistuivat 17.12.2021 ja ne esiteltiin 27.1.-9.2.2022, toinen katusuunnitelmien paketti valmistui 3.3.2022 ja ne esiteltiin 30.3.-12.4.2022 ja kolmas paketti valmistui 4.10.2022 ja ne esiteltiin 19.10-1.11.2022.

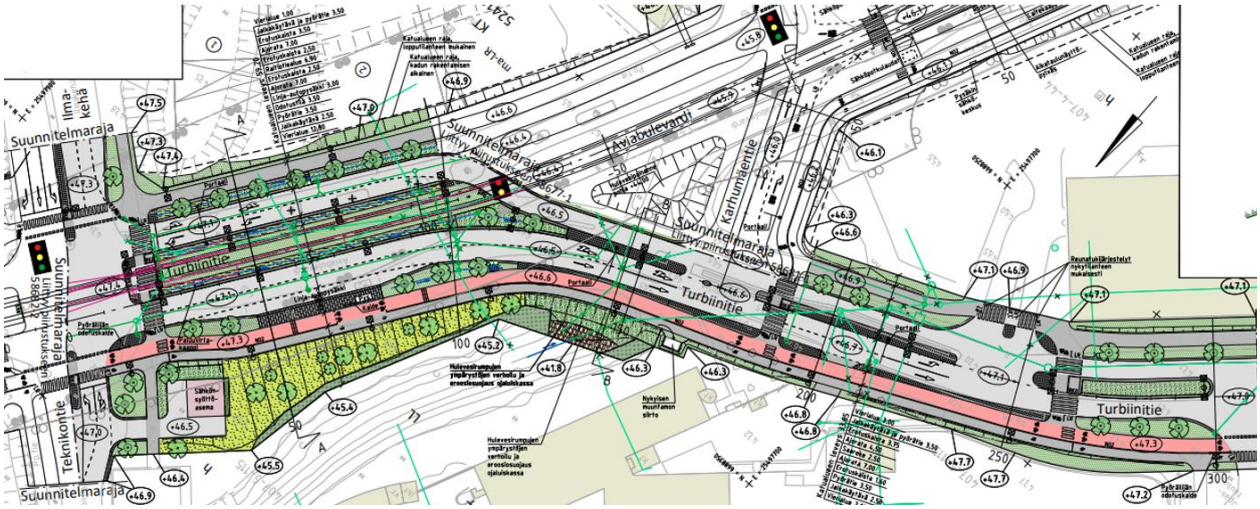
Kaavamuutosalueen katusuunnitelmaehdotukset valmistuivat 10.2.2023 ja ne esiteltiin 21.6-31.8.2023.



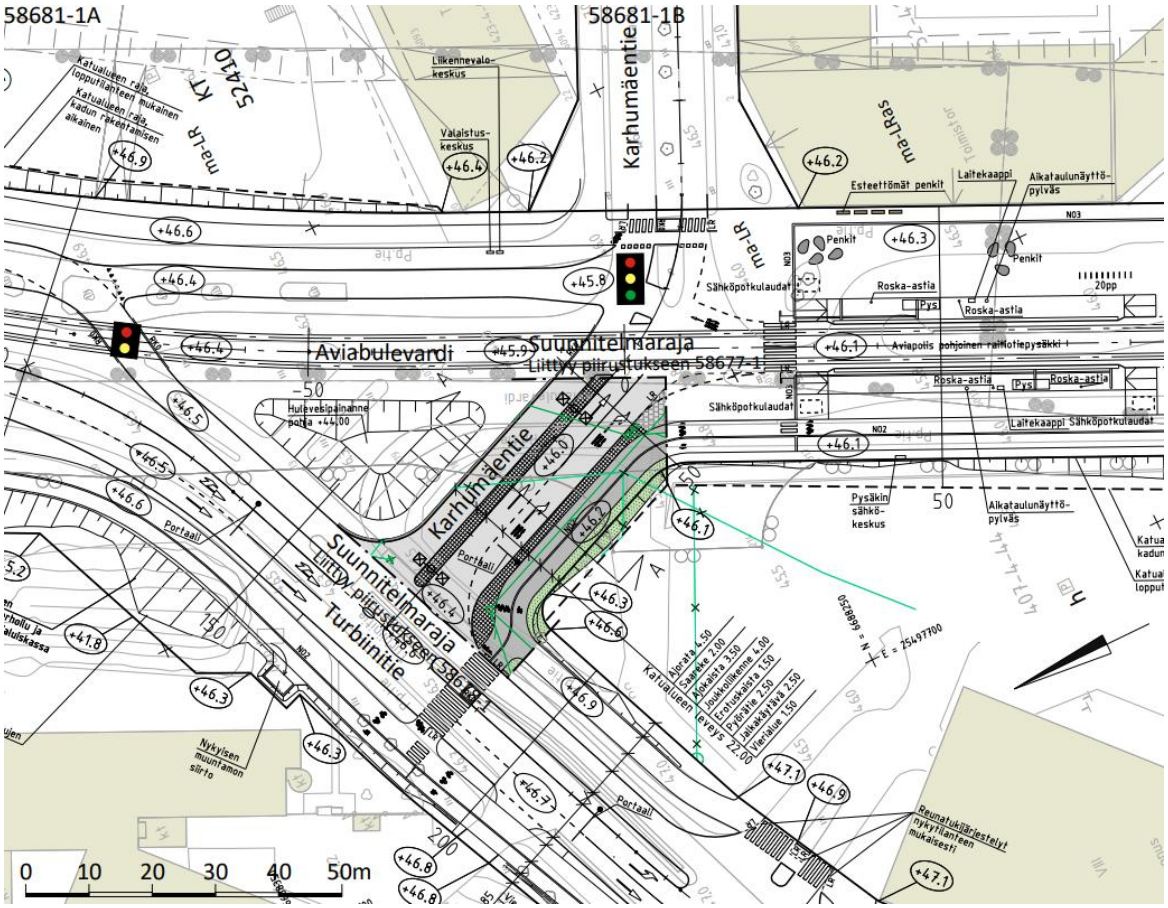
Kuva 14. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Karhunmäenportti-Tikkurilantie (Ramboll 10.2.2023).



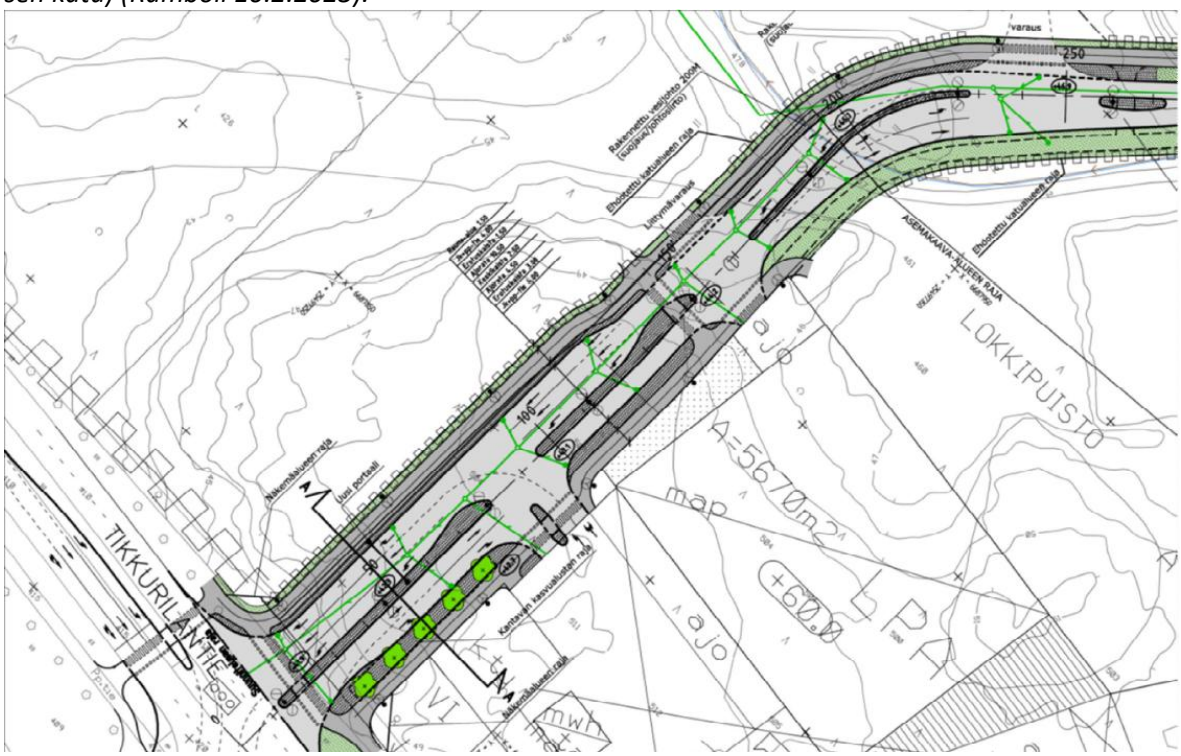
Kuva 15. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi välillä Turbiinitie-Karhunmäenportti (Ilmailuaukio, Walliuksenkuja), (Ramboll 10.2.2023).



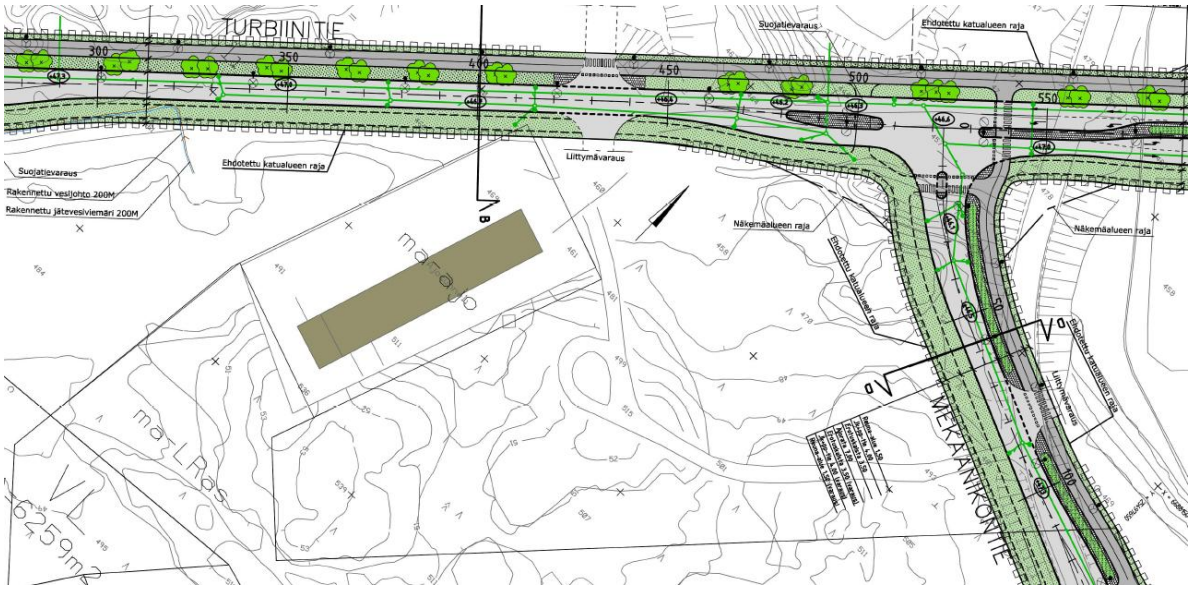
Kuva 16. Katusuunnitelmaehdotus Turbiinitie välillä Ilmakehä-Turbiinikuja (Ramboll 10.2.2023).



Kuva 17. Katusuunnitelmaehdotus Karhumäentie välillä Turbiinitie-Aviabulevardi (Adam Walliuksen katu) (Ramboll 10.2.2023).



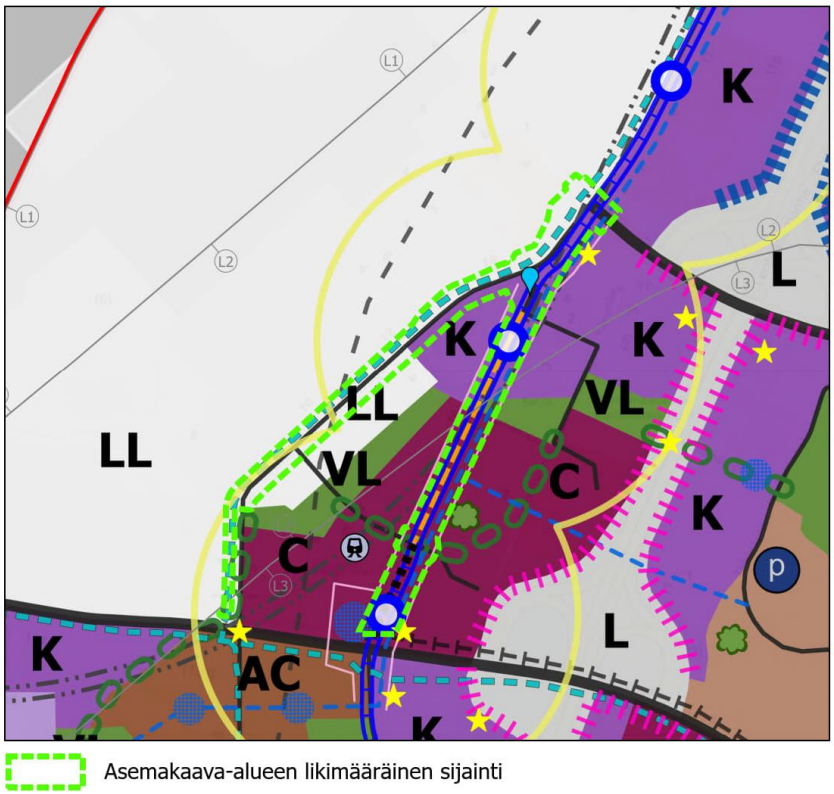
Kuva 1817. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Tikkurilantie – Lokinpuisto WSP Oy, 8.9.2015.



Kuva 19. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Lokinpuisto – Mekaanikontie, WSP Oy, 8.9.2015.

Kuva 20. Turbiinitien katusuunnitelman luonnos, välillä Mekaanikontie - Aviabulevardi, WSP Oy, 8.9.2015.

Ratikan kaavarunko



Kuva 21. Ote Vantaan ratikan kaavarungosta. Kaavamuutosalue on esitetty vihreällä katkoviivalla.

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, kuten taloudelliset vaikutukset.

Kaupunginvaltuusto hyväksyi ratikan kaavarungon 19.6.2023.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet

Aviapoliksen lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on laadittu Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan alueelle. Suunnitteluperiaatteet ovat tiekartta siihen, miten Aviapoliksen visioita toteutetaan konkreettisesti asemakaavoituksen osalta. Aviapolis muuntuu seuraavien vuosikymmenien kuluessa logistiikkapainotteisesta alueesta vilkkaaksi lentokenttäkaupungiksi, jossa on työpaikkojen lisäksi asumista, palveluja ja kulttuuria. Suunnittelualueen asukasmäärä on vielä vähäinen, mutta tavoitteena on jopa 25 000 uutta asukasta Veromieheen ja Pakkalan pohjoisosaan.

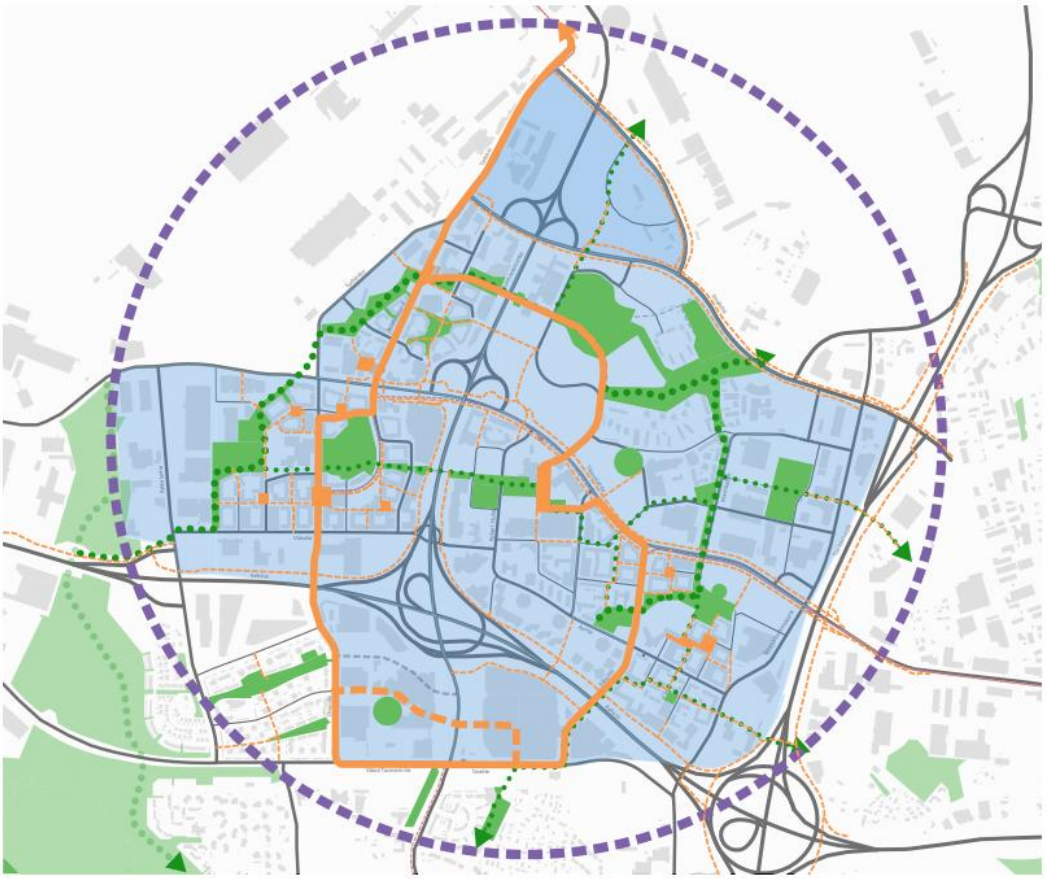
Solmukohtana Aviapolis on saavutettavuudeltaan ylivoimainen sekä globaalisti että paikallisesti. Helsinki-Vantaan lentokenttäaluetta kehitetään entistä suuremmaksi ja kansainvälisemmäksi. Se on maailman ainoa lentokenttä, jolta voi tulevaisuudessa kävellä suoraan kotiin. Kehärata ja tuleva

Vantaan ratikka parantavat kestävän kehityksen mukaisia liikkumistapoja ja helpottavat siirtymisiä.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet työ käsittää neljä osaa:

1. Kiehtova kaupunki kokoaa niin koko suunnittelualuetta yhdistäviä, kaupunkikuvallisia piirteitä kuin sen eri osia erottavia ominaisuuksia. Tavoitteena on paikan hengeltään omaleimainen ja tunnistettava ilme eri alueilla.
2. Käveltävä kaupunki keskittyy alueen kokonaisvaltaisen kaupunkitilan, kuten julkisten ulkotilojen, aukioiden, solmukohtien ja reittien suunnitteluun.
3. Vihreä kaupunki jatkaa Veromiehen verkkojen viherverkoston teemaa sekä kehittää vihreämpää kaupunkisuunnittelun periaatetta.
4. Resurssiviisas kaupunki esittelee kaavoituksessa käytettävää prosessimallia, jonka kautta maankäytön suunnittelua ohjaamalla voidaan ottaa hiilineutraalisuus konkreettisemmin huomioon.
5. Työssä laaditaan suunnitteluperiaatteita koko laajalle Veromiehen ja Pohjois-Pakkalan sekä Jumbon alueille osa-alueineen. Työn tuloksena helpotetaan asemakaavojen laadintaa ja annetaan aihioita tai valmiita ratkaisuja asemakaavamääräyksille.

Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteet on tarkoitus hyväksyä vuoden 2023 alussa.



Kuva 22. Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatetyön eri osiot kaaviomaisesti kartalla: Kiehtova kaupunki (sin.), käveltävä kaupunki (oranssi), vihreä kaupunki (vihreä) ja resurssiviisas kaupunki (violetti ympyrä kuvaa koko aluetta). Osuustie – kaava-alueen rajaus on esitetty keltaisella ympyrällä. Lähde: Vantaan kaupunki 2022

Lentorata

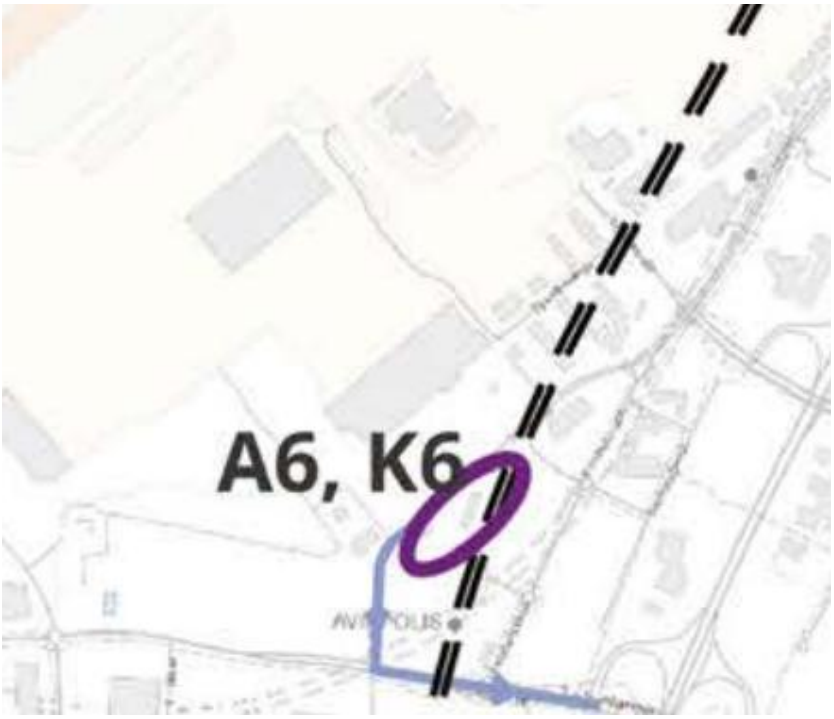
Lentorata mahdollistaisi toteutuessaan suoran kaukojunayhteyden sekä suoran yhteyden Helsingin keskustasta Helsinki-Vantaan lentoasemalle. Pääradan kapasiteetti Pasilan ja Keravan välillä on nykyisin lähes kokonaan käytössä. Raideliikenteen kapasiteetin lisääminen parantaisi myös junaliikenteen häiriönsietokykyä sekä mahdollistaisi junatarjonnan lisäämisen matkustuskysynnän kannalta vilkkaimpina ajankohtina. Lisäkapasiteetti avaisi uusia mahdollisuuksia lähi- ja taajamajunaliikenteen kehittämiselle, junaliikenteen kilpailun avaamiselle ja vielä jonkin täysin uuden ratasuunnan nopealle raideliikenteelle. Hankkeen tavoitteena on lyhentää matka-aikoja Helsinki–Vantaan lentoasemalle, edistää kulkutapamuutosta ajoneuvoliikenteestä raideliikenteeseen ja vapauttaa pääradan kapasiteettia ja vähentää häiriöherkkyyttä Helsingin seudun liikennöinnissä.

Lentoradan hanketta koskeva ympäristövaikutusten arviointiselostus (YVA) on kuulutettu ja ollut nähtävillä ensimmäisen kerran vuonna 2023 ja yhteysviranomainen antoi alkuvuodesta 2024 YVA-selostuksesta perustellun päätelmänsä. YVA-selostukselle on laadittu täydennys vuoden 2025 aikana ja se on nähtävillä 8.12.2025 - 21.1.2026.

Lentoradan yleissuunnitelman on määrä valmistua vuoden 2026 alussa, jonka jälkeen se laitetaan yleisesti nähtäville. Yleissuunnittelun valmistuttua suunnittelutyö jatkuu ratasuunnitelman laatimisella, joka vie noin kaksi vuotta. Suunnitelmien valmistuttua hanke voi edetä rakentamissuunnitelmaan ja rakentamisvaiheeseen, edellyttäen että hanketta koskeva investointipäätös on tehty. Rakentamisen kesto on arviolta 5–7 vuotta. Hankkeen toteutuessa liikenne radalla alkaisi aikaisintaan 2030-luvun puolivälin jälkeen

(*Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostuksen täydennys, Lentorata Oy 3/2025;* Lentorata Oy:n Lentorata, Helsinki, Vantaa, Tuusula, Kerava)

Lentoradan yleissuunnitelman mukainen maanalainen rautatietunneli sijoittuisi osin asemakaavamuutoksen nro 002598 alueelle. Lentoradan tunneliin liittyville kuiluille on esitetty yleissuunnitelmassa useita vaihtoehtoisia paikkoja, joista osa sijoittuu kaavamuutoksen alueelle.



Kuva 23. Ote Lentoradan YVA-selostuksen karttakuvasta kaavamuutoksen alueelta. Lentoradan tunneliosuus on esitetty mustilla katkoviivoilla ja violetilla värillä Turbiinitien vierestä on ympyröity alue, jolle on tutkittu sekä Lentoradan kuilun että ajotunnelin sijoittamista. (Lentoradan YVA ympäristövaikutusten arviointiselostus, Suomirata Oy 6/2023, s. 23.)

3. ASEMAKAAVAN SUUNNITTELUN VAIHEET

3.1 SUUNNITTELUN KÄYNNISTÄMINEN, SITÄ KOSKEVAT PÄÄTÖKSET JA VIREILLETULO

Vantaan ratikan yleissuunnitelma valmistui vuonna 2019 ja se hyväksyttiin kaupunginvaltuustossa 16.12.2019. Samalla kaupunginvaltuusto hyväksyi, että ratikan rakentamisen mahdollistava jatkosuunnittelu voidaan aloittaa suunnitelman pohjalta. Jatkosuunnitteluvaiheessa Vantaan ratikan reiteille laaditaan sen rakentamisen mahdollistavat katu- ja puistosuunnitelmat sekä asemakaavat.

Kaavoitus tuli vireille 23.11.2020 laajempana alueena numerolla 062800. Tämä asemakaavamuutos on erotettu omaksi muutosalueekseen katusuunnittelun edettyä ja sai työohjelmassa numeron 002576.

Maanomistajan kanssa on sovittu, että kaavan 002270 Turbiinitien osuus kaavoitetaan tämän kaavan 002576 yhteydessä.

Ratikan asemakaavat ovat asemakaavoituksen työohjelmassa 2023.

3.2 OSALLISTUMINEN JA YHTEISTYÖ

3.2.1 Osalliset

Osallisia ovat ne, joiden oloihin tai etuihin kaava saattaa huomattavasti vaikuttaa.

- Alueen maanomistajat ja maanvuokraajat
- Viereisten ja vastapäisten alueiden omistajat ja vuokralaiset (naapurit)
- Kaupunginosan tai lähialueen asukkaat, yritykset ja työntekijät,
- Asukas- ym. yhdistykset
- Kunnan jäsenet ja ne, jotka katsovat olevansa osallisia
- Kaupungin omat asiantuntijat

Osallisia ovat myös ne viranomaiset ja yhteisöt, joiden toimialaa suunnittelussa käsitellään.

- Uudenmaan elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus
- Väylävirasto (rautatie- ja vesialueet)
- Pelastuslaitos
- Vantaan kaupunginmuseo
- Suomen luonnonsuojeluliitto
- Tietoliikenneverkkoja ylläpitävät yhtiöt, energiayhtiöt
- Uudenmaan liitto, HSY, HSL

3.2.2 Osallistuminen ja vuorovaikutus

Ratikan hankkeiden jatkosuunnittelun 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 17.9.2021. Suunnittelun 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 88 kappaletta. Aviabulevardin ja Tietotien asemakaavamuutoksen alueelta 002576 saatiin 1 mielipide.

Ratikan suunnittelusta järjestettiin neljä alueellista verkkotilaisuutta ja yksi koko linjaa koskeva. Yleisötilaisuudet järjestettiin 8.12.2020 (Länsimäki), 9.12.2020 (Hakunila), 16.12.2020 (Tikkurila) ja 17.12.2020 (Aviapolis). Lisäksi järjestettiin puhelinpäivystys ja kysymyksiä ja näkemyksiä sai jättää myös sähköpostilla.

Osallistuminen ja vuorovaikutus on kuvattu Vantaan ratikan OAS-vaiheen vuorovaikutusraportissa 22.3.2021. Erilaiset osallistumisen ja vaikuttamisen tavat koottiin työn aikana osallistuvavantaa.fi -alustalle.

Kaikille avoin ratikan infotilaisuudet järjestettiin 23.9.2021, 6.4.2022, 15.11.2022 ja 13.4.2023 (koko ratikan linja).

Asemakaava-arkkitehti on ollut tavattavissa Aviapolis -teemapäivänä Ilmailumuseolla 9.6.2022 klo 14.00-19.00. Tapahtumassa sai tutustua ratikan suunnitelmiin.

Asemakaavan valmisteluvaiheen vuorovaikutusmateriaali on julkaistu kaupungin verkkosivuilla 2.3.2023 ja siitä on ollut mahdollista jättää mielipide 2.3.-24.3.2023 välisenä aikana (MRL 62 §, MRA 30 §). Vuorovaikutusmateriaalin julkaisusta on ilmoitettu Vantaan Sanomissa. Maanomistajille on lisäksi lähetetty 2.3.2023 kirje, jossa on ilmoitettu katualueeksi muuttuvien alueiden inventointityön aloittamisesta ja mahdollisuudesta jättää mielipide vuorovaikutusmateriaalista. Kirjeen mukana on liitteenä lähetetty yksityiskohtaiset tiedot kiinteistöillä tapahtuvista muutoksista. Puhelinaikoja järjestettiin nähtävillä olon aikana 2; 9.3. ja 20.3.2023. Tänä aikana ei tullut puheluita. Mielipiteitä vuorovaikutusmateriaalista vastaanotettiin 2. Mielipiteiden perusteella kaava-alueelle 002576 liitettiin kaavassa 002270 aloitettu Turbiinitien osuus ja poistettiin lentokentän päädyn osuus, joka erotettiin omaksi kaava-alueeksi 002462.

Turbiinitien osuuden kaavoitus on alkanut työnumerolla 002270 ja siitä on julkaistu vireilletuloilmoitus 15.05.2015. Asemakaavamuutoksen 002270 alkamisesta on tiedotettu Vantaan Sanomissa 17.5.2015 sekä kirjeitse osallisille, maanomistajille, naapureille ja viranomaisille 15.5.2015 (MRL 62§). Kaavahankkeen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saatiin määräaikaan 12.6.2015 mennessä kuusi mielipidettä.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

Kaavan 002576 koskevat mielipiteet
M77

Hyvä ja monipuolinen saavutettavuus on Helsinki-Vantaan lentoaseman toiminnan kannalta keskeinen tekijä. Vantaan ratikan myötä lentoasema verkottuu nykyistä vahvemmin Vantaan kaupungin sisäiseen liikenteeseen. Lentoaseman infrastruktuuri sen henkilöliikenteen keskiössä on tiivis – suorastaan ahdas – ja tämän vuoksi ratikan ratkaisuissa on huomioitava valtakunnan päälentoaseman oman toiminnan ja muiden liikennemuotojen matkustajavirtojen asettamat reunaehdot.

Finavia katsoo, että ratikkalinjan suunnittelu ei edellytä nykyisen asemakaavan muuttamista. Muussa tapauksessa Finavia katsoo, että mahdolliset asemakaavavaikutukset on sovittava yhteistyössä Finavian kanssa. Lentoaseman toimintaedellytysten varmistamiseksi Finavia katsoo, että ratikkaratkaisut tulee suunnitella Finavian omistamien maa-alueiden maankäytön asettamien reunaehtojen mukaan.

Lisäksi Finavia muistuttaa Vantaan yleiskaavan 2020 laatimisen yhteydessä antamiensa lausuntojen mukaisesti, että maankäytön suunnittelussa Tietotien länsipuolinen alue on säilytettävä lentoliikenteen toimintojen alueena. Tämän lisäksi etenkin Tietotien katualueen mitoituksessa on huomioitava lentoaseman turva-aidan edellyttämä tilavaraus.

Kaavaa 002270 koskevat mielipiteet:

Vantaan Energia Sähköverkot Oy (11.6.2015) kehotti huomioimaan asemakaavan muutosehdotuksessa kartalla toimittamiensa maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnin. Vantaan

kaupunginmuseo (12.6.2015) totesi, että Lentokentän kaupunginosassa ei ole suoritettu kattavaa rakennetun kulttuuriympäristön inventointia. Kaupunginmuseon mukaan kaavaselostuksessa tulee tuoda ilmi, onko alueella rakennetun kulttuuriympäristön kohteita, jotka tulisi suojella tai joiden purkamisen tuleva asemakaava mahdollistaisi. Helsingin Seudun Liikenne –kuntayhtymällä (HSL, 11.6.2015), Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymällä (HSY, 12.6.2015), Museovirastolla (4.6.2015) ja Caruna Oy:llä (29.5.2015) ei ollut huomautettavaa osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta.

Vuorovaikutusaineistosta saadut mielipiteet (tiivistettynä)

M1:
Avia Real Estate (jäljempänä ARE) kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja näkee sen tukevan alueen nopeaa kehittymistä ja menestystä jatkossa sekä edistävän Vantaan ja yrityksemme hiilineutraaliustavotteiden saavuttamista.

1. ARE ehdottaa, että lentoaseman päättöterminaalin osuus Ilmailutien ja Tietotien risteyksestä alkaen erotetaan omaksi, myöhemmin vahvistettavaksi asemakaava-alueeksi, jotta raitiotien päättöterminaalin linjauksen vaihtoehtoiset sijainnit ehditään kunnolla tutkia ja taloudelliset korvaukset sopia. Lentäjäntie ja Teletie pitäisi jäädä lentokenttäalueeksi. ARE esittää ratikan päättöpysäkiksi P6 pysäköintialuetta. Tämä on ehdotettu vuonna 2019 yleissuunnitelman yhteydessä Tietotien päähän maan tasoon Kehäradan juna-aseman yhteyteen.

2. Katusuunnitelmissa ja kaavan vuorovaikutusmateriaalissa esitetty ratkaisu ei mahdollista kiinteistöjemme nykyistä tai tulevaa toimintaa (turvallisuus, liikkuminen, kaupallisten toimintojen menestyminen). Siltarakenne on lukittu jo 2019 eikä ARE:a ole osallistettu aiemmin, joten suunnittelussa ei ole ollut tiedossa kiinteistöistämme tai niiden tulevaisuuden kehitystarpeista. ARE:n ja hotellioperaattoreiden välillä on yli 15 vuoden vuokrasopimuksia, hotellien kehitys on turvattava myös pitkällä aikajänteellä. Lisäksi lentokenttäterminaalin läheisyyteen on tulossa uudisrakentamista. Ratikan tulee tukea kehitystä eikä estää sitä, eikä hotellien toimintaedellytyksiä tai houkuttelevuutta saa vaarantaa.

3. ARE tuo esille suunnitelmaehdotusten aiheuttamat seuraavat haitat:
- Kapea katualue, miten turvataan liikenne, pelastusreitit, kääntymiset, kevyt liikenne, kaupunkikuva, viihtyisyys
- Silta varjostaa rakennuksia, lisäksi liikennöinnistä aiheutuu melua ja tärinää
- Rakentamisen aika, mitä häiriöitä? Rakennuksia pitäisi pystyä käyttämään normaalisti
- Taloudelliset haitat ja riskit
- Kiinteistöjen arvon aleneminen
- Hankkeiden toteutumattomuus ja kehitysmahdollisuuksien kapeneminen vaikuttaa jopa kansainvälisellä tasolla Lentokenttäkaupungin imagoon ja kehitykseen

4. Osallistamisesta ja vuorovaikutuksesta:

ARE otettiin mukaan suunnittelutyöhön vasta alkuvuonna 2022. Mikäli meidät olisi kutsuttu muiden maanomistajien tavoin mukaan jo useita vuosia aiemmin, olisi huolemme voitu ottaa jo aikaisemmassa suunnittelussa huomioon.

Nyt ehdotettu asemakaavahanke on nykyisessä muodossaan MRL:n vastainen:
- Turvallinen ja viihtyisä elinympäristö ei toteudu. Kaavalla ei saa heikentää jo kaavoitetun ja toteutetun alueen turvallisuutta tai viihtyisyyttä. Kaavan tulee luoda edellytykset liikenteen riittävälle ja turvalliselle järjestämiselle, joka koskee erityisesti joukkoliikennettä ja pelastusajoneuvoja.
- Kaavalla ei saa aiheuttaa kohtuutonta haittaa maanomistajalle

- Maanomistajilla tulee olla mahdollisuus vaikuttaa kaavoitusprosessiin sen alusta lukien. Tällaisia keskusteluja ei ARE:n kanssa ole käyty, kuin vasta vuoden 2022 alusta lukien. Kaavan valmistelu ei välttämättä täytä MRL:n asettamia vaatimuksia maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta.
-

5. Huomioita kaava-alueen eteläosasta:

Turbiinitie tulee olla kokonaisuudessaan yhdessä kaavassa (nyt jakautunut ratikkakaavaan ja Aviapolis pohjoinen –kaavaan). Maankäyttösopimuksia on valmisteltu jo, tiealueen jakaminen kahdelle kaavalle sekoittaisi tilannetta. Turbiinitien Kolmioparkin kohdalla katualue ei saa ulottua kiinni rakennuksen seinään. Kolmiokortteliin tulisi mahdollistaa huoltoajo ja saattoliikenne myös Aviabulevardilta

Mekaanikontien katualuetta on laajennettu, tulee vastata Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksen aluetta. Pelastustiet ja huoltoreitit Aviabulevardilla

Kaavoittajan vastine:

1. *Kaava-alue on jaettu kahteen osaan. Lentoaseman päädyn kaava 002462 käsittää Teletien ja Lentäjäntien. Kaava-alue 002576 käsittää Aviabulevardin, Turbiinitien ja Tietotien. Vantaan ratikan päätepysäkin tulee sijoittua mahdollisimman lähelle lentoterminaalia, jotta se palvelee työntekijöiden lisäksi myös lentomatkustajia. Mielipiteessä esitetty paikka päätepysäkille jää terminaalista liian kauas. Päätepysäkin paikka ratkaistaan kaavassa nro 002462.*
2. *Avia Real Estate Oy on perustettu syyskuussa vuonna 2021, joten tätä ennen emme ole voineet olla yhtiöön yhteydessä. Yhteistyö on tehty Finavia Oy:n kanssa, joka on edustanut maanomistajaa. Yhteistyössä Finavia Oy:n kanssa tehty selvitys lentoaseman reitistä on valmistunut 2.7.2020, ja selvityksen tuloksena esitettiin lentoasemalle nykyistä siltaratkaisua.*
3. *Tarvittavat tilavaraukset esim. rakennusten kunnossapidolle on otettu huomioon katusuunnitelmissa. Hyvällä ja riittävällä valaistuksella haittoja voidaan poistaa ja luoda näkymistä miellyttävämmät. Ikkunoiden eteen ei muodostu yhtenäistä estettä muuten kuin siltakannen osalta. Raitiovaunun liikennöinti vastaa näkemähaittana tavallista katunäkymää. Raitiotiehanke suojaa viereiset olemassa olevat rakennukset melulta, tärinältä ja runkomelulta aina kun selvitysten mukaan riskejä ohjearvojen ylitykselle on. Hankkeessa on tehty kattavat melu-, tärinä- ja runkomeluselvitykset. Kaikki kadut suunnitellaan lähtökohtaisesti turvallisiksi sekä niin, että pelastusreitit ovat toimivia. Toteutuksen suunnittelua ei ratkaista asemakaavassa, mutta rakentamisen aikana huolehditaan siitä, että rakennuksia pysytytään käyttämään mahdollisimman häiriöttä. Raidehankkeilla on huomattu olevan positiivinen vaikutus kaupunkikehitykseen sekä alueiden imagoon ja kysyntään.*
4. *Avia Real Estate Oy on perustettu syyskuussa vuonna 2021, tätä ennen yhteistyötä on tehty Finavia Oy:n kanssa. Yhteisiä kokouksia ARE:n, Vantaan kaupungin ja ratikan suunnitteluorganisaation kanssa on järjestetty lukuisia – jopa enemmän kuin muiden maanomistajien kanssa. Asemakaavaehdotus perustuu ratikan katu- ja puistosuunnitelmiin, joihin ARE:lla on ollut mahdollisuus esittää mielipiteitään suunnittelun edetessä. Asemakaavoituksen vireille tulosta on lähetetty tiedote maanomistajalle (vuonna 2020, jolloin tiedote lähetettiin Finavia Oy:lle), osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta vastaanotettiin mielipide, joten kaavoituksen vireille tulo on tullut maanomistajalle tiedoksi. Asemakaavaehdotuksesta on julkaistu vuorovaikutusmateriaali maaliskuussa 2023, ja se on lähetetty maanomistajalle (sekä ARE että Finavia) kommenteille. Maanomistajilta vastaanotettiin mielipiteet ja ne on huomioitu asemakaavaehdotuksessa. Ratikan suunnittelun aikana on laadittu useita selvityksiä, mm luontoselvitys, melu- ja tärinäselvitys, ja nämä on huomioitu asemakaavan laadinnassa MRL:n mukaisesti.*
5. *Turbiinitie on otettu kaavaan 002576 kokonaisuudessaan maanomistajan kanssa sovitun mukaisesti. Turbiinitien katualue ei ota kiinni pysäköintirakennuksen seinään. Aviabulevardi on suljettu autoliikenteeltä pohjoisesta osastaan. Alueella on käynnissä toinen asemakaavamuutos, jossa tarkastellaan tarkemmin ympäröivää maankäyttöä, huoltoajoreitit ja saattoliikenne*

ratkaistaan siinä kaavassa. Mekaanikontien katualueen laajuus vastaa voimassa olevan asemakaavan mukaista katualuetta. Mekaanikontien katualueen rajaus sovitetaan alueen maankäytön kanssa yhteen kolmiokorttelin kaavassa. Aviabulevardin eteläosan pelastus- ja huoltoreitit on huomioitu asemakaavaehdotuksessa.

M2:

1. Turbiinitien muuttamista kaduksi on valmisteltu vuosia. Tie on merkittävässä roolissa sekä lentoaseman työmatka- ja huoltoliikenteen reittinä että Aviapoliksen alueen kehittämisessä. Kaavaluonnoksen valmisteluaineistossa on esitetty katualueeksi Turbiinitien pohjoispään eteläreunaa kolmiotontien pysäköintitalolta Aviabulevardin liittymään asti. Finavia katsoo, että Turbiinitien asemakaavoitusprosessi tulee saattaa valmiiksi ja se tulee muuttaa kaduksi yhdellä kertaa
2. Finavia katsoo, että lentoaseman ydinalueella sillä tulee olla tarvittaessa mahdollisuudet toimintojen muuttamiseen ja kehittämiseen joustavasti. Tämän varmistamiseksi Finavia katsoo, että lentoaseman ydinalue tulee olla Finavian päätäntävallan alaisena, eikä kaupungin katualue voi ulottua keskeisten toimintojen alueelle. Tämän perusteella Finavia katsoo, että katualue voi ulottua Teletielle enintään Tutkatien liittymään asti.
3. Asemakaavamuutoksen otteessa on esitetty ajoneuvoliittymän kieltävää asemakaavamerkintää useisiin kohtiin. Finavia katsoo, että merkinnät heikentävät lentoasemanpitäjän etua, voivat estää rakennusten käyttöä ja vaikeuttavat toimintamuutoksiin varautumista ja tämän vuoksi nämä merkinnät tulee ensisijaisesti poistaa kokonaan.
4. Kaavan valmisteluaineistossa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä. Finavia katsoo, että lentoaseman toimintojen muutosmahdollisuuksien varmistamiseksi katualue tulee kyseisellä kohdalla kaventaa.
5. Kiinteistöllä 92-423-4-49 sijaitsee Finavian pysäköintialue. Valmisteluaineiston mukaan Tietotien alue levenee ratikan vaikutuksesta siten, että pysäköintialue pienenee noin 2 066 m2. Finavia katsoo, että kaupungin tulee korvata aluemenetys. Ratikan katusuunnittelun yhteydessä on sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköintialueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Kaavan valmisteluaineistossa liittymän kohdalla on liittymän estävä kaavamerkintä. Finavia edellyttää tämän korjaamista sovitun mukaiseksi.
6. Kiinteistöllä 92-423-4-48 sijaitsee Finavian pysäköintialue. Valmisteluaineiston mukaan Tietotien alue levenee ratikan vaikutuksesta siten, että nykyinen pysäköintialue pienenee. Alueelle on suunniteltu rakentamista ja kaavoitus on tarkoitus aloittaa myöhemmin. Finavia edellyttää, että kiinteistön rakentamisen edellytyksille ei ratahankkeen yhteydessä aiheuteta haittaa ja esimerkiksi pienentyvä rakennuspaikka huomioidaan siten, että kaupunki hyväksyy menetettävän maa-alueen verran enemmän rakennusoikeutta ja pysäköintipaikkojen rakentamisessa kaupunki joustaa ja mahdollistaa vaiheittaisen etenemisen.

Kaavoittajan vastine:

1. *Turbiinitie on otettu kokonaisuudessaan kaava-alueelle 002576.*
2. *Kaava-alue on jaettu kahteen osaan asemakaavan valmisteluaineistosta saatuihin mielipiteisiin viitaten. Kaavan 002576 rajaus päättyy Tietotien ja Teletien risteykseen. Teletie ja lentoaseman pääty kaavoitetaan kaavassa 002462.*
3. *Ajoliittymäkieltomerkinnät perustuvat ratikan katu- ja puistosuunnitelmiin. Liittymiä ei voida esittää kaikkialle katualueen varrelle, liikenneturvallisuus tulee huomioida suunnitelmissa. Ratikan raiteet kulkevat katualueen keskellä Aviabulevardilla ja Tietotiellä. Raiteiden ylitykset tulee suunnitella hallitusti, jolloin ajoliittymäkieltomerkintöjä on perusteltua lisätä katualueen reunoille tarvittaviin kohtiin. Ajoliittymäkieltomerkintöjä on tarkastettu asemakaavaehdotukseen ja väljennetty joillakin kohdin.*

4. *Sähkönsyöttöasemalle tulee varata ajoyhteys katualueelta huoltotoimenpiteitä varten, tämä leventää sähkönsyöttöaseman kohdalla katualueen leveyttä.*
5. *Asemakaavan valmisteluvaiheessa on laadittu arvio katualueeksi muuttuvan alueen pinta-alasta ja kerrottu katualueeksi muuttuvan alueen osalta inventoinnin prosessista ja jatkovaiheista. Pysäköintialueen liittymän paikka on tarkistettu ja korjattu asemakaavaehdotukseen.*
6. *Asemakaavamuutoksessa 002576 ei sovita tulevista maankäytön suunnitelmista tai asemakaavaratkaisuista. Tulevien kortteleiden rakennusoikeudet ja pysäköinnin määrät sekä rakentamisen vaiheittaistaminen sovitaan tulevissa asemakaavamuutoksissa. Maanomistajan vastuulle jää asian esille nostaminen tulevissa kaavoitushankkeissa.*

Asemakaavaehdotuksen nähtävilläolo 21.6-31.8.2023 ja lausuntojen pyytäminen

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 päätti asettaa asemakaavaehdotuksen nähtäville MRA 27 §:n mukaisesti. Asemakaavoitus valtuutettiin pyytämään tarvittavat lausunnot. Asemakaavaehdotus on ollut nähtävillä 21.6.-31.8.2023 välisenä aikana. Lausuntoja pyydettiin 14 kappaletta ja niitä saatiin 9 kappaletta. Muistutuksia saatiin 3 kappaletta.

Lausunnot ja vastineet tiivistettyinä:

Fingridillä, Traficommilla ja Vantaan kaupunginmuseolla ei ollut kaavaehdotuksesta huomautettavaa.

Tukes
Kaava-alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Vantaan Energia Oy:n Lentoaseman lämpökeskuksen alueelle tulee olla pelastuslaitoksella pääsy vähintään kahdesta suunnasta. Lämpökeskuksen onnettomuustilanteet (esim. tulipalot ja niiden savukaasut) voivat aiheuttaa haittaa ja rajoituksia myös lähialueen liikenteelle.

Vastine:
Jatkosuunnittelua koskevat huomiot on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle tiedoksi.

Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos
Mikäli katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.

Vastine:
Lausunto on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle jatkosuunnittelua varten tiedoksi.

Vantaan Energia
Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli kaapeleita tai putkia siirretään, tulee toimia kaupungin ja Vantaan Energian yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Vastine:
Olevat maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavaehdotuksessa. Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille.

HSY
Raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia on siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Vastine:
Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa.

Uudenmaan ELY-keskus
Kaava-aineistoon on syytä täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Kaavaselostuksessa on esitetty tärinän ja runkoäänen tavoitteena pidettävät enimmäisarvot luvun 4.4.1 tärinää ja runkomelua käsittävässä osiossa.

Uudenmaan liitto
Uudenmaan liitto katsoo, ettei alueella voimassa oleva yleiskaava ole tullut asemakaavassa riittävästi huomioitua Lentoradan osalta. Lentoradan toteuttamisedellytykset on varmistettava ja kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata, joka on merkitty liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta.

Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen sekä siihen liittyvien ajotunnelien ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavaan tuotavalla Lentorataa koskevalla tunnelimerkinnällä ja sitä koskevalla määräyksellä. Kaava-alueen suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset ajotunnelit ja kuilurakenteet.

Asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee korjata vastaamaan nykytilannetta.

Vastine:
Kaavaselostuksen suunnittelutilannetta koskevaa lukua 2.2.1 on täydennetty lentoradan osalta yleiskaavaa käsittävään kohtaan raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellisen linjauksen tiedolla ja alueen muita suunnitelmia käsittävään kohtaan Lentoradan suunnittelun tiedoilla. Lentorata Oy:ltä on pyydetty muistutus kaavaehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunnelin paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutoksen nro 002576 yhteydessä ei olla osoittamassa aluevarauksia Lentoradalle, mutta kaavakarttaan on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa, sen kuiluja ja ajotunnelia varten Lentoradan tarkentuneiden suunnitelmien mukaisesti.

Kaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta.

Muistutukset ja vastineet tiivistettyinä:

Finavia Oyj
Finavia huomauttaa, että sillä tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä.

Finavia toteaa, että sen aikaisemmin ratikan asemakaavoituksesta ja katusuunnitelmista antamansa lausunnot, neuvottelut ja sopimukset tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa.

Kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät kunnallistekniikan uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Uudet kunnallistekniikan sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä.

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty ajoneuvoliittymäkieltoja Finavian omistamien alueiden kohdalle siten, että kyseisten alueiden käyttö estyy tai vaikeutuu merkittävästi. Finavia katsoo, että lentoaseman kehittämisen ja toimintamuutoksiin varautumisen vuoksi tulee lentoasemalle turvata riittävä liittymien määrä. Kohteet on yksilöity tarkemmin muistutuksessa.

Finavia huomauttaa, että kaavarajaus ulottuu useissa kohdissa Finavian omistamalle maalle. Osassa kohteita Finavian omistama alue on vuokrattu muiden toimijoiden käyttöön.

Kaavaehdotuksessa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä. Finavia esittää sähkönsyöttöaseman siirtämistä hieman etelämmäs kehäradan sisäänajoväylän rasitealueelle tai taksien keräilyalueen läheisyyteen. Ratikan kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma tulee kaventaa olemassa olevan katualueen levyiseksi ja pyörätie siirtää ajokaistojen viereen.

Finavia nostaa muistutuksessaan esiin myös kohtia, joissa katualue on osoitettu liian leveäksi. Katuluiskista ja kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisten kortteleiden toimintaan on sovittava Finavian kanssa. Ratikan kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään myöhemmin suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

Ratikan katusuunnittelun yhteydessä syksyllä 2022 on kaupungin ja Finavian kesken sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköintialueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 on esitetty asiasta vanhentunutta tietoa.

Vastine:
Vantaan ratikan suunnittelua ja kaavoitusta on jatkettu yhteistyössä Finavian kanssa.

Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Osa muistutuksessa esiin nostetuista huomautuksista koskee Tietotien aluetta ja tarkoituksena on sopia niistä kaavaehdotustyön 002644 ja sen yhteydessä laadittavan maankäyttösopimuksen yhteydessä.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu Finavian ja AVIARE:n kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle Finavian omistamalle maalle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

AVIA properties II Oy (AVIARE)
AVIARE toteaa muistutuksessaan, että asemakaavan muutosehdotus on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä on tarvetta. Päättöterminaalin suunnitteluratkaisu vaikuttaa haitallisesti AVIARE:n omistamien ja hallitsemien kiinteistöjen maankäyttöön, toimintaedellytyksiin ja taloudelliselle elinvoimalle.

AVIARE esittää, että kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua, vaan päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut voidaan tehdä myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

Asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen mukaiset katusuunnitelmaehdotukset sisältävät lukuisia ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön sekä aikaisemmin suunniteltuihin kaupunkitilan laatutavoitteisiin nähden. Mikäli ristiriitoja ei korjata, kaavaehdotuksen mukainen asemakaava aiheuttaa haittaa sekä AVIAREJIe että yrityksemme osaomistaja Finavia Oyj:lle.

AVIARE edellyttää, että kaavaehdotusta muutetaan muistutuksessa tarkemmin yksilöityjen olennaisten virheiden ja puutteiden korjaamiseksi, ja että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.

Vastine:
Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Näin ollen Lentoaseman pään suunnitelmaratkaisut jäävät vireillä olevien kaavamuutoksien nro 002644 ja 002462 Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie yhteyksissä ratkaistaviksi.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu AVIARE:n ja Finavian kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Lentorata Oy
Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteystyötä, ettei Lentorata- hankkeen toteutettavuutta vaaranneta.

Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa, jonka läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. On huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Vastine:
Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty jälkikäteen muistutus kaavamuutosehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunneleiden paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002576 ei olla tarkastelemassa kuilun tai ajotunnelin sijoittamista, mutta sijainteja on tarkasteltu sen viereen. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa ja sen kuiluja ja ajotunneleita varten.

Vantaan ratikkaan liittyvä kadunrakentaminen on tarkoituksena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys Lentoradan tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

Nähtävilläolon 21.6-31.8.2023 jälkeen tehdyt muutokset

Kaavamuutosalue jaettiin vuoden 2023 nähtävilläolon jälkeen kahdeksi erilliseksi kaavahankkeeksi niin, että Tietotietä koskeva osuus irrotettiin omaksi kaavamuutosalueekseen 002644 Vantaan ratikka: Tietotie. Kaavaehdotuksen nro 002576 nimi muutettiin Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitieksi.

Kaava-alueen rajoja on tarkistettu ja kaava-aluetta pienennetty myös Turbiinitien ja Aviabulevardin varrella, sekä liittyvien teiden risteysalueilla. Turbiinitien sähkönsyöttöasemalle varatun ohjeellisen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alueen (et) sijainti on tarkistettu viimeisimmän katusuunnitelman luonnoksen mukaiseksi ja ajoneuvoliittymäkieltoja on tarkistettu. Kaavassa annettu pilaantuneita maa-alueita koskeva määräys muutettiin koskemaan vain maaperän tilan tietojärjestelmän (Matti) mukaista PIMA-aluetta Turbiinitiellä.

Asemakaavamääräyksiä on tarkennettu työmaa-, hule- ja pohjavesien osalta ja kaavakarttaan on lisätty määräyksiä, jotka koskevat maanalaisia tiloja. Kaavassa on määrätty mm., että alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Lisäksi on tehty piirustusteknisiä tarkistuksia.

Asemakaavamuutoksen selostusta on tarkistettu ja selostuksen tekstiä on päivitetty kaavakarttaan tehtyjen tarkistuksien sekä annettujen lausuntojen ja muistutuksien vuoksi. Kaavaselostuksen luvun 2.2.1 yleiskaavaa ja alueen muita suunnitelmia käsittäviä kohtia on täydennetty Lentoradan tiedoilla ja maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta. Lisäksi kaavaselostukseen tarkennettiin ajankohtainen Vantaan ratikan suunnitelmien sekä MAL 2023 -suunnitelman tilanne.

Tarkistukset ovat olennaisia ja asemakaavamuutos on asetettava uudelleen nähtäville.

Viranomaisyhteistyö

Ratikan asemakaavoja on käsitelty ELY-keskuksen kanssa 7.10.2020, 11.5.2021 ja 10.2.2021.

Katusuunnittelun yhteydessä viranomaisyhteistyötä on tehty Uudenmaan ELY-keskuksen, Väyläviraston, pelastuslaitoksen sekä Helsingin seudun liikenteen (HSL) kanssa.

3.3. ASEMAKAAVAN TAVOITTEET

3.3.1 Lähtökohta-aineiston antamat tavoitteet

Kunnan asettamat tavoitteet

Vantaan valtuustokauden 2022–2025 strategia (Kv 31.1.2022):

Valtuustokauden strategia esittää Vantaan innovatiivisena, rohkeana, rentona ja viihtyisänä, kestävyyden ja kiertotalouden edelläkävijänä. Kasvatamme Vantaan vetovoimaa asuinpaikkana ja rakennamme hyvää kaupunkia yhdessä asukkaiden ja kaikkien Vantaan toimijoiden kanssa.

Kaupunkikeskuksille laaditaan omat kehittämissuunnitelmansa, joissa korostuvat alueiden myönteiset ominaispiirteet. Teemme keskuksista viihtyisiä ja turvallisia. Huolehdimme, että luonto on

lähellä. Lisäksi mahdollistamme helpon liikkumisen kaupungissamme sekä hyvät toiminnalliset kehittymisedellytykset ja päivittäiset palvelut.

Vantaan ratikka mahdollistaa tiivistyvän kaupungin ja on valtuustokauden strategian yksi Vantaan tulevaisuutta rakentavasta neljästä kärkihankkeesta.

MAL-tavoitteet:

Vantaan ratikka kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus). Sopimuksella mahdollistetaan kestävän ja vähähiilisen kaupunkiseudun kehittäminen vuosien 2020–2031 aikana. MAL-sopimusten tavoitteena on yhdyskuntarakenteen ja liikennejärjestelmän yhteensovittaminen siten, että

- luodaan edellytyksiä liikenteeseen kohdistettujen ja joukkoliikennettä tukevien investointien täysimääräiselle hyödyntämiselle,
- edistetään uusien liikennepalvelujen syntymistä henkilö- ja tavaraliikenteessä,
- raideliikenteeseen ja pyöräliikenteeseen osoitetaan vahvat panostukset.

Suunnitelmassa tavoitellaan vähäpäästöistä, houkuttelevaa, elinvoimaista ja hyvinvoivaa seutua. Velvoittavaksi tavoitetasoksi on hyväksytty liikenteen kasvihuonekaasujen päästövähennys vähintään 50 % vuoden 2005 tasosta vuoteen 2030 mennessä.

Uusi MAL 2030 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.

Osallisten asettamat tavoitteet

Turbiinitien on edellytys Finnair Cargon lentorahtiterminaalille. Lisäksi katuyhteys palvelee muita lentoasemaan liittyviä kulkuyhteyksiä sekä Turbiinitien itäpuolelle sijoittuvaa rakentamista. Aviapoliksen keskustan ulkopuolinen ohikulkuliikenteen yhteys on tärkeä raskaalle rahtiliikenteelle.

Turbiinitien vesihuollon olemassa olevat ja rakennettavat johdot tulevat aikanaan HSY:n hallintaan, kun yksityistä maata muutetaan yleiseksi katualueeksi. HSY on ollut mukana vesihuollon ja katusuunnitelman valmistelussa.

Alueella on erikoiskuljetuksen tarpeita. Erikoiskuljetusreitit voidaan ohjata Turbiinitien kautta.

3.4 ASEMAKAAVARATKAISU

3.4.1 Asemakaavaratkaisun valinta ja perusteet

Asemakaavamuutoksessa varaudutaan ratikan rakentamiseen sekä Turbiinitien kaavoittamiseen kaduksi. Ratikan rakentaminen parantaa Vantaan paikallista ja kansainvälistä saavutettavuutta, lisää kestäviä liikkumisen muotoja, mahdollistaa kaupungin kasvamisen kestävästi joukkoliikenteen varrelle sekä luo alueellista hyvinvointia ja houkuttelevuutta. Kaavassa osoitetaan riittävä tila ratikan infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle. Kaavamuutoksella levennetään Aviabulevardin ja Tietotien katualuetta sen verran, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö ja jalankululle ja pyöräilylle varatut parannetut yhteydet mahtuvat katualueelle.

Asemakaavaratkaisu perustuu ratikan katusuunnitelmaehdotuksiin, joissa on esitetty tilavarukset ratikan tarvitsemalle katutilalle sekä Turbiinitien kadun yleissuunnitelmaan.

Katu- ja puistosuunnittelun lähtökohtana on ollut vuonna 2019 valmistunut ratikan yleissuunnitelma, jonka suunnitteluratkaisuja on katu- ja puistosuunnittelussa tarkennettu. Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotukset ovat valmistuneet kaavamuutosalueelta 10.2.2023.

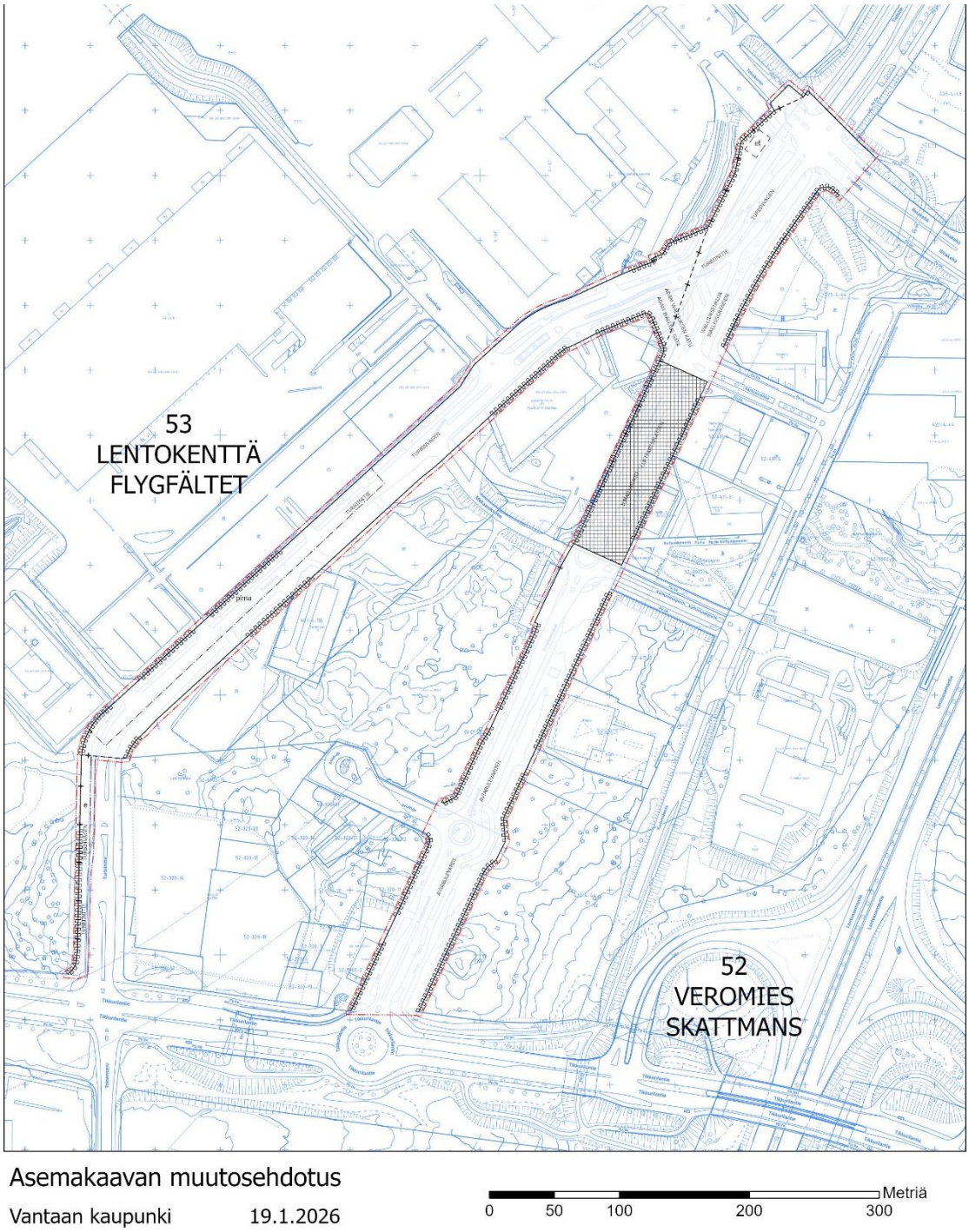
4. ASEMAKAAVAN KUVAUS

4.1 KAAVAN RAKENNE

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle. Katualueen levennykset perustuvat 10.2.2023 valmistuneisiin ratikan katusuunnitelmaehdotuksiin sekä 28.2.2025 päivättyyn Turbiinitien kadun yleissuunnitelmaan. Uudeksi katualueeksi muutetaan yhteensä noin 2 ha.

Asemakaavamuutoksella muutetaan lentokenttätoimintojen aluetta (LL) katualueeksi. Ajoneuvoliittymäkieltoja lisätään mm. kortteleissa 52410, 52411, 52415, 52320 ja 53414. Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle nykyiselle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille, joka nimetään Ilmailuaukioksi. Turbiinitien katualueelle on osoitettu ohjeelliset alueevaraukset sähkönsyöttöasemaa varten (et).

Asemakaavassa on muutettu kaupunginosan rajausta.



Kuva 24. 18 Ote kaavamuutosehdotuksesta.

4.1.1 Mitoitus

Kaava-alueen pinta-ala on noin 5,8 ha.

Liikennealueita on yhteensä noin 5,8 ha. Katualueiden määrä kasvaa voimassa olevasta kaavasta noin 2 ha.

Katualueita on n. 5,2 ha ja katuaukiota n. 0,6 ha.
Lentokenttätoimintojen alue pienenee n. 2,4 ha.

Tarkemmat tiedot löytyvät kaava-aineiston liitteenä olevasta tilastolomakkeesta.

4.2 YMPÄRISTÖN LAATUA KOSKEVIEN TAVOITTEIDEN TOTEUTUMINEN

Asemakaavaprosessissa katualueen mitoituksessa on huomioitu hulevesien hallinnan, jalankulun ja pyöräilyn sekä kasvillisuuden tarpeet. Asemakaavassa on annettu maaperän pilaantuneisuuden selvittämiseen ja puhdistamiseen, mahdollisen ratikkapysäkin kasvillisuuskattoon, katualueen tärinä- ja runkomelusuojaukseen, kaupunkikuvaan sekä hule- ja työmaavesien käsittelyyn liittyviä määräyksiä.

Kaavan katutilan laatuun kiinnitetään ratikan katu- ja puistosuunnittelussa paljon huomiota. Katutilan suunnittelussa käytetään Ratikan Design Manualia (*Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020*), jossa on esitetty katutilan suunnittelun ohje. Ohje sisältää linjan kaupunkikuvallisen kokonaisuuden ja kaupunkikuvan laatua toteuttavat pysäkkialueiden materiaali- ja kalusteohjeet sekä kasvillisuuden käytön periaatteet. Ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan ja viihtyisän uuden kaupunkitilan tekeminen, vastuullisuuden huomioiminen, ekologisuuden vaaliminen ja hiilijalanjäljen hillitseminen.

4.3 ALUEVARAUKSET

Suunnittelualue koostuu katu- ja aukioalueista.

Katualueet

Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle. Katualueiden rajaukset perustuvat ratikan katusuunnitelmiin. Katualueiden rajauksia on tarkistettu katusuunnitelmaehdotuksien tilavarausten 10.2.2023 mukaisiksi niin, että ratikka ja siihen liittyvä katuympäristö mahtuvat alueelle. Turbiinitien katualueen rajaus perustuu 28.2.2025 päivättyyn kadun yleissuunnitelmaan. Osalle korttelialueiden rajoja on osoitettu katusuunnitelmaluonnosten perusteella ajoneuvoliittymäkieltomerkintä. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Turbiinitien katualueelle on osoitettu ohjeellinen aluevaraus sähkönsyöttöasemaa varten (et).

Katuaukio/tori

Karhunmäentien ja Karhumäenportin väliin sijoittuvalle Aviabulevardin alueelle varataan alue katuaukiolle/torille. Jos katualueelle sijoittuu raitiotien pysäkki, tulee sen katoksessa olla kasvillisuuskatto. Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Tärinä- runkomelusuojauksen suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Katuaukio/tori nimetään kaavaehdotuksessa Ilmailuaukioksi.

4.4 KAAVAN VAIKUTUKSET

Hankkeen MRA 1 §:n mukaisia vaikutuksia on tarkasteltu kaavaa laadittaessa. Arvioinnissa on myös tarkasteltu valtakunnallisten alueiden käyttötavoitteiden (VAT) toteutumista.

Kaava-alue sijoittuu valmiiksi rakennettuun ympäristöön. Alueen uudistaminen aiheuttaa vaikutuksia erityisesti kaupunkikuvaan, liikenteeseen ja palveluverkkoon. Hanketta voidaan pitää kestävän kaupunkirakentamisen tavoitteiden mukaisena.

4.4.1 Vaikutukset rakennettuun ympäristöön

Väestön rakenne ja kehitys

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Ratikan toteutuessa ratikkapysäkkien vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Ratikan vaikutusalueella, noin 800 metrin säteellä, asukasmäärä tulee kasvamaan lähes 37 000 asukkaalla eli noin 74 % vuoteen 2050 mennessä. Asukasmäärän kasvu on ratikan vaikutusalueella huomattavasti suurempaa kuin keskimäärin kaupungissa. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Yhdyskuntarakenne

Asemakaavamuutoksella ei ole suoraan vaikutusta väestön rakenteeseen ja kehitykseen, sillä kaavassa ei osoiteta uusia alueita asumiselle.

Kaavamuutoksen myötä muodostuu uusi Aviapoliksen keskustan ohittava Turbiinitien katuyhteys raskaalle ja ohikulkevalle liikenteelle. Uusi yhteys tukee alueen työpaikkojen, elinkeinotoiminnan ja palveluiden kehitystä.

Ratikan mahdollinen rakentaminen vauhdittaa maankäytön tehostamispotentiaalia ratikan vaikutusalueella. Ratikan pysäkkiympäristössä on potentiaalia keskustamaiselle tiiviille ja sekoittuneelle rakenteelle. Maankäytön kehittämispotentiaaliksi raitiotien varrella on arvioitu yli 3 miljoonaa kerrosneliömetriä asumiselle ja yli 1,6 miljoonaa kerrosneliömetriä työpaikoille. Aviapoliksen alueella maankäytön kehittämispotentiaaliksi on arvioitu 1 500 000 m^2 ja Pakkalan alueella 400 000 k-m^2. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Vantaan ratikka luo edellytykset vähähiiliselle ja resurssitehokkaalle yhdyskuntakehitykselle, joka tukeutuu ensisijaisesti olemassa olevaan rakenteeseen ja vahvistaa yhdyskuntarakenteen eheyttä Ratikka toteuttaa kaupungin tavoitetta kasvaa kestävästi ja sijoittaa kaupungin kasvu vahvojen joukkoliikenneyhteyksien varteen. Ratikka rakentaminen toteuttaa kaupungin strategian tavoitteita kaupungin tiivistämisestä sekä kaupungin elinvoiman ja vetovoiman lisäämisestä.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Kaupunkikuva

Asemakaavamuutos muuttaa alueen kaupunkikuvaa jonkin verran, pääosin katualueen osalta. Katualueen mitoituksessa on huomioitu muun muassa istutuskaistaleet, joiden toteutuminen tarkentuu katusuunnitelmassa.

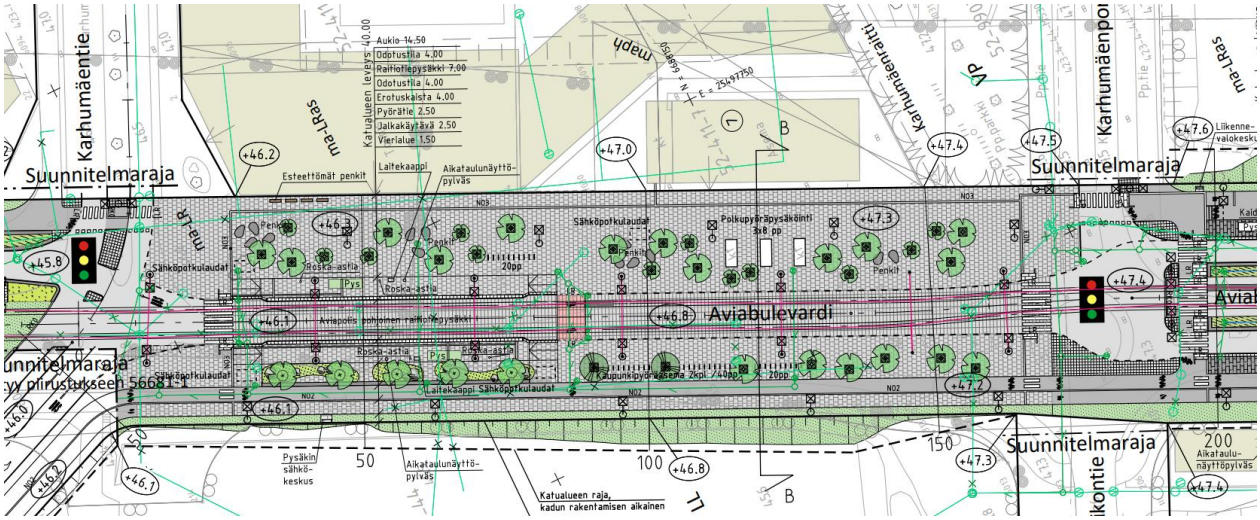
Raitiotien toteuttaminen lisää uuden kulkumuodon tiiviiseen kaupunkiympäristöön. Ratikan tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen niin paljon kuin mahdollista sekä sen lisääminen. Ratikan Design Manualin *(Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy 2020)* mukaisesti ratikkaväylän suunnittelussa painottuu laadukkaan uuden kaupunkitilan tekeminen, raitiotielinjan

sujuva kytkeytyminen alueen palveluihin ja liityntäliikenteeseen, ekologisuuden vaaliminen ja viihtyisyyden lisääminen.

Kuva 25. Raidealueen esimerkkitoteutus. Kuva Design Manual: Vantaan ratikkakatujen materiaalit ja kalusteet (Vantaan kaupunki & WSP Finland Oy, 2020).

Katualuetta levennetään Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle. Kaava-alueelle sijoittuu kaksi raitiotien pysäkkiä, yksi Aviabulevardille ja yksi Ilmailuaukiolle. Kaavamääräysten mukaan, mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

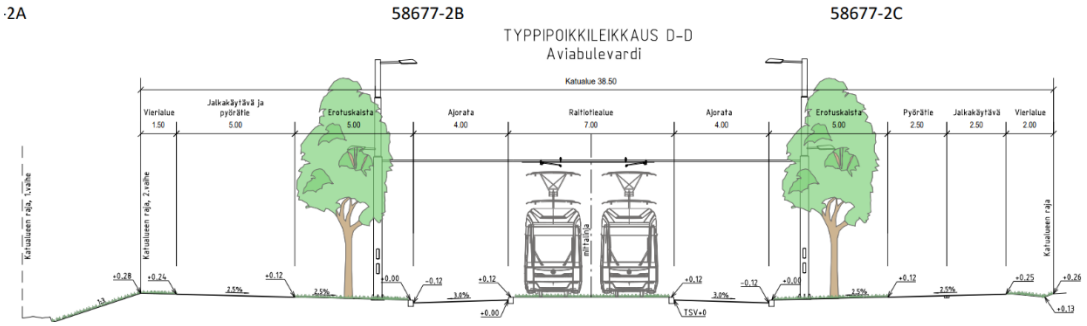
Kaava-alueella merkittävin muutos on Ilmailuaukion osoittaminen Karhumäentien ja Karhumäenportin välisellä alueella ainoastaan raitiotien ja kevyen liikenteen käyttöön. Ajoneuvoliikenne ohjautuu Mekaanikontien kautta Turbiinitielle.



Kuva 26. Katusuunnitelmaehdotus Aviabulevardi (Ilmailuauko). (Ramboll 10.2.2023)

Katusuunnitelmaehdotuksissa on käytetty vaihtelevia pinnoitteita (erivärisiä betonikiviä, nurmikiviä) sekä kasvillisuutta, jotka elävöittävät alueen nykyistä kaupunkikuvaa. Katualueen leventämisen ja ajoyhteyksien uudelleenjärjestelyn seurauksena alueen nykyistä katuvihreää joudutaan poistamaan rakentamisen alta. Poistuvaa kasvillisuutta kuitenkin kompensoidaan katualueen rakentamisessa. Puu- ja pensasistutuksia on katusuunnitelmaehdotuksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen levennys ei katusuunnitelmaehdotuksien (*Ramboll 10.2.2023)* perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia.



Kuva 27. Asemakaavamuutoksen mukainen katualueen leventäminen ei alustavien katusuunnitelmaluonnosten perusteella vaadi merkittäviä maanpinnan täyttöjä tai leikkauksia. Tyyppipoikkileikkaus Aviabulevardilta, jossa raitiotie kulkee ajoratojen välissä. (Ramboll, luonnos 3.3.2022)

Asuminen ja sosiaalinen ympäristö

Alueelle ei osoiteta uutta asumista.

Ratikan rakentaminen parantaa alueen saavutettavuutta ja imagoa sekä lisää alueiden viihtyisyyttä ja houkuttelevia asuin- ja työpaikka-alueita. Ratikan pysäkkiympäristöt toteutetaan esteettöminä.

Taloudelliset vaikutukset, palvelut ja työpaikat

Asemakaavamuutoksella ei sellaisenaan ole merkittäviä taloudellisia vaikutuksia, eikä sillä osoiteta uusia palveluja tai työpaikkoja.

Ratikan rakentaminen lisää alueen palvelujen ja työpaikkojen saavutettavuutta ja luo edellytyksiä uusien syntymiselle. Pysäkin vaikutusalueella asuntokysyntä kasvaa sekä saavutettavuuden parantumisen että ympäristön laadullisen kehittymisen myötä. Asukaskasvu tiivistyy Vantaalla muun muassa ratikkapysäkkien lähiympäristöihin, mikä mahdollistaa ja myös edellyttää palvelutarjonnan kasvua ratikan varrella. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

Ratikan yleissuunnitelmassa ratikan kokonaiskustannusarvio oli noin 393 miljoonaa euroa *(Ratikan yleissuunnitelma, Liite 15 Investointikustannukset).* Laskelmia tuloista ja menoista on tarkennettu loppuvuodesta 2022 ja uudestaan helmi-maaliskuussa 2023 (*Vantaan ratikan kustannusraportti, 16.3.2023).*

Rakentamiskustannukset koostuvat raitiotien ja pysäkkien, autojen ajokaistojen, pyöräteiden, jalkakäytävien, puurivien ja muun kadulle suunnitellun rakentamisesta. Lisäksi kustannukset on laskettu maanalaisen infran, kuten johtojen ja putkien, siirtämiselle ja uusien rakentamiselle sekä nykyisten rakenteiden purkamiselle. Kustannuksiin on laskettu materiaalit, suunnittelu ja rakentamisen kulut. Kaikki raitiotien rakentamisesta sekä ratikkakaduille että ympäröiville kaduille aiheutuvat muutokset on otettu huomioon rakentamiskustannuksissa. Esimerkiksi jalkakäytävien ja pyöräteiden parannukset on laskettu mukaan kustannuksiin.

Ratikkareitin katujen rakentamisen kustannusarvioita lasketaan parhaillaan katusuunnitelmien pohjalta. Kun katusuunnitelmaehdotus kultakin kadulta valmistuu, siitä lasketaan kustannukset. Kustannukset vaihtelevat katujen mukaan. Joulukuussa 2022 saatiin laskettua ensimmäiset osuudet Kyytitiellä ja Hakunilantiellä.

Kiinteistötaloudellisessa analyysissä *(Newsec Advisory Finland Oy 17.5.2022, päivitys 12.12.2022)* vertailtiin ratikan ja bussin tuottoa. Ratikan ja bussin tuottovertailussa ratikan

kiinteistötaloudelliset tulot ovat 592,4 miljoonaa euroa ja bussin 272,8 miljoonaa euroa. Kiinteistötaloudelliset tulot muodostuvat maankäyttösopimuskorvauksista ja maan myynnistä toimitila- ja asuinrakentamista varten. Ratikan lisätuotto bussiin verrattuna on 320 miljoonaa euroa.

Verotulot koostuvat kiinteistöveroverokertymän kasvusta ja rakentamisesta palautuvasta verotulosta. Kaupunki saa enemmän kiinteistöveroja, kun rakentamista tulee enemmän ratikan myötä. Ratikan myötä kiinteistöverokertymän kasvuksi on vuonna 2019 arvioitu 120 miljoonaa euroa.

Vuoden 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.

Virkistys

Kaavalla ei ole vaikutusta lähiympäristön virkistysalueisiin tai niiden käyttöön.

Kulttuuriperintö

Asemakaava-alueella tai sen välittömässä läheisyydessä ei sijaitse kulttuuriperintökohteita. Kaavalla ei ole vaikutuksia kulttuuriperintöön.

Liikenne

Hankkeella edistetään seudullisen liikennejärjestelmän toimivuutta ja taloudellisuutta sekä varmistetaan edellytykset eri liikennemuotojen ja -palvelujen yhteiskäyttöön perustuville matka- ja kuljetusketjuille sekä tavara- ja henkilöliikenteen solmukohtien toimivuudelle.

Hanke on valtakunnallisten alueidenkäyttötavoitteiden (VAT) mukainen.

Autoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Asemakaavamuutoksen ja raitiotien mahdollinen toteuttaminen vaikuttaa ajojärjestelyihin Aviabulevardilla ja Turbiinitiellä. Raitiotie on suunniteltu kulkemaan Aviabulevardilla katualueen keskellä ajoneuvoliikenteestä erotettuna. Aviabulevardin osa Karhumäentien ja Karhumäenportin välisellä alueella osoitetaan ainoastaan raitiotien ja kevyen liikenteen käyttöön. Ajoneuvoliikenne on tarkoitus ohjata Aviakujan kautta Turbiinitielle.

Kaavamuutoksen myötä Turbiinitielle muodostuu uusi ohikulun katuyhteys, jonka yhteyteen on mitoitettu myös jalankulun ja pyöräilyn erilliset väylät. Kiinteistöjen tonttiliittymille on jätetty varaukset. Katualueen mitoituksessa on huomioitu erikoiskuljetusreitin tarpeet, istutusalueet sekä kunnallistekniikan verkostot. Katusuunnittelun yhteydessä on myös päivitetty liittymistä Tikkurilantielle ja Aviabulevardille. Kaavassa on esitetty uusia ajoneuvoliittymäkieltoja.

Raitiotien rakentaminen ja liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Joukkoliikenteen parantuva palvelutaso vaikuttaa henkilöautojen matkamääriin, suoritteisiin ja sitä kautta tieliikenteen päästöihin ja ruuhkautumiseen. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Joukkoliikenne

Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan ratikan katusuunnitelmien toteuttaminen. Suunnittelualueelle Aviabulevardille sijoittuu *Aviapolis* ja Ilmailuaukiole *Ilmailumuseo* -pysäkit.

Ratikan rakentamisen myötä matkustus painottuu joukkoliikenteeseen. Vuonna 2030 joukkoliikenteen kulkutapaosuus kasvaa ratikan käytävässä noin prosenttiyksiköllä. Ratikan matkustajamääräennuste on noin 31 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2030, ja noin 47 000 matkustajaa vuorokaudessa vuonna 2050 (Vantaan ratikan tarkistettu hankesuunnitelma 8.10.2025).

Vantaan ratikka tarjoaa houkuttelevan joukkueliikennepalvelun bussiyhteyttä lyhyemmillä matka-ajoilla ja paremmalla täsmällisyydellä. Vantaan ratikka luo korkean tason poikittaisen joukkoliikenneyhteyden Lentoaseman, Aviapoliksen, Tikkurilan, Hakunilan, Mellunmäen ja usean pienemmän joukkoliikenteen solmupisteen välille. (*Vantaan ratikan matkustajamääräennusteet, WSP Finland Oy 28.10.2022*).

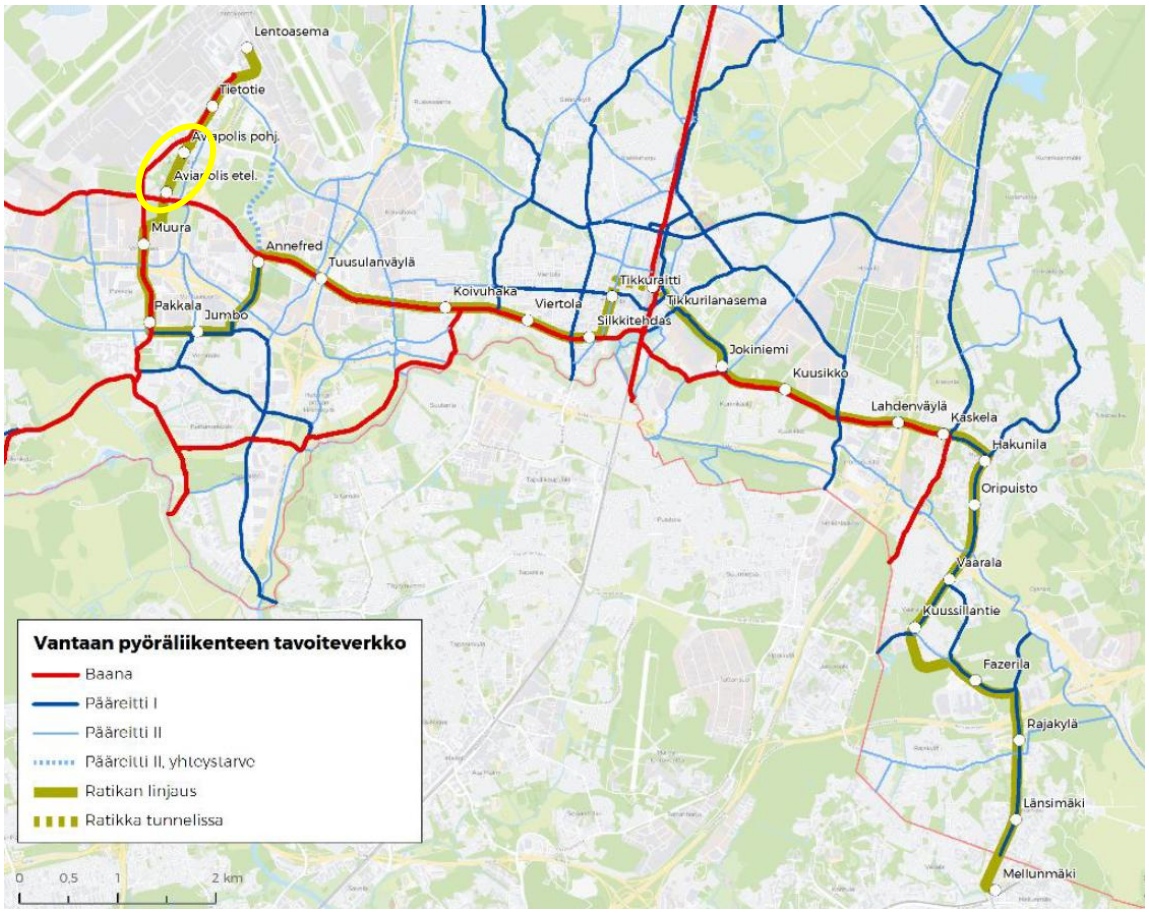
Ratikan suunnittelu ja toteuttaminen on yksi Vantaan kaupungin resurssiviisauden tiekartan (28.2.2022) toimenpiteistä. Vantaan ratikka kytkeytyy myös koko pääkaupunkiseudun laajaan raideliikenneverkkoon ja kuuluu Helsingin seudun kuntien ja valtion väliseen maankäytön, asumisen ja liikenteen sopimukseen (MAL-sopimus).

Kävely ja pyöräily

Raitiotien suunnittelun tavoitteena on turvallisen liikenneympäristön syntyminen. Ratikan katusuunnitelmissa jalankulun ja pyöräilyn olosuhteet on suunniteltu turvallisiksi, sujuviksi ja selkeiksi erityisesti raitiotien ja katujen ylityskohdissa *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019).* Parannetut jalankulun ja pyöräilyn reitit näkyvät asemakaavassa leveämpänä katualuevarauksena.

Ratikan yleissuunnitelman jälkeen on laadittu pyöräliikenteen tarkastelu ratikan varrella *(WSP Finland Oy, 2020*), jossa Turbiinitien varrelle on määritelty pyöräilyn baana, jonka tavoitteena on mahdollistaa nopea ja sujuva yhteys aluekeskusten välillä. Baanat on suunniteltu erityisesti pitkämatkaiseen ja nopeavauhtiseen pyöräilyyn. Baana on erotettu jalankulkuväylästä, mikä parantaa kevyen liikenteen olosuhteita ja turvallisuutta.

Vantaan ratikan katusuunnitelmaehdotuksissa on varattu tilaa polkupyöräpysäköinnille. 10.2.2023 valmistuneessa katusuunnitelmaehdotuksessa Ilmailuaukiolle on osoitettu 40 paikkainen kaupunkipyöräasema, 64 paikkainen polkupyöräpysäköinti sekä tilavaraukset sähköpotkulaudoille.



Kuva 28. Vantaan pyöräliikenteen tavoiteverkko (WSP Finland Oy 2020). Aviabulevardin ja Tietotien kaava-alue on osoitettu kuvassa keltaisella ympyrällä.

Ratikan rakentaminen tulee vaikuttamaan kävelyn ja pyöräilyn yhteyksiin rakentamisen aikana. Nämä vaikutukset pyritään minimoimaan rakentamisen vaiheistuksella sekä esimerkiksi huolellisella opastuksen suunnittelulla ja toteutuksella.

Toteutuessaan Vantaan ratikka sekä siihen liittyvä muu katusuunnittelu edistää joukkoliikennettä, kävelyä ja pyöräilyä sekä palvelujen, työpaikkojen ja vapaa-ajan alueiden hyvää saavutettavuutta eri väestöryhmien kannalta.

Vesihuolto

Vedenjakelu ja jätevesiviemäröinti

Kaavamuutosalueella tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi.

Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Hulevesien hallinta ja hulevesiviemäröinti

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.

Ympäristöhäiriöt

Melu

Vantaan raitioradan meluselvitys on valmistunut 31.1.2023 *(Sitowise Oy*). Selvityksessä laskettiin melumallinnuksen keinoin nyky- ja ennustetilanteen päivä- ja yöajan keskiäänitasot. Meluntorjuntatarve määritettiin melutason muutoksen ja raitioliikenteen aiheuttaman melun perusteella. Rakenteellista meluntorjuntaa esitetään kohteissa, joissa raitioliikenteen aiheuttama melu ylittää ohjearvon ja raitio-, tie- ja katuliikenteen yhteismelu hankkeen myötä huomattavissa määrin kasvaa (yli 2 dB).

Paaluvälillä 500–2900 on liike-, toimisto- ja teollisuusrakennuksia. Ennustetilanteessa tie-, katu- ja raitioliikenteen yhteismelun suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Raitioliikenteen aiheuttama suurin julkisivun keskiäänitaso (LAeq, päivä) on 65 dB. Julkisivuihin kohdistuvat suurin enimmäisäänitaso (LAmax) on 82 dB. Hanke ei aiheuta kohteessa meluntorjuntatarvetta. Sisämelun keskiäänitason ohjearvo 45 dB ei ylity, kun oletetaan rakenteiden täyttävän tavanomaisen äänitasoerovaatimuksen 30 dB.

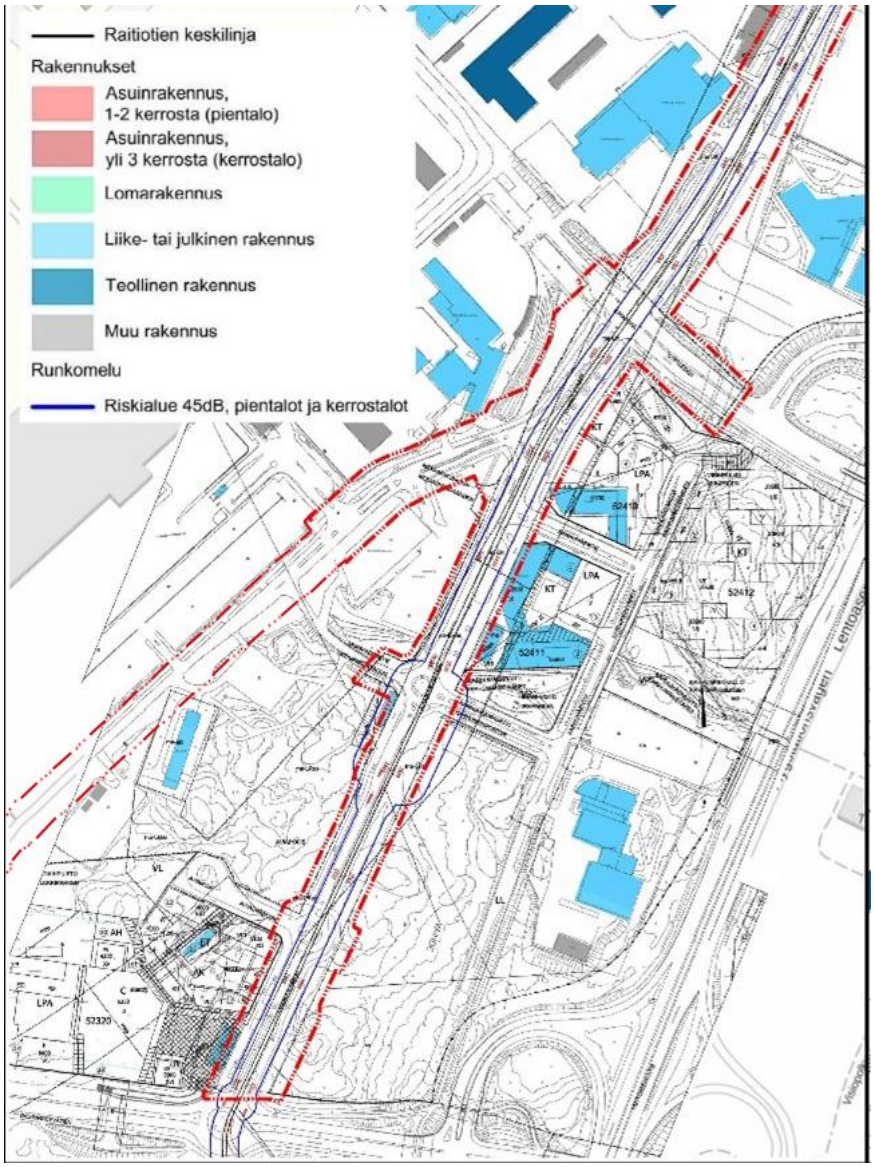
Kuva 29. Ote tieliikennemelun ja raitiotien yhteismelun päiväaikaisesta ennustetilanteesta suunnittelualueella. (Sitowise 31.1.2023) Kaava-alueen likimääräinen sijainti on esitetty kuvassa turkoosilla katkoviivalla.

Tärinä- ja runkomelu

Vantaan ratikan tärinä- ja runkomeluselvityksen (*Sweco, 17.2.2023*) mukaan kaava-alueella ei sijaitse rakennuksia runkomelun riskialueella (45 dB).

Kaavassa on annettu suunnittelua koskeva määräys, jolla pyritään varmistamaan, ettei raitiotieliikenteestä aiheudu sen lähiympäristön rakennuksiin merkittävää runkomelu- tai tärinähaittaa. Määräyksen mukaan, mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Raitiotien suunnitelmaratkaisut tehdään niin, että tärinä pysäytetään ratarakenteisiin. Käytettäviä teknisiä menetelmiä on erilaisia ja niiden tarkempi suunnittelu tehdään katu- ja rakennussuunnitelmavaiheessa.



Kuva 30. Raitiovaunuliikenteen aiheuttamat runkomelun riskialueet Aviabulevardilla. (Sweco, 17.2.2023)

VTT:n suositukset värähtelyluokista ja runkomelun ohjearvoista on esitetty alla *(Sweco, 17.2.2023).*

Värähtely-luokka	Kuvaus olosuhteista	$v_{w,95}$ (mm/s)
A	Hyvät asuinolosuhteet *Ihmiset eivät yleensä havaitse tärinää*	≤ 0,10
B	Suhteellisen hyvät olosuhteet *Ihmiset voivat havaita tärinän, mutta se ei ole yleensä häiritsevää*	≤ 0,15
C	Suositus uusien rakennusten ja väylien suunnittelussa *Keskimäärin 15 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,30
D	Olosuhteet, joihin pyritään vanhoilla asuinalueilla *Keskimäärin 25 % asukkaista pitää tärinää häiritsevänä ja voi valittaa häiriöstä*	≤ 0,60

Rakennustyyppi	Runkomelutaso L_{prm} (dB)
Radio-, tv- ja äänitysstudiot, konserttisalit	25-30
Asuinhuoneistot	30/35*
Hoito- ja sosiaalihuollon laitokset, majoitustilat	30/35*
Kokoontumis- ja opetustilat	35
Toimistot, kaupat, näyttelytilat, museot	40/45*

*Kuva 31. VTT:n suositukset värähtelyarvoista ja runkomelun ohjearvoista. * Avoradat: Mikäli kaavamääräyksessä on annettu ohje julkisivun ilmaääneneristävyydestä, on suositeltavaa käyttää runkomelutason tiukempaa raja-arvoa. Lähde: Sweco 17.2.2023.*

Ilmanlaatu

Itse raitioliikenteellä ei ole vaikutusta ilmanlaatuun tai ilmanlaatu voi jopa hieman parantua raitiotieosuuksilla linja-autokaluston käytön vähentyessä. Rakentamisen aikana pölyämisen ja työkoneiden päästöt voivat väliaikaisesti heikentää ilmanlaatua. Pienhiukkasten ja typpidioksidin pitoisuudet tulevat arvioiden mukaan ajoneuvokannan muuttuessa laskemaan, mikä parantaa ilmanlaatua.

Maaperän pilaantuneisuus

Asemakaavassa Turbiinitielle on osoitettu alue, jonka maanperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä .

Rakentamisen aikaiset ympäristöhäiriöt

Vantaan ratikan ja siihen liittyvän katuympäristön rakentaminen aiheuttaa tilapäisiä häiriöitä ajoneuvo- ja joukkoliikenteeseen, jalankulkuun ja pyöräilyyn sekä mahdollisesti myös muihin toimintoihin.

4.4.2 Vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön

Luonnon monimuotoisuus

Kaavamuutos koskee jo rakentunutta aluetta, joten vaikutukset luontoon ja luonnonympäristöön ovat vähäiset.

Ratikka kulkee pääosin olemassa olevassa kaupunkirakenteessa, jossa se sovitetaan joko olemassa olevaan tai levennettävään katualueeseen. Näin ollen raitiotiellä ei ole laajoja vaikutuksia luonnon arvokohteisiin. Raitiotien luontovaikutukset kohdistuvat pääosin lähiympäristöön, kun katutila laajenee tai sen poikkileikkaus muuttuu. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019)*

Raitiotien toteuttamisen tavoitteena on olemassa olevan kaupunkivihreän vaaliminen ja sen mahdollisimman runsas lisääminen. Puu- ja pensasistutuksia on alustavissa katusuunnitelmaluonnoksissa pyritty lisäämään katualueelle niin paljon kuin mahdollista ottaen huomioon olemassa oleva tila ja näkemäalueet.

Maa- ja kallioperä

Rakentamisen aikana alueen maaperään kohdistuvat vaikutukset aiheutuvat mahdollisen raitiotien ja siihen liittyvien ajoyhteyksien uudelleenjärjestämisen perustamista varten tehtävistä maankaivuista. Katualueen leventämisen myötä ei kaava-alueella ole tarpeen tehdä merkittäviä täyttöjä tai leikkauksia maa- tai kallioperään. Kaavalla arvioidaan olevan vain vähäisiä vaikutuksia maa- ja kallioperään.

Vesistöt ja vesitalous

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja. Raitiotien rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan, Kirkonkylänojaan tai Pyhtäänkorvenojaan aiheudu kiintoaineskuormitusta.

Hulevesien hillitsemiseksi raidealue toteutetaan ensisijaisesti nurmipäällysteisenä ja toissijaisesti nurmikivipintaisena. Raidelinjauksen varteen istutetaan yhtenäinen puurivi aina kun se on mahdollista. *(Vantaan ratikan yleissuunnitelma, WSP Finland Oy 2019.)*

4.4.3 Vaikutukset ilmastonmuutoksen kannalta

Asemakaavamuutoksella ei itsessään ole merkittävää vaikutusta ilmastonmuutoksen kannalta. Asemakaavamuutos mahdollistaa kuitenkin ratikan rakentamisen, jolla on ilmastovaikutuksia.

Vantaan ratikan resurssiviisauden suuntaviivojen mukaan *(Sitowise Oy, 13.5.2020)* resurssiviisaus ohjaa Vantaan ratikan suunnittelun valintoja. Vantaan ratikan katu- ja rakentamissuunnitelmista tehdään päästölaskentaa suunnittelun edetessä. Ratikan rakentamisen jokainen vaihe, myös kaavan osoittamalla alueella, toteutetaan mahdollisimman resurssiviisaasti. Parhaillaan laaditaan ratikan resurssiviisauden toteutukseen tarkempaa suunnitelmaa.

Yleisesti infrahankkeiden päästöjä muodostuu maa- ja kalliomassojen käytöstä, niiden kuljetuksista, taitorakenteiden rakentamisesta (mm. sillat, tukimuurit), pohjarakenteista (mm. syvästabilointi, paaluperustukset, kevennykset) sekä asfalttipäällysteistä.

Infrarakentamisessa käytettävien päästöintensiivisten rakennusosien (syvästabilointi, sillat, paalulaatat yms.) hiilidioksidipäästöitä valtaosa syntyy sementin valmistuksessa. Näitä päästöjä on mahdollista vähentää käyttämällä vähäpäästöisempää sementtiä sekä suosimalla kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja. Myös puulla voidaan tietyissä osin korvata betonirakenteita. Tunnelirakentamisessa syntyvä louhe hyödynnetään ratikan tai muiden väylien pohjarakenteissa.

Infran rakentamisen lisäksi aiheutuu materiaalien ilmastovaikutuksia raitiotiekaluston hankinnasta ja ylläpidosta ja energian kulutuksen ilmastovaikutuksia raitiotien käyttöenergiasta. Kaavoitus mahdollistaa välillisesti näiden vaikutusten toteutumisen, mutta nämä asiat eivät silti ole kaavoituksella ohjattavissa.

Koneiden päästöjen vähentämiseksi Vantaan kaupunki on sitoutunut green deal -sopimukseen, jonka mukaisesti kaikki työmaat ovat työkoneiden ja energiankäytön osalla fossiilivapaita vuoteen

2025 mennessä. Hengitysilman osalla päästöttömyyteen pyritään vuoteen 2030 mennessä. Vantaalla on jo kiristetty näitä päästöjä hillitseviä Stage- ja Euro -luokkia.

Vantaan ratikan yleissuunnitelman mukaisesti raitiotien liikennöinti vaikuttaa henkilöautoliikenteeseen kulkutapavalinnan sekä henkilöautojen reittivalinnan kautta. Henkilöautojen matkamäärät, suoritteet ja siten tieliikenteen päästöt vähenevät, kun joukkoliikenteen palvelutaso paranee.

Ratikan infrarakentamiseen tarvittavien materiaalien ja niiden hankintalähteen vaihtoehtojen hiilijalanjälkeä on vertailtu *Vantaan ratikan hiilijalanjälkiselvityksessä (Design Manual Liite 1, WSP Finland Oy 2020*). Laskennassa käytettiin yleissuunnitelmassa määriteltyjä pinta- aloja eri ratikan osuuksille. Tehdyt laskelmat perustuivat käytettyihin materiaaleihin, niiden elinkaareen ja kuljetusmatkoihin. Selvityksessä on vertailtu kotimaisia materiaaleja (skenaario A, hiilijalanjälki 6 800 CO_2-tonnia), kotimaisia kierrätettyjä materiaaleja (skenaario B, hiilijalanjälki 1 800 CO_2-tonnia) ja aasialaisia materiaaleja (skenaario C, hiilijalanjälki 14 000 CO_2-tonnia). Tuloksia suhteutettiin ”Hiilineutraali Vantaa 2030” tavoitteeseen. Tarkastelun mukaan paras vaihtoehto on skenaario B, jossa käytetään kotimaisia ja kierrätettyjä materiaaleja sekä lisätään kasvillisuuden määrää.

4.5 YMPÄRISTÖN HÄIRIÖTEKIJÄT

Tie- ja raitioliikenteen melu ja tärinä sekä pilaantuneet maa-alueet on käsitelty kohdassa 4.4.1. Ympäristöhäiriöiden vähentäminen on VAT:n mukaisesti otettu huomioon.

4.6 NIMISTÖ

Kaava-alueella Karhumäentien ja Karhumäenportin välisen katuaukion nimeksi ehdotetaan Ilmailuaukio. Turbiinitie jatkuu Karhumäentien pohjoispuolella Ilmakehän risteykseen asti. Turbiinitien ja Karhumäentien välisen kadun nimeksi ehdotetaan Adam Walliuksen katu ja Turbiinitien ja Ilmailuaukion välisen kadun nimeksi ehdotetaan Walliuksenkuja. Uutta katualuetta muodostuu kaava-alueen eteläosassa Turbiinitielle.
Tämän kaavamuutoksen yhteydessä siirretään kaavamuutosalueen kohdalle sijoittuvaa kaupunginosarajaa.

5. ASEMAKAAVAN TOTEUTUS

Ratikan jatkosuunnittelu toteutetaan vuosina 2020–2025. Kaupunginvaltuusto teki 22.5.2023 koko ratikkahanketta koskevan myönteisen investointipäätöksen. Ratikan mahdollinen rakentaminen tapahtuu arviolta v. 2025–2029.

6. KAAVATYÖHÖN OSALLISTUNEET

Vantaan kaupunki:

Asemakaavoitus:	Johanna Rajala	aluearkkitehti
	Tea Taponen	asemakaava-arkkitehti (19.6.2023 alkaen)
	Anna Sarikaya	asemakaava-arkkitehti (18.6.2023 asti)
	Mikko Järvi	kaavoitusinsinööri
	Leena Kaunismäki	kaavatekninen koordinaattori
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)
	Heikki Väänänen	suunnittelupäällikkö (1.8.2025 alkaen)
	Justiina Nieminen	suunnittelupäällikkö (2.9.2024-28.3.2025)
Kadut ja puistot:	Harri Keinänen	vesihuollon suunnittelu
	Susanna Koponen	liikenteen alueinsinööri
Yleiskaavoitus:	Eeva Eitsi	maisema-arkkitehti
Ympäristökeskus:	Sinikka Rantalainen	ympäristösuunnittelija
	Jouni Ahtiainen	ympäristösuunnittelija
Mittaus- ja geopalvelut:	Janne Karppinen	geotekniikkainsinööri
Kiinteistöhallinta ja asuminen:	Armi Vähä-Piikkiö	tonttipäällikkö
	Teemu Jääskeläinen	maankäyttöinsinööri

Kaavakonsultti:

Ramboll Finland Oy:	Tiina Heikkilä	projektipäällikkö
	Helena Muukkonen	kaavasuunnittelija

VANTAAN KAUPUNKI Kaupunkisuunnittelu/Asemakaavoitus

Vantaalla, 19. päivänä tammikuuta 2026

Johanna Rajala	Tea Taponen
aluearkkitehti	asemakaava-arkkitehti

Asemakaavan seurantalomake
Asemakaavan perustiedot ja yhteenveto

Kunta	Vantaa	**Täyttämispvm**	17.11.2025
Kaavan nimi	002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie		
Hyväksymispvm		**Ehdotuspvm**	
Hyväksyjä		**Vireilletulosta ilm. pvm**	23.11.2020
Pysyvä kaavatunnus		**Kunnan kaavatunnus**	092002576
Kaava-alueen pinta-ala [ha]	5,8141	**Uusi asemakaavan pinta-ala [ha]**	
Maanalaisten tilojen pinta-ala [ha]		**Asemakaavan muutoksen pinta-ala [ha]**	5,8141

Ranta-asemakaava **Rantaviivan pituus [km]**

Rakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**
Lomarakennuspaikat [lkm]	**Omarantaiset**	**Ei-omarantaiset**

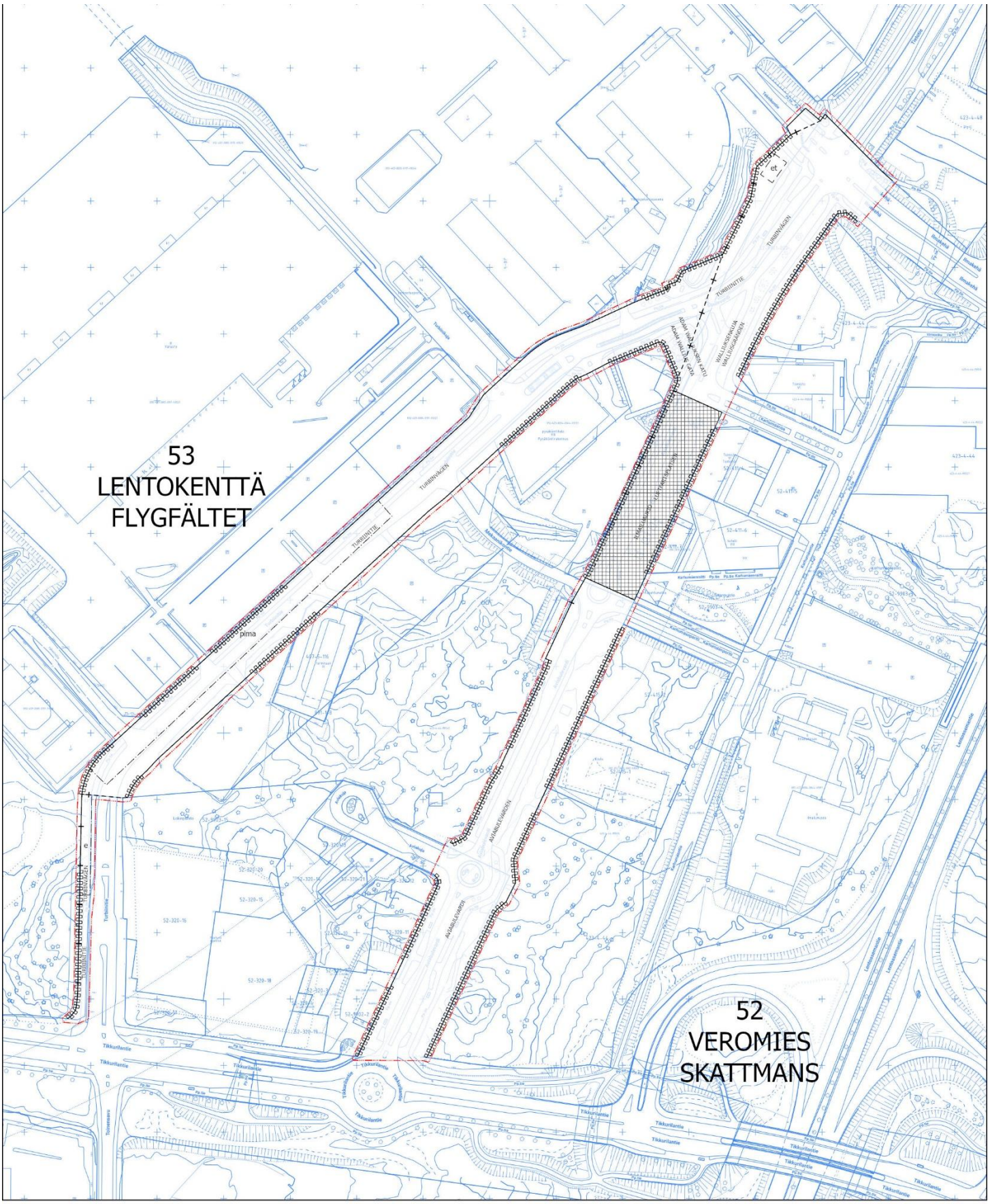
Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**5,8144**	**100,01**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	5,8144	100,0	0	0,00	0,0005	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	**0,0000**	**0,00**	**0**	**0,0000**	**0**

Rakennussuojelut	Suojellut rakennukset		Suojeltujen rakennusten muutos	
	[lkm]	[k-m²]	[lkm ±]	[k-m² ±]
Yhteensä	**0**	**0**	**0**	**0**

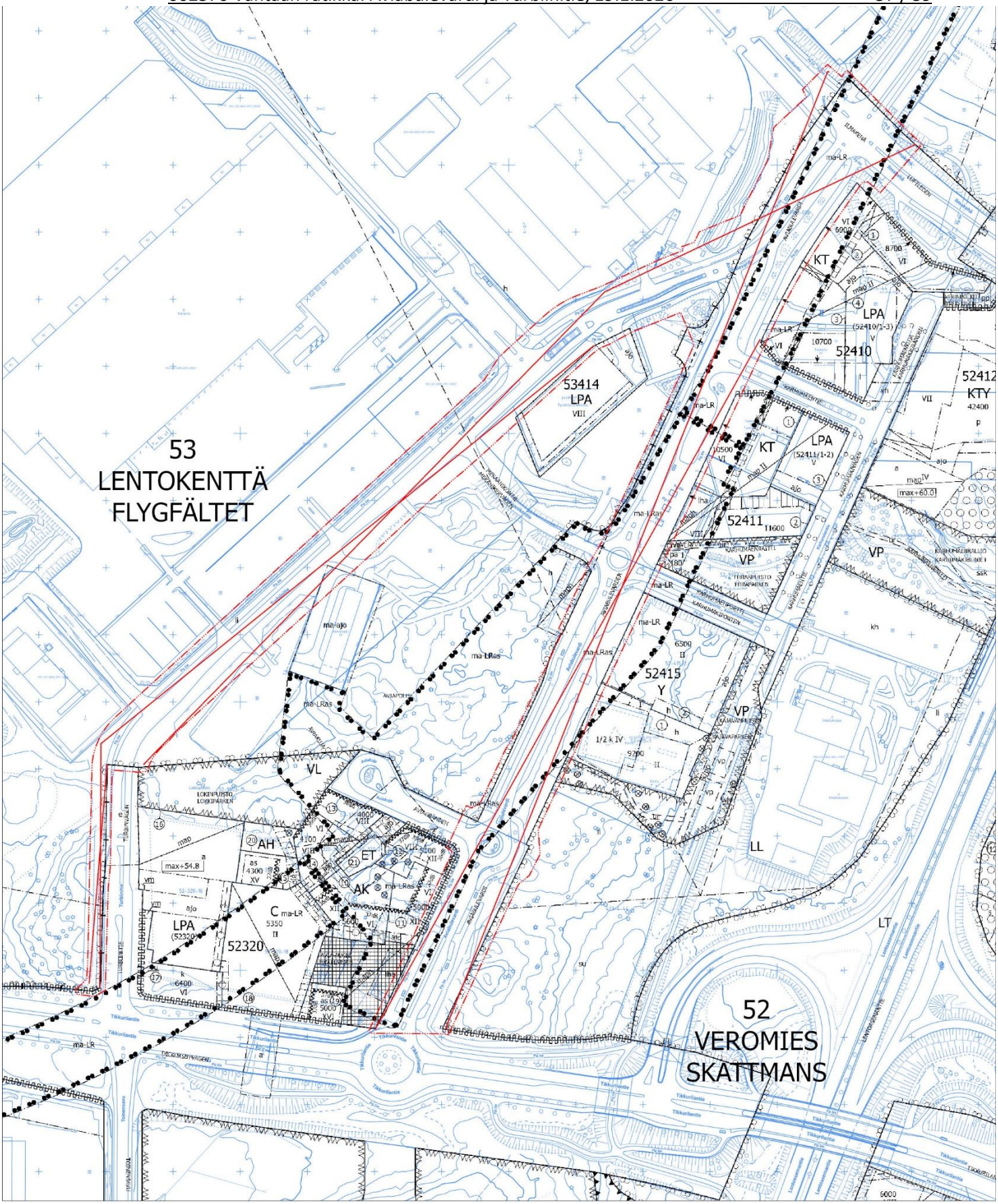
Alamääräykset tai -merkinnät

Aluevaraukset	Pinta-ala [ha]	Pinta-ala [%]	Kerrosala [k-m²]	Tehokkuus [e]	Pinta-alan muut. [ha ±]	Kerrosalan muut. [k-m² ±]
Yhteensä	**5,8144**	**100,01**	**0**	**0,00**	**0,0000**	**0**
A yhteensä						
P yhteensä						
Y yhteensä						
C yhteensä						
K yhteensä	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
KT	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
T yhteensä						
V yhteensä						
R yhteensä						
L yhteensä	5,8144	100,0	0	0,00	0,0005	0
Kadut	5,1915	89,3	0	0,00	1,7478	0
Katuauk./torit	0,6229	10,7	0	0,00	0,6229	0
LL	0,0000	0,0	0		-2,3697	0
LPA	0,0000	0,0	0		-0,0005	0
E yhteensä						
S yhteensä						
M yhteensä						
W yhteensä						



Asemakaavan muutosehdotus

Vantaan kaupunki 19.1.2026



Poistettavat merkinnät

Vantaan kaupunki 19.1.2026

Metriä
0 50 100 200 300

Kaava-alueen numero Planområdets nummer	Päiväys Datum
002576	19.1.2026

Vantaan kaupunki

VANTAAN RATIKKA: AVIABULEVARDI JA TURBIINITIE

Vanda stad

VANDASPÅRAN: AVIABULEVARDEN OCH TURBINVÄGEN

Kaupunginosa 52, VEROMIES

Asemakaavan muutos
Katu- ja katuaukioalueet sekä kaupunginosan raja.

Stadsdel 52, SKATTMANS

Ändring av detaljplan
Gatu- och tårgområden samt stadsdelsgräns.

Kaupunginosa 53, LENTOKENTTÄ

Asemakaavan muutos
Katualueet sekä kaupunginosan raja.

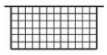
Stadsdel 53, FLYGFÄLTET

Ändring av detaljplan
Gatuområden samt stadsdelsgräns.

1:2000

1:2000

	ASEMAKAAVAMERKINTÖJÄ JA -MÄÄRÄYKSIÄ:	DETALJPLANBETECKNINGAR OCH -BESTÄMMELSER:
— · · · —	**3 m kaava-alueen rajan ulkopuolella oleva viiva.**	**Linje 3 m utanför planområdets gräns.**
-+—+-	**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.**
—×—×—	**Risti merkinnän päällä osoittaa merkinnän poistamista.**	**Kryss på beteckning anger att beteckningen slopas.**
52	**Kaupunginosan numero.**	**Stadsdelsnummer.**
VERO	**Kaupunginosan nimi.**	**Stadsdelens namn.**
AVIABULEVARDI	**Kadun, tien, katuaukion, torin, puiston tai muun yleisen alueen nimi.**	**Namn på gata, väg, öppen plats, torg, park eller annat allmänt område.**
———	**Katu.**	**Gata.**
———	Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö. Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.	Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021. Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.



Katuaukio/tori.

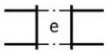
Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä tai runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT 2008, VTT 2009) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa ja toteuttamisessa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittama maankäyttö.

Mikäli katualueelle sijoitetaan raitiotien pysäkki, tulee pysäkin katoksessa olla kasvillisuuskatto.

Öppen plats/torg.

Om en spårväg placeras i området ska den planeras och byggas så att vibrationer eller stomljud från spårtrafiken inte överskrider de tillåtna högsta värdena inomhus (VTT 2008, VTT 2009). I planeringen och byggandet av spårvagnen ska även tas hänsyn till den anvisade markanvändningen i detaljplaner utanför planområdet som godkänts före den 31.12.2021.

Ifall en spårvagns hållplats placeras på gatuområdet, ska hållplatsens vindskydd övertäckas med ett gröntak.



Eritasoristeys.

Planskild korsning.

Ohjeellinen yhdyskuntateknistä huoltoa palvelevien rakennusten ja laitosten alue.

Alue on varattu sähkönsyöttöasemalle. Rakennuksen, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan sekä materiaaleiltaan korkealuokkaisia ja kaupunkikuvaan sopivia. Tekniset laitteet tulee maisemoida.

Riktgivande område för byggnader och anläggningar för samhällsteknisk service.

Området är reserverat för elmatningsstationen. Byggnaden och konstruktionerna ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material och passa stadsbilden. Teknisk utrustning bör anpassas till landskapet.

Katualueen rajan osa, jonka kohdalta ei saa järjestää ajoneuvoliittymää.

Del av gatuområdes gräns där in- och utfart är förbjuden.

Alueen osa, jonka maaperä on saastunut.

Maaperän pilaantuneisuus on selvitettävä ja pilaantunut maaperä tarvittaessa kunnostettava ennen rakentamistoimenpiteisiin ryhtymistä.

Del av område vars mark är förorenad.

Markens föroreningsgrad ska undersökas och förorenad mark ska vid behov saneras innan byggnadsåtgärder vidtas.

KOKO KAAVA-ALUETTA KOSKEVAT MÄÄRÄYKSET

Maanpäällisten rakennusten, rakennelmien ja rakenteiden tulee olla arkkitehtuuriltaan ja materiaaleiltaan korkealuokkaisia.

Maanpäälliset rakenteet on sovitettava hienovaraisesti kaupunkikuvaan ja ympäristöön rakennus- ja ympäristötaiteen keinoin.

Alueella tulee huomioida Kehäradan rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso sekä Lentoradan suunnitelmat. Rautatietunnelin läheisyydessä tapahtuvaa rakentamista ja louhintaa koskevat Väyläviraston vaatimukset ja ohjeistukset.

Rautatietunnelin läheisyyteen sijoittuvien rakentamistoimenpiteiden osalta on arvioitava rakentamisen mahdolliset vaikutuksen tunneliin ja kuultava Väylävirastoa.

Rakentaminen ei saa aiheutua vaaraa maanalaisten tilojen rakenteille, toiminnoille tai kalliotilojen pysyvyydelle.

Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta ja tulvareitit, sekä rakentamisen aikana huomioitava, ettei pinta-, pohja- tai hulevedet aiheuta haittaa maanalaisille tiloille tai niiden laitteistoille.

Pohjavesien virtauksiin tai pinnan korkeuksiin ei saa tapahtua muutoksia, jotka aiheuttavat haittaa, kuten mahdollisten ympäristön haitta-aineiden kulkeutumista maanalaisiin tiloihin.

Rakentamisen aikaiset työmaavedet tulee käsitellä esimerkiksi laskeuttamalla siten, ettei hulevedet vastaanottavaan Krakanojaan tai Palo-ojaan aiheudu merkittävää vedenlaadun heikentymistä, kuten samentumista ja kiintoaineskuormitusta.

BESTÄMMELSER SOM GÄLLER FÖR HELA OMRÅDET

Byggnaderna, anordningarna och konstruktionerna ovan jord ska vara högklassiga till sin arkitektur och till sina material.

Konstruktioner ovan jord ska anpassas varsamt till stadsbilden och miljön med hjälp av byggnads- och miljökonst.

I området ska beaktas Ringbanans järnvägstunnels skyddsområde samt nyttjanderättsområde och Flygbanans planer. Trafikledsverkets krav och anvisningar gällande byggande och brytning i närheten av järnvägstunneln ska beaktas.

Gällande byggnadsåtgärder i närheten av järnvägstunneln ska de möjliga effekterna för tunneln utvärderas och Trafikledsverket höras.

Byggandet får inte orsaka fara för underjordiska utrymmenas konstruktioner, verksamheter eller för stabiliteten i bergsutrymmen.

I planeringen och genomförandet ska dagvattenhantering och översvämningsvägar beaktas och under byggandet ska beaktas att yt-, grund- eller dagvatten inte medför olägenheter för underjordiska utrymme eller deras anordningar.

I grundvattnets strömningar eller ytnivåer får inte ske förändringar, som orsakar olägenheter, liksom eventuella skadliga ämnens spridning till underjordiska utrymmen.

Byggarbetsplatsvatten vid byggandet ska behandlas till exempel genom dekanteringsmetod så att det inte leder till en betydande försämring av vattenkvaliteten i Skrakabäcken eller Brunabäcken, som att vattnet grumlas och belastas av sediment.

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.

VANTAAN KAUPUNKI

ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002576
Aviabulevardi ja Turbiinitie
MUISTUTUKSET JA VASTINEET

Asemakaavoitus / JRA, TTA / 19.1.2026

Aviabulevardi ja Turbiinitie asemakaavamuutosehdotus nro 002576 on ollut MRA 27 §:n nojalla nähtävillä **21.6-31.8.2023**. Tänä aikana jätettiin 2 kpl muistutuksia. Lisäksi Lentorata Oy:ltä pyydettiin ja saatiin muistutus (1 kpl) nähtävilläolon jälkeen.

Muistuttaja	**Muistutus**	**Vastineet ja tarkistukset**
NRO 1, 31.8.2023 Finavia Oyj	Finavia huomauttaa, että sillä tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Finavia toteaa, että sen aikaisemmin ratikan asemakaavoituksesta ja katusuunnitelmista antamansa lausunnot, neuvottelut ja sopimukset tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät kunnallistekniikan uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle. Uudet kunnallistekniikan sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä. Asemakaavaehdotuksessa on esitetty ajoneuvoliittymäkieltoja Finavian omistamien alueiden kohdalle siten, että kyseisten alueiden käyttö estyy tai vaikeutuu merkittävästi. Finavia katsoo, että lentoaseman	Vantaan ratikan suunnittelua ja kaavoitusta on jatkettu yhteistyössä Finavian kanssa. Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro *002644 Vantaan ratikka: Tietotie*. Osa muistutuksessa esiin nostetuista huomautuksista koskee Tietotien aluetta ja tarkoituksena on sopia niistä kaavaehdotustyön 002644 ja sen yhteydessä laadittavan maankäyttösopimuksen yhteydessä. Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu Finavian ja AVIARE:n kanssa. AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen.

	kehittämisen ja toimintamuutoksiin varautumisen vuoksi tulee lentoasemalle turvata riittävä liittymien määrä. Kohteet on yksilöity tarkemmin muistutuksessa. Finavia huomauttaa, että kaavarajaus ulottuu useissa kohdissa Finavian omistamalle maalle. Osassa kohteita Finavian omistama alue on vuokrattu muiden toimijoiden käyttöön. Kaavaehdotuksessa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä. Finavia esittää sähkönsyöttöaseman siirtämistä hieman etelämmäs kehäradan sisäänajoväylän rasitealueelle tai taksien keräilyalueen läheisyyteen. Ratikan kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma tulee kaventaa olemassa olevan katualueen levyiseksi ja pyörätie siirtää ajokaistojen viereen. Finavia nostaa muistutuksessaan esiin myös kohtia, joissa katualue on osoitettu liian leveäksi. Katuluiskista ja kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisten kortteleiden toimintaan on sovittava Finavian kanssa. Ratikan kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi. Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta	Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle Finavian omistamalle maalle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa. Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

	suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään myöhemmin suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa. Ratikan katusuunnittelun yhteydessä syksyllä 2022 on kaupungin ja Finavian kesken sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköinti-alueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 on esitetty asiasta vanhentunutta tietoa.	
NRO 2, 31.8.2023 AVIA properties II Oy (AVIARE)	AVIARE toteaa muistutuksessaan, että asemakaavan muutosehdotus on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle asemakaavamuutoksen 002576 yhteydessä on tarvetta. Päättöterminaalin suunnitteluratkaisu vaikuttaa haitallisesti AVIARE:n omistamien ja hallitsemien kiinteistöjen maankäyttöön, toimintaedellytyksiin ja taloudelliselle elinvoimalle. AVIARE esittää, että kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua, vaan päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut voidaan	Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro *002644 Vantaan ratikka: Tietotie*. Näin ollen Lentoaseman pään suunnitelmaratkaisut jäävät vireillä olevien kaavamuutoksien nro *002644* ja *002462 Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie* yhteyksissä ratkaistaviksi. Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu AVIARE:n ja Finavian kanssa. AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen.

	tehdä myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä. Asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen mukaiset katusuunnitelmaehdotukset sisältävät lukuisia ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön sekä aikaisemmin suunniteltuihin kaupunkitilan laatutavoitteisiin nähden. Mikäli ristiriitoja ei korjata, kaavaehdotuksen mukainen asemakaava aiheuttaa haittaa sekä AVIAREJIe että yrityksemme osaomistaja Finavia Oyj:lle. AVIARE edellyttää, että kaavaehdotusta muutetaan muistutuksessa tarkemmin yksilöityjen olennaisten virheiden ja puutteiden korjaamiseksi, ja että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.	Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.
NRO 3, 3.9.2024 Lentorata Oy	Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu. Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana. Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen	Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty jälkikäteen muistutus kaavamuutosehdotuksesta. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunneleiden paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002576 ei olla tarkastelemassa kuilun tai ajotunnelin sijoittamista, mutta sijainteja on tarkasteltu sen viereen.

	toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteystyötä, ettei Lentorata- hankkeen toteutettavuutta vaaranneta. Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa, jonka läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle. Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso. Kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. On huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.	Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa ja sen kuiluja ja ajotunneleita varten. Vantaan ratikkaan liittyvä kadunrakentaminen on tarkoituksena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys Lentoradan tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

NRO 1
Finavia Oyj, 31.8.2023

Muistutus:

Finavialla tulee säilyä oikeus vastata suoraan tai välillisesti omistamiensa maa-alueiden maankäytöstä ja turvaamisesta lentoaseman käyttöön pitkällä aikavälillä. Tämän huomioiminen suunnittelussa on erityisen tärkeää, sillä alueen toimijoilla saattaa olla omia, yksittäisiä intressejä, joissa ei välttämättä huomioida riittävästi pitkän aikavälin vaikutuksia lentoaseman maankäyttöön. Olemme valmiita käymään tarkempia neuvotteluita kaupungin kanssa.

Finavia viittaa ratikan asemakaavoitukseen ja katusuunnitelmiin antamiinsa aiempiin lausuntoihin, neuvotteluihin ja sopimuksiin ja toteaa, että näissä todetut seikat tulee huomioida ratikan jatkosuunnittelussa. Finavia muistuttaa, että sen ratikan valmisteluaineistosta antama mielipide (24.3.2023, asianumero Finavia 3163) sisältää lentoaseman kannalta merkittäviä reunaehtoja, jotka on huomioitava kaikessa ratikan suunnittelutyössä.

Finavia toteaa, että ratikan toteuttaminen aiheuttaa Helsinki-Vantaan lentoaseman ja sen omistamien maa-alueiden alueella mittavia kunnallistekniikan siirtotöitä (mm. sähkönsyöttö, tiedonsiirtokuidut, kaukolämpö, vesihuolto). Finavia vaatii, että kaikki ratikan toteuttamiseen liittyvät tai sen johdosta aiheutuvat uudelleen sijoittamisen, muuttamisen tai korvaamisen työt on toteutettava rakennushankkeeseen ryhtyvän kustannuksella eikä töistä saa aiheutua haittaa tai häiriötä lentoasemalle tai sen toiminnalle.

Asemakaavaehdotuksen rajaus ja merkinnät

Asemakaavamuutoksen ehdotuksessa on esitetty ratikan asemakaava-alueiden rajaukset, sähkönsyöttöasemien ja ilmanvaihtokulun sijainnit sekä liittymäkieltoalueet. Asemakaavarajausta on Finavian pyynnöstä muutettu aiemmasta siten, että Turbiinitie on sisällytetty käsiteltävään kaavaan ja lentoaseman osuus Teletieltä alkaen kaavoitetaan erillisellä kaavalla 002462. Turbiinitien eteläosassa on voimassa Veromies/Aviapolis -aseman ympäristön ja lentokenttäalueen kaava 002151.

Asemakaavaehdotuksessa on esitetty ajoneuvoliittymän kieltävää asemakaavamerkintää Finavian omistamien alueiden kohdalle siten, että kyseisten alueiden käyttö estyy tai vaikeutuu merkittävästi. Finavia katsoo, että lentoaseman kehittämisen ja toimintamuutoksiin varautumisen vuoksi tulee lentoasemalle turvata riittävä liittymien määrä. Kohteet on yksilöity tarkemmin seuraavassa kappaleessa.

Finavia huomauttaa, että kaavarajaus ulottuu useissa kohdissa Finavian omistamalle maalle. Osassa kohteita Finavian omistama alue on vuokrattu muiden toimijoiden käyttöön. Kohteiden tarkempi erittely on esitetty seuraavassa kappaleessa ja liitteenä olevassa aineistossa.

Asemakaavaehdotuksen ristiriidat ja muutostarpeet Finavia Oyj:n omistamien kiinteistöjen osalta

F1 Ratikan kaava ja Tietotien katusuunnitelma, liittymäkielto Tietotiellä (Liite, sivu 2)

Ratikan kaavassa Tietotien päähän on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Poistuva liittymä estää tontilla tällä hetkellä sijaitsevan pysäköintialueen käytön, koska alueelle ei ole muuta liittymää. Katusuunnitelmia on korjattava vastaamaan nykyistä liittymäratkaisua.

Mikäli liittymäkielto säilytetään asemakaavaehdotuksessa, on raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvän kustannuksellaan rakennettava korvaava ajoneuvoliittymä ja ajoyhteys tontille.

F2 Ratikan kaavaraja ja Ilmailutien katusuunnitelma (Liite, sivu 2)

Kaavaehdotuksessa on esitetty sähkönsyöttöaseman sijoittaminen Ilmailutien ja kevyen liikenteen väliselle viherkaistalle. Tämän vuoksi katualueeksi merkitty alue on hyvin leveä.

Finavia katsoo, että koska ratikan toteuttaminen pienentää useita lentoaseman pysäköintialueita, tulee tarve Tietotien ja Ilmailutien kulmauksessa sijaitsevan pysäköintialueen laajentamiselle, joka voidaan toteuttaa kaventamalla Ilmailutien aluetta. Tämän vuoksi sähkönsyöttöasema ja katusuunnitelmassa esitetty hulevesipainanne tulee sijoittaa kaava-alueelle toiseen paikkaan. Finavia esittää sähkönsyöttöaseman siirtämistä hieman etelämmäs kehäradan sisäänajoväylän rasitealueelle tai taksien keräilyalueen läheisyyteen. Ratikan kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma tulee kaventaa olemassa olevan katualueen levyiseksi ja pyörätie siirtää ajokaistojen viereen.

F3 Olemassa olevat putket, johdot ja kaapelit sekä niiden siirrot (Liite, sivut 1 ja 2)

Tietotiellä, Ilmailutiellä, Ilmakehällä, Turbiinitiellä sekä Ilmailuaukiolla/Aviabulevardilla ratikan asemakaavan ja sen mukaisten katusuunnitelmien alueella on paljon Helsinki-Vantaan lentoasemalle elintärkeää tekniikkaa. Raitiotien ja katujen rakentamisen yhteydessä tehtävät erilaiset johto- ja putkisiirrot eivät saa aiheuttaa häiriöitä lentoasemaa palvelevan tekniikan toiminnalle.

Raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvä tekee johto- ja putkisiirrot kustannuksellaan. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla, ja mikäli johtoja tai kaapeleita siirretään katualueen ulkopuolelle, uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä (maanvuokrasopimukset, asemakaavat, asemakaavaehdotukset ja asemakaavaluonnokset).

F4 Ratikan kaavaraja ja Tietotien katusuunnitelma (Liite, sivu 2)

Ratikan asemakaavaraja ja Tietotien katusuunnitelman mukainen katualue Tietotien länsireunassa näyttävät ulottuvan Finavian ja kolmannen tahon välillä voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Ratikan kaavarajan ja katusuunnitelman katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi siten, että ne noudattavat pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa ja mm. maanvuokra-aluetta rajaavat aidat jäävät katualueen ulkopuolelle.

F5 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelma kadun pohjoispäässä (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman mukainen katualue kadun rakentamisen edellyttämän luiskan osalta ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettava alue on rajattava mahdollisimman pieneksi. Katuluiskasta ja kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisen korttelin toimintaan on sovittava Finavian kanssa.

F6 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue Turbiinikujan kohdalla (Liite, sivu 3)

Turbiinikujan kohdalla ratikan kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettavan alueen leveys on rajattava mahdollisimman pieneksi. Ratkaisuissa on otettava huomioon myös Turbiinikujan ja Turbiinitien liittymän näkemäesteet.

F7 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavaraja ja Turbiinitien katualue kadun länsireunassa ulottuvat Finavian ja kolmannen tahon välisen voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Ratikan kaavarajan ja katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi, siten että ne noudattavat voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8 Ratikan kaava, liittymäkielto Turbiinitiellä (Liite, sivu 3)

Ratikan asemakaavassa Turbiinitielle on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Alueella on Finavian ja kolmannen tahon (Finnair Oyj) välinen voimassa oleva pitkäaikainen maanvuokrasopimus. Liittymäkiellosta ja maanvuokrasopimusalueen ajoyhteyksien ratkaisemisesta on neuvoteltava ja sovittava Finnair Oyj:n kanssa ennen ratikan kaavan ja katusuunnitelman vahvistamista maanvuokralaiselle hyväksyttävällä tavalla siten, ettei vuokra-alueen käytettävyys heikkene. Tarvittaessa ratikan kaavaa ja katusuunnitelmaa on muutettava.

F9 Ratikan kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla (Liite, sivu 4)

Ratikan kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat liiaksi itään. Ratikan kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F10 Ratikan kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla Väyläviraston alueella (Liite, sivu 4)

Ratikan asemakaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat Väyläviraston omistaman alueen pohjoisosaan. Ratikan kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F11 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katualue, vaikutus Finavian alueiden tulevaan maankäyttöön (Liite, sivu 4)

Ratikan kaava-alueen ja Turbiinitien katualueen vieressä on useita Finavian alueita, joiden osalta on turvattava niiden myöhempi maankäyttö maksimoimalla kortteleiden alue. Ratikan kaava ja Turbiinitien katualue ulottuvat liian syvälle Finavian alueelle. Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien luovutettavan katualueen rajat on minimoitava/ kavennettava vastaamaan nykyistä toteutettua Turbiinitien katua, jotta ne eivät estä alueen tulevaa maankäyttöä.

F12 Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelma Kolmiokorttelin kohdalla (Liite, sivu 4)

Ratikan kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualue ovat tarpeettoman leveitä Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 suunnitellun toimistokorttelin pohjoisosassa. Toimistokorttelin ja kadun liikennöitävien kaistojen väliin on merkitty kapea katuvihreän alue, jota varten olisi luovutettava pieni osa Finavian Kolmiokorttelin alueesta. Aviapoliksen keskustan kaavan tavoitteisiin ei kuitenkaan kuulu ko. tyyppinen viherratkaisu kaupunkikuvallisesti keskeisen toimistokorttelin julkisivun vieressä. Katusuunnitelman katualuetta ja ratikan kaavarajaa on muutettava kapeammiksi. Turbiinitien liikennöitävien (kevyen liikenteen) ajokaistojen ja tulevan toimistorakennuksen välisen alueen mahdollisesta luovutuksesta ja liittämisestä katualueeksi voidaan sopia myöhemmin Kolmiokorttelin (K52414) asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä ja samalla ratkaistaan maasuikaleen kaupunkikuvallinen toteutus.

Mikäli Turbiinitien pohjoisosan kadun rakenteisiin on tehtävä muutoksia ennen Kolmiokorttelin kaavaehdotuksen vahvistumista, voidaan katuluiskien ulottamisesta korttelin 524141 alueelle sopia erillisellä sopimuksella Finavian ja kaupungin kesken, tarvittaessa tästä voidaan tehdä maininta jo Turbiinitien luovutussopimukseen (Ojitusopimus).

F13 Aviabulevardin katusuunnitelma, katualue ja kadun rakentamisen edellyttämä alue Ilmailuaukion kohdalla (Liite, sivu 5)

Aviabulevardin (Ilmailuaukion) katusuunnitelmaan sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä alue ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 rakennusalueen sisäpuolelle. Aviabulevardin rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi kuitenkaan sisältyä katualueeseen ja Finavian kaupungille luovuttamaan alueeseen.

Kadun rakentamisen edellyttämistä korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen tulee laatia erillinen esisopimus Finavian ja kaupungin välille. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

F14 Ratikan kaavaraja Ilmailuaukion (Aviabulevardin) ja Mekaanikontien kulmaus (Liite, sivu 5)

Ratikan kaavaraja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta Ilmailuaukion (Aviabulevardi) ja Mekaanikontien kulmauksessa. Ratikan kaava ulottuu liian leveänä toimistokortteliin K53414 sen rakennusalueen sisäpuolelle. Ratikan kaava estää Aviapoliksen keskustan kaavassa kortteliin suunnitellun maankäytön eteläisen rakennusalueen osan ja viheralueen osalta.

Ratikan kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

F15 Ratikan kaavaraja Mekaanikontiellä (Liite, sivu 6)

Ratikan kaavassa on varattu tarpeettoman laaja liittymäalue Mekaanikontielle. Virheellinen mitoitus perustuu tarkistamattomiin suunnitelmiin uuden Ilmailumuseon haalausreitin tilantarpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

Ratikan kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan KTY-korttelin 53414 ja VL-alueen rajoista. Ratikan kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan mukaiseksi, jotta ratikan kaava ei estä KTY-korttelin suunniteltua maankäyttöä.

F16 Ratikan kaava, Aviabulevardin katusuunnitelma, katualueen raja Mekaanikontiellä (Liite, sivu 6)

Ratikan kaavaraja ja Mekaanikontien haalausreitin katualue ovat tarpeettoman leveitä uuden Ilmailumuseon täsmentämään haalausreitin todelliseen tilantarpeeseen nähden. Aviapoliksen keskustan kaavassa on esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävän leveä yhteys. Ratikan asemakaavaa ja Aviabulevardin katusuunnitelmaa Mekaanikontien kohdalla on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan rajauksen mukaisiksi.

Asemakaavaehdotuksen ristiriidat ja muutostarpeet AVIARE Oy:n omistamien kiinteistöjen osalta

Finavia toteaa, että ratikan asemakaavaehdotukseen merkitty kaavarajaus edellyttää tarkentamista seuraavien AVIARE Oy:n omistamien kiinteistöjen osalta.

A3 Ratikan kaavaraja korttelissa 52414 (liite, sivu 7)

Ratikan kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan mukaisesta korttelin 52414 korttelirajasta. Ratikan kaavaraja ulottuu korttelin rakennusalueen sisään. Ratikan kaavaraja on ristiriidassa myös Aviabulevardin katusuunnitelman mukaisen katualueen rajan kanssa ja on katusuunnitelmassa osoitettua varsinaista katualuetta leveämpi.

Ratikan kaavaraja on korjattava siirtämällä sitä idemmäksi Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan 52414 mukaiseksi.

A4 Aviapoliksen keskustan kaavasta poikkeavat Aviabulevardin katusuunnitelman reunaviheralueet (liite, sivu 7)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa on esitetty kadun reunaan reunaviheralue Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelin 52414 ja kadun liikennöityjen alueiden välille. Ratkaisu poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavassa esitetystä Aviabulevardin kaupunkimaisesta tavoitetilasta. Lisäksi reunaviheralue poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta ja ulottuu korttelin 52414 puolelle.

Katusuunnitelmaa on muutettava vastaamaan Aviapoliksen keskustan asemakaavaa ja reunaviheralue poistettava.

A5 Aviabulevardi, kadun rakentamisen edellyttämä tila (katuluiska) (Liite, sivu 7)

Aviabulevardin katusuunnitelmaan ja osin ratikan kaavan alueeseen sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä tila ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 52414 (korttelin rakennusalueen sisäpuolelle). Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti II:n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52414 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen ratikan toteutusta.

Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa Koy Aviatontti II:n ja kaupungin välisessä esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään myöhemmin suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

A6 Ratikan kaavaraja Aviabulevardin ja Drakeninkujan risteyksessä (Liite, sivu 8)

Drakeninkujan ja Aviabulevardin liittymässä ratikan kaavassa katualueeksi varattu alue on tarpeettoman leveä. Ratikan kaava-alueen reuna poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajoista sekä Aviabulevardin katusuunnitelman katualueen reunasta. Katualue ulottuu liian leveänä kortteleiden 52416 ja 52417 puolelle niiden rakennusalueen sisään tai aivan kiinni rakennusalueen rajaan, ja siten mahdollisesti estää kortteleiden massoittelun Aviapoliksen keskustan asemakaavan rakennusalan mukaisena.

Ratikan kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

A7 Ratikan kaavaraja ja Aviabulevardin katusuunnitelma korttelin 52417 länsireunalla (Liite, sivu 9)

Ratikan kaava-alue ja Aviabulevardin katusuunnitelman alue ovat liian leveitä ja ulottuvat Aviapoliksen keskustan kaavan korttelin 52417 rakennusalueen sisään sekä säilytettävän kallioalueen päälle. Poikkeama on merkittävä suhteessa Aviapoliksen keskustan kaavaan. Ilmeisesti poikkeama aiheutuu kallion päälle tällä hetkellä sijoitetun Aviapolis-mainostekstin ottamisesta katualueeksi. Aviapolis-tekstin säilyttämisestä alueen tulevan toteutuksen yhteydessä ei ole keskusteltu. Teksti voidaan tarvittaessa asemoida uudelleen.

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti II:n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52417 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen ratikan toteutusta.

Korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista kadun rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen on sovittava ratikan kaavan yhteydessä laadittavassa Koy Aviatontti II:n ja kaupungin välisessä esisopimuksessa. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

A8 Aviabulevardin katusuunnitelma kortteleiden 52415 ja 52416 länsireunalla (Liite, sivu 10)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty katualue on liian leveä ja poikkeaa Aviapoliksen keskustan asemakaavasta sekä kaavamuutosehdotuksesta. Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä Koy Aviatontti II:n kortteleista 52415 ja 52416 katualueeksi liitettävään alueeseen.

Katuluiska ulottuu kortteleiden rakennusalojen sisään. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi kortteleiden 52415 ja 52146 asemakaavojen muutosehdotusten vahvistamista Aviapoliksen keskustan kaavan massoittelun ja rakennusalojen mukaisena.

Muuta huomioitavaa Tietotien liittymien sijainneista

Ratikan katusuunnittelun yhteydessä syksyllä 2022 on kaupungin ja Finavian kesken sovittu, että nykyinen liittymä Tietotien pysäköintialueelle säilyy nykyisellä paikallaan. Kaavakartalla liittymän alue on esitetty sovitun mukaisena. Asemakaavaehdotuksen kaavaselostuksen kappaleessa 4.4.1 on esitetty asiasta vanhentunutta tietoa (sivu 40). Finavia edellyttää tämän korjaamista sovitun mukaiseksi.

Lisäksi Finavia katsoo, että kiinteistökehitysyhtiö Antiloopin kiinteistöille (Tietotie 9–11) osoitettu liittymä Finavian pysäköintialueen rajan vieressä vaikuttaa kapealta, joten kaavoittajan on varmistettava liittymän mahdollistaminen siten, että se ei ulotu Finavian maalle.

Liite AVIARE Oy:n laatima aineisto (Liite 2 AVI_Asemakaavojen_rajatar-kastelu_230816)
[Liite on samansisältöinen AVIAREn 31.8.2023 antaman muistutuksen liitteen 1 kanssa ja liite löytyy kyseisen muistutuksen nro 2 yhteydestä.]

Vastine:
Vantaan ratikan suunnittelua ja kaavoitusta on jatkettu yhteistyössä Finavian kanssa.

Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro *002644 Vantaan ratikka: Tietotie*. Osa muistutuksessa

esiin nostetuista huomautuksista koskee Tietotien aluetta ja tarkoituksena on sopia niistä kaavaehdotustyön nro 002644 ja sen yhteydessä laadittavan maankäyttösopimuksen yhteydessä.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu Finavian ja AVIARE:n kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa. Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle Finavian omistamalle maalle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

Tarkistukset:
Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia (katualueen kavennuksia, ajoneuvoliittymäkieltojen muutoksia ja kaava-alueen muutoksia) niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon.

Kaavaselostuksen tekstit on päivitetty ja mm. tiedot ajoneuvoliittymäkielloista korjattu 19.1.2026 päivätyn kaavaehdotuksen mukaisiksi.

NRO 2
AVIA Properties II Oy (AVIARE)**,** 31.8.2023

Muistutus:

Sisällys

1. Tiivistelmä 2
2. Yleistä..... 3
3. Kaavaratkaisun lainmukaisuus..... 4
4. Kaavaratkaisun epätarkoituksenmukaisuus 6
4.1 Kaavaratkaisun ja katusuunnitelmien vaikutus alueen nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön..... 6
4.2 Vantaan ratikan asemakaavanmuutosehdotusten vaikutus AVIARE: n Lentäjäntien kiinteistöihin..... 7
4.3 Vaihtoehtoinen ratkaisu 8
5. Asemakaavanmuutosehdotuksen virheet ja muutostarpeet 8
5.1 Kaavarajojen ristiriitaisuus 8
5.2 Kadun rakentamisen vaatima tila (katuluiskat) 9
5.3 Ristiriidat ja muutostarpeet AVIAREm omistamien kiinteistöjen osalta 11
5.4 Ristiriidat ja muutostarpeet Finavia Oyj:n omistamien kiinteistöjen osalta 13
5.5 Ristiriidat kadun ja kaupunkitilan laadullisissa ratkaisuissa 17
6. Lopuksi 24

LIITE

1. TIIVISTELMÄ

Tässä kirjelmässä AVIARE esittää maankäyttö- ja rakennuslain (jäljempänä: "MRL") 62 §:n mukaisen muistutuksen otsikossa mainitusta asemakaavamuutosehdotuksesta (jäljempänä myös: "kaavaehdotus"). Tässä kirjelmässä todetun muistutuksen lisäksi olemme 31.8.2023 jättäneet erillisen muistutuksen valmisteluaineistosta koskien kaavaehdotusalueen katusuunnitelmia Lentokenttä (Tietotie, Turbiinitie, Karhumäentie) ja Veromies (Ilmailutie, Tietotie, Aviabulevardi) 7.6.2026 päivätyn lausuntopyynnön johdosta.

AVIA Properties II Oy [jäljempänä: "AVIARE", entinen AVIA Real Estate Oy] toteaa, että nyt lausunnoilla oleva Vantaan Ratikan asemakaavan muutosehdotus Aviabulevardi Tietotie on MRL:n vastainen, koska kaava ja sen mukaiset Tietotien katusuunnitelmaehdotukset lukitsevat kaava-alueelle sijoittuvan raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisun Lentäjäntielle sijoittuvaksi siltaratkaisuksi ilman, että suunnitteluratkaisun tekemiselle nyt puheena olevan asemakaavamuutoksen yhteydessä on tarvetta. Asemakaavamuutosehdotuksessa nyt käytännössä tehty raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisu vaikuttaa haitallisesti AVIAREm omistamien ja hallitsemien kiinteistöjen maankäyttöön ja toimintaedellytyksiin. Tästä johtuen nyt puheena olevaan asemakaavamuutosehdotukseen sisältyvällä suunnitteluratkaisulla on negatiivisia vaikutuksia AVIARE:n hallitsemien kiinteistöjen käytettävyyteen, toiminnan kehittämiseen ja lisärakentamiseen ja sitä kautta suunnitteluratkaisulla on negatiivinen vaikutus myös alueen taloudelliselle elinvoimalle.

Lisäksi asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen mukaiset katusuunnitelmaehdotukset sisältävät lukuisia ristiriitoja suhteessa niitä ympäröivään Aviapoliksen keskustan, Tietotien sekä Turbiinitien alueen nykyiseen ja suunniteltuun maankäyttöön. Mikäli ristiriitoja ei korjata, kaavaehdotuksen mukainen asemakaava aiheuttaa haittaa sekä AVIARE:lle että yrityksemme osaomistaja Finavia Oyj:lle.

Edellä sanottua taustaa vasten AVIARE esittää, että puheena olevan kaavaehdotuksen kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta tämä käsillä oleva nykyinen kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua, vaan päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut voidaan tehdä myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

AVIARE on aiemmin tuonut esiin, Lentäjäntien siltaratkaisun sijasta näkemyksemme mukaan teknisesti helpomman, rakennus- ja ylläpitokustannuksiltaan edullisemman ja kokonaisuutena toteuttajalle sekä alueen toimijoille riskittömämmän vaihtoehtoisen ratkaisun raitotien päättöterminaaliksi.

AVIARE edellyttää, että kaavaehdotusta muutetaan tässä muistutuksessa myöhemmin yksilöityjen olennaisten virheiden ja puutteiden korjaamiseksi.

Edellytämme myös, että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.

Mikäli kaavaehdotusta ei muuteta tässä muistutuksessa esitetyllä tavalla MRL:n vaatimukset täyttäväksi, on AVIARE pakotettu oikeusasemansa turvaamiseksi ryhtymään lain mahdollistamiin toimenpiteisiin.

2. YLEISTÄ

AVIARE on Aviapoliksessa ja Helsinki-Vantaan lentoaseman Ydinalueella merkittävä kiinteistöjen ja maanomistaja. Omistuksessamme on noin 170 000 kerroneliömetriä toimisto-, hotelli- ja logistiikkarakennuksia sekä lisäksi näiden pysäköintitiloja.

Lisäksi Aviapoliksen kaavoituksen myötä omistuksemme tulee kasvamaan huomattavasti. Kehitämme asemakaavoja yli 400 000 kerrosneliömetrille uutta asuin-, toimisto- ja liiketilaa Aviapoliksen keskustaan, Muuraan ja Huberilaan. Suurin osa kiinteistöistämme sijaitsee Vantaan ratikan suunnitellun reitin varrella tai sen välittömässä läheisyydessä.

AVIARE kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja edelleen lentoasemalle. Osallistumme mielellämme Vantaan ratikan jatkosuunnitteluun ja tuomme viitesuunnitelmamme ja kiinteistöjemme tietoja käyttöönne yhteensovitettaessa Aviapoliksen alueen maankäyttöä, Vantaan raitiotietä ja katusuunnitelmia sekä kortteleiden ja infran toteutusta.

AVIARE aiemmin esittämät mielipiteet Vantaan raitiotiestä

Olemme aiemmin antaneet Vantaan ratikan asemakaavaluonnoksista ja ratikkaan liittyvistä katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista seuraavat mielipiteet:

- 24.3.2023 AVIA Real Estate Oy:n mielipide asemakaavamuutoksen 002462 (Vantaan ratikka, lentoasema) ja 2.3.2023 päivätyn pyynnön johdosta,
- 24.3.2023 AVIA Real Estate Oy:n mielipide nro 2 asemakaavamuutoksen 002462 (Vantaan ratikka, Aviabulevardi ja Turbiinitie) ja 2.3.2023 päivätyn pyynnön johdosta,
- 22.4.2022 Mielipide Vantaan raitiotien 30.3.-12.4.2022 nähtävillä olleista Aviabulevardiin liittyvistä katusuunnitelmaluonnoksista, mielipiteen yhteydessä annettu mielipide myös raitiotien päättöterminaalin ratkaisusta lentoasemalla,
- 4.11.2022 Mielipide Vantaan raitiotien 19.10.-1.11.2022 nähtävillä olleista Lentokenttä-Veromies-Pakkala alueen katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista (58685-1 Lentäjänne siltataso PLV 0-270, 58685-2 Lentäjäntie maantaso PLV 0-230, 58684-1 Teletie välillä Lentäjä nti e-Tietotie PLV 0-263),
- 4.11.2022 Mielipide (nro 2) Vantaan raitiotien 19.10.-1.11.2022 nähtävillä olleista

Lentokenttä-Veromies-Pakkala alueen katu- ja puistosuunnitelmaluonnoksista (Veromies, Muuran kaupunkikylät katusuunnitelmaa 59171-1 Plootukatu välillä Ti kkuri lantie-Muuranraitio).

- Lisäksi Finavia Oyj on 25.10.2019 antanut lausunnon Vantaan raitiotien yleissuunnitelmasta, jossa on ehdotettu raitiotien päättöterminaalille yleissuunnitelmasta poikkeavaa sijaintia. Vaihtoehtoista sijaintia ei kuitenkaan ole tarkemmin jatkoselvitetty.

3. KAAVARATKAISUN LAINMUKAISUUS

Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotus 002462 Lentoasema-Tietotie on loppukeväällä 2023 jaettu kahdeksi asemakaavan muutosehdotukseksi, joista nyt puheena oleva kaavaehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie (nro 002576) on näistä eteläisempi.

MRL edellyttää asemakaavoitukselta riittävää vuorovaikutusta asiaan osallisten, kuten alueen kiinteistönomistajien kanssa muun muassa siten, että osallisilla on mahdollisuus saada tietoja kaavavalmistelusta sekä vaikuttaa kaavavalmisteluun. Vantaan kaupunki ei ole kaavavalmistelun yhteydessä menetellyt tältä osin MRL:n mukaisesti, sillä AVIARE:lle alueen suurena kiinteistönomistajana ei ole varattu mahdollisuutta osallistua kaavahankkeeseen samalla tavalla kuin muille kiinteistönomistajille. Kaavavalmistelussa on siten selkeä menettelyvirhe. AVIARE otettiin mukaan Vantaan raitiotien suunnittelutyöhön vasta alkuvuonna 2022. Mikäli AVIARE olisi kutsuttu mukaan jo kaavoituksen alkuvaiheessa siten kuin MRL edellyttää, olisi perustellut huolemme voitu ottaa jo aikaisemmassa suunnittelussa huomioon ja vaihtoehtoisia ratkaisuja nykyiselle raitiotien päättöterminaalille olisi selvitetty tarkemmin.

AVIARE on aikaisimmissa vuosien 2022 ja 2023 aikana annetuissa mielipiteissä tuonut esiin vakavat huolemme Lentäjäntielle siltarakenteena suunnitellun ratikkalinjauksen ja raitiotien päättöterminaalin yleisistä vaikutuksista alueen toiminnallisuuden ja liikenne-, ym. turvallisuuden heikkenemiseen sekä ratikkalinjauksen vaikutuksen Lentäjäntien alueen nykyisten sekä suunniteltujen kiinteistöjen käytettävyyteen. Mikäli AVIARE olisi kutsuttu muiden maanomistajien tavoin mukaan MRL:n edellyttämällä tavalla, olisi AVIARE:n näkemykset voitu ottaa jo aikaisemmassa suunnittelussa huomioon. AVIARE on myös esittänyt vaihtoehtoisen ratkaisun raitiotien päättöterminaalista, joilla suuri osa nyt kaavaluonnoksen suunnitteluratkaisun sisältämistä negatiivisista vaikutuksista olisi vältettävissä.

Vantaan ratikan asemakaavaluonnoksesta Lentoasema ja Tietotie (asemakaavan muutosluonnos nro 002462) 24.3.2023 annetussa mielipiteessä ehdotettiin, että Vantaan ratikan lentoaseman päättöterminaalin osuus 11mailutien ja Tietotien risteyksestä alkaen erotetaan omaksi, myöhemmin vahvistettavaksi kaava-alueeksi, jotta raitiotien päättöterminaalin linjauksen vaihtoehtoiset sijainnit ehditään kunnolla tutkia. Lisäksi AVIARE edellytti, että katualueeksi siirtyvien alueiden ostohinnasta ja muista korvausmenettelyistä on sovittava ennen kaavan vahvistamista ja investointipäätöksen tekemistä. Myös Finavia Oyj on kaavaluonnoksesta nro 002462 24.3.2023 antamassaan mielipiteessään edellyttänyt samaa asiaa.

Puheena oleva asemakaavamuutosehdotus ei noudata AVIARE:n ja Finavian 24.3.2023 mielipiteissään ehdottamaa kaavarajaa, vaan sen sisältämä ratikkalinjaus ja muut katuratkaisut lukitsevat myös kaavan ulkopuolisilla alueilla olevat katuratkaisut sekä raitiotien päättöterminaalin siltaratkaisuna Lentäjäntielle. Nyt puheena oleva asemakaavamuutosehdotus ja siihen liittyvät katusuunnitelmat eivät mahdollista vaihtoehtoista ratikan päättöterminaalin ratkaisua, vaikka ratikan päättöterminaalia koskeva suunnitteluratkaisu on aidosti avoinna, ja eri suunnitteluratkaisut vielä tutkimatta.

Koska suunniteltu asemakaavan muutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie käytännössä

tarkoittaa sitä, että sen pohjoisena jatkeena oleva asemakaavamuutosehdotus välillä Teletie-Lentoasema ei täytä MRL:n asettamia vaatimuksia, ei nyt lausunnoilla oleva kaavakaan niitä täytä, ja siksi kaavaehdotusta tulee muuttaa siten, että se täyttää lain asettamat vaatimukset.

Nyt puheena asemakaavamuutosehdotus ja siinä omaksuttu ratikan suunnitteluratkaisu on MRL vastainen mm. seuraavilla perustella:

- MRL asettaa vaatimukset turvallisesta ja viihtyisästä elinympäristöstä. Tämä vaatimus koskee toisaalta sitä, että kaavalla tulee luoda turvallista ja viihtyisää elinympäristöä ja toisaalta sitä, että kaavalla ei saa heikentää jo kaavoitetun ja toteutetun alueen turvallisuutta tai viihtyisyyttä. Samoin MRL:n mukaan kaavan tulee luoda edellytykset liikenteen riittävälle ja turvalliselle järjestämiselle, joka koskee erityisesti joukkoliikennettä ja pelastusajoneuvoja. Raitiotien ehdotettu asemakaavamuutos välillä Teletie-Lentoasema johtaa kaavoitetun ympäristön turvallisuuden, toiminnallisuuden ja viihtyvyyden olennaiseen heikentymiseen.
- MRL mukaan kaavalla ei saa myöskään aiheuttaa maanomistajalle tai muulle oikeudenhaltijalle sellaista kohtuutonta haittaa, joka olisi kaavalla asetettavia tavoitteita syrjäyttämättä vältettävissä. Mikäli siis aiheutetaan kohtuutonta haittaa, joka olisi vaihtoehtoisella kaavoitusratkaisulla vältettävissä kaavoituksen tavoitteista tinkimättä, tulisi kaava tehdä vaihtoehtoisella tavalla. Koska asemakaavan tarkoitus (raitiotieyhteyden johtaminen lentoasemalle) on saavutettavissa aiheuttamatta edellä todettua kohtuutonta haittaa AVIARE:n kiinteistöille, ei nyt ehdotettu kaavaratkaisu täytä MRL:n vaatimuksia.
- Asemakaavoituksen perusteisiin kuuluu vaatimus maanomistajien mahdollisuudesta vaikuttaa kaavoitusprosessiin sen alusta lukien. MRL:n mukaan tämä mahdollisuus tulee turvata kaikille maanomistajille yhtäläisesti. Koska tällaisia keskusteluja ei AVIARE:n kanssa ole käyty [kuin vasta 2022 alusta lukien], ei asemakaavan valmistelu täytä MRL:n asettamia vaatimuksia maanomistajien yhdenvertaisen kohtelun vaatimusta.

4. KAAVARATKAISUN EPÄTARKOITUKSENMUKAISUUS

4.1 KAAVARATKAISUN JA KATUSUUNNITELMIEN VAIKUTUS ALUEEN NYKYISEEN JA SUUNNITELTUUN MAANKÄYTTÖÖN

Lausunnoilla olevan kaavaehdotuksen tarkoituksena on mahdollistaa Vantaan raitiotien rakentaminen välille Aviabulevardi Tietotie. Kaava käsittää pelkästään katualueita ja se halkaisee olemassa olevan kaupunkirakenteen. Kaava on laadittu joukkoliikenteen näkökulmasta. Kaavan laatimisessa ei ole riittävästi kiinnitetty huomiota alueen olemassa olevan muun maankäytön ja suunnitteilla olevan maankäytön edellytysten turvaamiseen. Yhteensovitus muihin alueisiin ja toimintoihin on jäänyt puutteelliseksi.

Ratikan asemakaavamuutosehdotus 002576 ja 7.6.2023 kuulutetut, lausuntopyynnöillä olevat Tietotien katusuunnitelmat (Tietotie välillä Teletie-Ilmakehä, plv 0-400) sisältävät ratkaisun, jossa raitiotien kiskot kaartavat Tietotieltä Teletielle kohti Lentäjäntien päässä siltarakenteella sijaitsevaa raitiotien päättöterminaalia. Teletie-Ilmakehän välinen kaavaehdotus ja katusuunnitelmaehdotus eivät tee mahdolliseksi ratikka kiskojen ja kadun ajokaistojen osalta muita vaihtoehtoja. Vaikka varsinainen päättöterminaali sijoittuukin pohjoisemmalle ja myöhemmin lausunnoille tulevan kaavan ja katusuunnitelmien alueelle, nyt puheena oleva kaavaehdotus ja Tietotien katusuunnitelmat eivät mahdollista raitiotien päättöterminaalin sijoittamista Lentäjäntieltä toisaalle. Täten nyt puheena olevaa kaavaehdotusta ja katusuunnitelmaehdotusta ei voida pitää tarkoituksenmukaisina.

Aviabulevardin ja Tietotien eteläosan välisellä osuudella ratikan asemakaavaa sekä katusuunnitelmia on työstetty samanaikaisesti Aviapoliksen keskustan asemakaavojen laatimisen kanssa ja ratkaisuja on sovitettu yhteen alueen nykyisen ja tulevan maankäytön kanssa. Kaavaehdotukseen on Finavia

Oyj:n, Vantaan kaupungin ja AVIARE yhteisesti sopiman mukaisesti liitetty Turbiinille kokonaisuudessaan. Raitiotiehankkeen aikataulusyistä kunnollista yhteensovitusta Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotuksen, katusuunnitelmaehdotusten ja näiden ympäristön osalta ei kuitenkaan ole tehty, ja siksi ratikan kaavarajoihin ja katusuunnitelmien rajoihin on jäänyt useita kohtia, joissa ratkaisut ovat ristiriidassa alueen muiden kaavojen ja nykyisen maankäytön sekä pitkäaikaisten maankäyttösopimusten kanssa. Jotta ratkaisut olisivat AVIARE:n ja Finavia Oyj:n omistamien alueiden ja kiinteistöjen käytön sekä niiden kehittämisen osalta tarkoituksenmukaisia, eivätkä aiheuttaisi näille haittaa, on Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotusta ja sen kaava-alueen katusuunnitelmaehdotuksia täsmennettävä ja niissä olevat virheet korjattava. Korjaustarpeet ja yhteensovitusta vaativat kohdat on yksilöity jäljempänä kohdassa 5 ja liitteessä 1.

4.2 VANTAAN RATIKAN ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUSTEN VAIKUTUS AVIARE: N LENTÄJÄNTIEN KIINTEISTÖIHIN

Nyt puheena olevaan kaavaehdotukseen sisältyvä suunnitteluratkaisu raitiotien päättöterminaalin osalta ei mahdollista AVIARE:n Lentäjäntiellä sijaitsevien kiinteistöjen nykyistä ja tulevaa toimintaa, niihin liittyvää turvallista ja sujuvaa liikkumista sekä kaupallisten toimintojen menestymistä.

Mikäli ratikkalinjaus toteutetaan nyt puheena olevaan kaavaehdotukseen sisältyvän suunnitteluratkaisun mukaisesti, on tällä suunnitteluratkaisulla merkittävä haitallinen vaikutus AVIARE:n omistamien AVIA Fleet, AVIA Pilot ja Hotelli Hiltonin kiinteistöjen ja rakennusten käytölle. Suunnitteluratkaisuun sisältyvä siltarakenne sijoittuu käytännössä kiinni AVIARE:n omistamien rakennusten julkisivuun, jolloin siltarakenne estää näkymän rakennusten alimmista kerroksista, joissa on mm. majoitus- ja toimistotiloja. Lisäksi suunnitteluratkaisuun sisältyvä siltarakenne vaikuttaa merkittävästi turvallisten tonttiliittymien järjestämistä AVIARE:n kiinteistöille. Edelleen raitiotien aiheuttama melu ja tärinä saattaa johtaa siihen, ettei AVIARE:n omistamien rakennusten käyttö niiden nykyisessä käyttötarkoituksessa ole mahdollista.

Edellä todettujen nykyisten rakennustemme ja suunniteltujen uudisrakennustemme toiminnalla on merkittävä rooli lentokenttäkaupungin elinvoimaisuudessa ja tulevassa menestyksessä. Rakennuksissa sijaitsevien nykyisten toimintojen työpaikkojen säilyttäminen edellyttää, ettei raitiotien ratkaisu heikennä toimistojen ja hotellien toimintaedellytyksiä ja niiden houkuttelevuutta. Raitiotien ratkaisun pitää tehdä mahdolliseksi olemassa olevien toimistojen ja hotellien toiminnan kehittäminen ja muutokset sekä toiminnan laajentaminen lisärakentamisella. Uudishankkeet lisäävät myös raitiotien käyttäjien määrää.

Olemme vuosina 2022-2023 suunnitteluprosessin yhteydessä, katusuunnitelmaluonnosten mielipiteiden yhteydessä ja asemakaavaluonnoksen mielipiteiden yhteydessä tuoneet seikkaperäisesti esiin suunnitelmaan liittyvät ongelmat ja kehittämistarpeet. Lisäksi Finavia Oyj on esittänyt Vantaan kaupungille ja raitiotiehankkeelle dokumentin Finavian vaatimukset Vantaan ratikan vaikutuksista välillä Ilmakehä-Terminaali

AVIARE: Ha ei ole varmuutta siitä, että suunniteltu raitiotien päättöterminaalin ratkaisu kykenee täyttämään sille asettamamme tekniset vaatimukset, miten rakentamisaikaiset järjestelyt hoidetaan ja onko Vantaan kaupunki varautunut raitiotien budjetissa rahoittamaan rakennuksiimme mahdollisesti tarvittavat muutokset.

AVIARE:n mielestä nykyiseen raitiotien päättöterminaaliratkaisuun sisältyy merkittäviä toiminnallisia ja taloudellisia haittoja ja riskejä. On oletettavaa, ettei kaikkia haittoja pystytä poistamaan.

Suunnitellulla terminaalialueen raitiotieratkaisulla on näin merkittävä haitallinen vaikutus AVIARE omistamien kiinteistöjen käytölle ja niiden arvolle ja tätä kautta yrityksellemme ja

vuokralaisillemme. AVIARE:n näkemyksen mukaan raitiotien nyt puheena olevan kaavamuutosehdotuksen sisältämän suunnitteluratkaisu saattaa toteutuessaan vaikuttaa negatiivisesti olemassa olevien kiinteistöjen arvoon ja jatkokehittämiseen.

4.3 VAIHTOEHTOINEN RATKAISU

AVIARE on aiemmin vuosien 2022 ja 2023 aikana tuonut esiin, Lentäjäntien siltaratkaisun sijasta näkemyksemme mukaan teknisesti helpomman, rakennus- ja ylläpitokustannuksiltaan edullisemman ja kokonaisuutena toteuttajalle sekä alueen toimijoille riskittömämmän vaihtoehtoisen ratkaisun raitiotien päättöterminaaliksi maantasossa Tietotien päässä.

AVIARE käsityksen mukaan tällä vaihtoehtoisella ratkaisulla voitaisiin välttää merkittävä määrä rakennusaikaisista haitoista ja myöhemmin alueen kiinteistöjen käytölle ja kehittämiselle aiheutuvista haitoista.

5. ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUKSEN VIRHEET JA MUUTOSTARPEET

5.1 KAAVARAJOJEN RISTIRIITAISUUS

Pääosalle osalle Tikkurilantien ja Tietotien välistä aluetta on Vantaan ratikkaa varten kaavoitettavien katualueiden viereen joko jo toteutettu tai yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa suunniteltu uutta maankäyttöä (asuntoja, toimistoja, pysäköintiä). Kortteleilla on jo joko voimassa oleva tuore asemakaava, valmis asemakaavan muutosehdotus, asemakaavaehdotuksen osalta muutostyö on parhaillaan käynnissä, tai alueen asemakaavamuutoksen luonnos on valmistunut vuonna 2023. Osa alueen rakennuksista tai käytössä olevista muista katuihin rajautuvista alueista on jo rakennettu. Alueella on myös voimassa olevia pitkäaikaisia maanvuokrasopimuksia.

Kortteleiden asemakaavoja on tulossa lainvoimaisiksi hyvin samanaikaisesti Vantaan ratikan asemakaavamuutoksen ja katusuunnitelmien kanssa. Etenkin Koy Aviatontti I, Koy Aviatontti II ja Aviapoliksen keskusta korttelin asemakaavojen alueella on tavoitteena, että katualueeseen rajautuvat rakennukset toteutetaan ennen raitiotien liikennöinnin aloitusta ja kortteleiden rakentamista tehdään samanaikaisesti yhteensovittaen katujen rakentamisen kanssa.

Koska alueen maankäytön suunnittelua, asemakaavoitusta ja niihin liittyviä kortteleiden viitesuunnitelmia on tehty yhteistyössä Vantaan kaupungin kanssa, tulee kaupungin Vantaan ratikan asemakaavoissa ja katusuunnitelmissa kunnioittaa yhteisesti tehtyä maankäytön suunnittelua ja huolehtia siitä, etteivät ratikan asemakaavat ja katusuunnitelmat ole ristiriidassa alueen muun maankäytön ja korttelirajojen kanssa, eivätkä muodosta estettä kortteleiden ratkaisujen toteutukselle. Nyt puheena olevan asemakaavamuutosehdotuksen osalta näin ei kuitenkaan ole, joten tältä osin kaavaehdotusta tulisi muuttaa.

AVIARE on aiemmissa Vantaan ratikan kaavoista ja katusuunnitelmista antamissaan mielipiteissä huomauttanut havaitsemistaan suunnitelmien mahdollisista ristiriidoista ja edellyttänyt yhteensovitusta sekä tarvittavia muutoksia Vantaan ratikan kaavaluonnokseen ja katusuunnitelmaluonnoksiin. Lisäksi AVIARE on pyytänyt Vantaan ratikan asemakaavaehdotusta tarkistettavakseen ja yhteisesti yhteensovitettavaksi ennen sen viemistä Vantaan päätöksentekoon ja nähtäville, jotta selkeät ristiriidan olisi voitu korjata ennen kaavaehdotuksen käsittelyä ja muutostarpeiden kommentoinnilta muistutusmenettelynä olisi vältytty.

Nyt puheena oleva kaavaehdotus sisältää useita ristiriitoja kaavarajoissa ja katusuunnitelmissa. Nämä on yksilöity kohdassa 5.3 ja esitetty liitteen 1 kartoissa kirjaimella A. Finavia Oyj:n muutostarpeet on listattu kohdassa 5.4. ja esitetty liitteen 1 kartoissa kirjaimella F.

Lisäksi kohdassa 5.5. kommentoimme havaitsemiamme Aviabulevardin, Aviapoliksen aukion ja Turbiinitien pohjoisosan katujen ja kaupunkitilaan liittyvää laatutasoa, joiden osalta ratikan asemakaavamuutosehdotus ja katusuunnitelmaehdotukset eivät AVIARE:n mielestä vastaa Vantaan Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa ja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa tavoiteltua tasoa.

5.2 KADUN RAKENTAMISEN VAATIMA TILA (KATULUISKAT)

Katusuunnitelmassa on esitetty paitsi katualueen raja, myös kadun rakentamisen vaatima tila, joka on paikoin varsinaista katualuetta merkittävästi leveämpi. AVIARE:n tekemän suunnitelmien vertailun perusteella ratikan kaavamuutosehdotuksen kaavaraja noudattaa paikoin katusuunnitelman katualueen rajaa, paikoin katusuunnitelman kadun rakentamisen vaatimaa rajaa ja paikoin poikkeaa näistä kummastakin.
Katusuunnitelmassa kadun rakentamisen edellyttämä tila perustuu katu luiskiin, jossa katu on rakennettu joko pengertämällä tai maata/kalliota leikkaamalla siten, että luiskaus alkaa suunnitelmiin merkityn varsinaisen katualueen reunasta tai hieman sen ulkopuolelta.

Vantaan ratikan (Tiina Hulkko 21.6.2023) lähettämän sähköpostin mukaan kadun rakentamisen edellyttämän tilan on kuuluttava ratikan kaava-alueeseen ja sisällyttävä katualueeseen ja luovutettava kaupungille. Ratkaisu on kuitenkin ristiriidassa nykyisten rakennusten ja piha-alueiden maankäytön sekä vahvistuneiden tai tekeillä olevien asemakaavojen kanssa. Rakentamisen edellyttämä alue ulottuu monissa kohdissa näiden asemakaavojen kortteleiden sisään, jopa rakennusalueen sisään tai käytössä olevien alueiden päälle. Katualueeksi muuttaminen ja alueluovutus ei siksi ole mahdollista nyt puheena olevassa kaavaehdotuksessa ja katusuunnitelmassa esitetyssä laajuudessaan.

Osa Aviapoliksen keskustan kortteleiden asemakaavoista on tulossa lainvoimaisiksi hyvin samanaikaisesti ratikan asemakaavan ja katusuunnitelman kanssa. Kortteleita toteutetaan joko jo ennen ratikan katujen rakentamista tai samanaikaisesti sen ratikan rakennustöiden kanssa.

AVIARE:n näkemyksen mukaan nyt puheena olevana ratikan asemakaavamuutokseen tulee sisältyä ja katualueeksi muuttaa vain ne alueet, jotka lopputilanteessa ovat liikennöitäviä katualueita. Asemakaavoihin ei sisälly väliaikaisia järjestelyjä, ne koskevat vain valmista pitkäaikaista tulosta. Kadun rakentamisen edellyttämien, varsinaisia katualuetta leveämpien luiskien ja reuna-alueiden osalta ratkaisut on yhteensovitettava yhdessä kortteleiden maanomistajien kanssa. Menettelystä on sovittava alustavasti ratikan asemakaavamuutoksen yhteydessä laadittavassa kaupungin ja maanomistajan välisessä esisopimuksessa ja täsmällisesti myöhemmin toteutusjärjestyksestä riippuen joko kadun tai kortteleiden toteutussuunnittelun yhteydessä.

Mikäli katu rakennetaan ennen kortteleiden toteutusta, voi kadun rakentaminen ulottua katualuetta leveämmälle alueelle korttelirakenteen sisään edellyttäen, että siitä on maanomistajan kanssa erikseen sovittu. Toteutuksen osalta on sovittava, miten pitkälle kadun rakenteet korttelin puolelle ulottuvat, millaisia rakenteet ovat sekä erilaisista vastuista rakenteisiin liittyen. Tämä ei kuitenkaan edellytä maanomistajien nykyisin hallitsemien alueiden muuttamista katualueeksi. Kadun rakenteet eivät saa kohtuuttomasti haitata tulevien kortteleiden toteutusta tai tehdä rakentamisesta merkittävästi kalliimpaa tai teknisesti vaikeampaa. Tarvittaessa katurakenne tulee toteuttaa muutoin kuin luiskaamalla. Lisäksi kadun rakentaminen on tarvittaessa vaiheistettava esim, toteuttamalla kevyenliikenteen väylät myöhäisemmässä vaiheessa samanaikaisesti kortteleiden toteutuksen kanssa.

5.3 RISTIRIIDAT JA MUUTOSTARPEET AVIARE:N OMISTAMIEN KIINTEISTÖJEN OSALTA

AI Kaavamuutosehdotuksen kaavarajd ja Tietotien katusuunnitelma (liite 1, sivu 2)
Kaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava etelämmäksi Tietotien ja llmailutien risteykseen. Tietotien pohjoispäässä ja Teletiellä asemakaavamuutosehdotusta ja katusuunnitelmaehdotuksia on muutettava siten, ettei puheena oleva asemakaavamuutosehdotus lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua. Lisäksi päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut kannattaa tehdä kokonaisuutena myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

A2 Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus Koy Vantaan Kolmioparkin maanvuokrasopimusalueella (liite 1, sivu 4)
Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualueen raja ovat liian lähellä Koy Vantaan Kolmioparkin rakennusta. Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja on ristiriidassa Aviapoliksen keskustan kaavarajan ja korttelirajan 53414 kanssa.

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualueen raja on korjattava siirtämällä se 1.5 m etäisyydelle pysäköintilaitoksen ulkoseinästä, jolloin rakennuksen perustukset ja salaojat mahtuvat Kolmioparkin tontin alueelle, pysäköintilaitoksen rakenteiden huoltaminen ja korjaaminen on mahdollista oman tontin alueelta ja katualueen raja on riittävän etäällä rakennuksesta, jotta riski julkisivun vaurioitumisesta katualueen ylläpidon yhteydessä vähenee. Rajamuutokselle ei ole estettä, sillä ajokaistojen ja rakennuksen seinän välissä on viheraluetta.

A3 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja korttelissa 52414 (liite 1, sivu 7)
Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan mukaisesta korttelin 52414 korttelirajasta. Kaavamuutosehdotuksen kaavaraja ulottuu korttelin rakennusalueen sisään. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja on ristiriidassa myös Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotuksen mukaisen katualueen rajan kanssa ja on katusuunnitelmassa osoitettua varsinaista katualuetta leveämpi.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja on korjattava siirtämällä sitä idemmäksi Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan 52414 mukaiseksi.

A4 Aviapoliksen keskustan kaavasta poikkeavat Avia bulevardin katusuunnitelman reunaviheralueet (liite 1, sivu 7)
Aviabulevardin katusuunnitelmassa on esitetty kadun reunaan reunaviheralue Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelin 52414 ja kadun liikennöityjen alueiden välille. Ratkaisu poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavassa esitetystä Aviabulevardin kaupunkimaisesta tavoitetilasta. Lisäksi reunaviheralue poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta ja ulottuu korttelin 52414 puolelle.

Katusuunnitelmaa on muutettava vastaamaan Aviapoliksen keskustan asemakaavaa ja reunaviheralue poistettava

A5 Aviabulevardi, kadun rakentamisen edellyttämä tila (katuluiska) (Liite 1, sivu 7)
Aviabulevardin katusuunnitelmaan ja osin ratikan asemakaavamuutosehdotuksen alueeseen sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä tila ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 52414 (korttelin rakennusalueen sisäpuolelle). Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti Ikn kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52414 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen raitiotien toteutusta.

A6 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Aviabulevardin ja Drakeninkujan risteyksessä (Liite 1, sivu 8)
Drakeninkujan ja Aviabulevardin liittymässä ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa katualueeksi varattu alue on tarpeettoman leveä. Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alueen raja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajoista sekä Aviabulevardin katusuunnitelman katualueen reunasta. Katualue ulottuu liian leveänä kortteleiden 52416 ja 52417 puolelle niiden rakennusalueen sisään tai aivan kiinni rakennusalueen rajaan, ja todennäköisesti estää kortteleiden massoittelun Aviapoliksen keskustan asemakaavan rakennusalan mukaisena.

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on korjattava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

A7 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus korttelin 52417 länsireunalla (liite 1, sivu 9)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Aviabulevardin katusuunnitelman alue ovat liian leveitä ja ulottuvat Aviapoliksen keskustan kaavan korttelin 52417 rakennusalueen sisään sekä säilytettävän kallioalueen päälle. Poikkeama on merkittävä suhteessa Aviapoliksen keskustan kaavaan. Ilmeisesti poikkeama aiheutuu kallion päälle tällä hetkellä sijoitetun Aviapolis-mainostekstin ottamisesta katualueeksi. Aviapolis-tekstin säilyttämisestä alueen tulevan toteutuksen yhteydessä ei ole keskusteltu. Teksti voidaan tarvittaessa asemoida uudelleen.

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä katualueeseen ja Koy Aviatontti Il :n kaupungille luovuttamaan alueeseen. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi korttelin 52417 asemakaavan muutoksen vahvistamista ja korttelin rakentamista ennen raitiotien toteutusta.

A8 Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus kortteleiden 52415 ja 52416 länsireunalla (Liite 1, sivu 10)

Aviabulevardin katusuunnitelmassa esitetty katualue on liian leveä ja poikkeaa Aviapoliksen keskustan asemakaavasta sekä ratikan asemakaavamuutosehdotuksesta. Kadun rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi sisältyä Koy Aviatontti ll:n kortteleista 52415 ja 52416 katualueeksi liitettävään alueeseen.

Katuluiska ulottuu kortteleiden rakennusalojen sisään. Ratkaisu ei tee mahdolliseksi kortteleiden 52415 ja 52146 asemakaavojen muutosehdotusten vahvistamista Aviapoliksen keskustan kaavan massoittelun ja rakennusalojen mukaisena.

5.4 RISTIRIIDAT JA MUUTOSTARPEET FINAVIA OYJ:N OMISTAMIEN KIINTEISTÖJEN OSALTA

F1 Asemakaavamuutosehdotus ja Tietotien katusuunnitelmaehdotus, liittymäkielto Tietotiellä (Liite 1, sivu 2)

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa Tietotien päähän on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Poistuva liittymä estää tontilla tällä hetkellä sijaitsevan pysäköintialueen käytön, koska alueelle ei ole muuta liittymää. Mikäli liittymäkielto säilytetään asemakaavamuutosehdotuksessa, on raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvän kustannuksellaan rakennettava korvaava ajoneuvoliittymä ja

ajoyhteys tontille.

Katusuunnitelmia on korjattava vastaamaan liittymäratkaisua.

F2 Asemakaavamuutosehdotuksen kaava raja ja Ilmailutien katusuunnitelmaehdotus (Liite 1, sivu 2)

Ilmailutiellä asemakaavamuutosehdotus ja Ilmailutien katusuunnitelma katualueineen ovat liian leveitä. Ratkaisu vaikeuttaa Ilmailutien pohjoispuolella sijaitsevan Finavian alueen maankäyttöä.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-aluetta ja Ilmailutien katusuunnitelman katualuetta tulee pienentää sijoittamalla sähköasema katualueen keskeltä muualle, mieluiten ELY:n omistamalle alueelle tai esimerkiksi Tulotien varteen. Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Ilmailutien katusuunnitelma kavennetaan olemassa olevan katualueen levyiseksi ja myös pyörätie siirretään ajokaistojen viereen.

F3 Olemassa olevat putket, johdot ja kaapelit sekä niiden siirrot (Liite 1, sivut 1 ja 2)
Tietotiellä, Ilmailutiellä, Ilmakehällä, Turbiinitiellä, Ilmailuaukiolla/Aviabulevardilla Ratikan asemakaavamuutosehdotuksen ja sen mukaisten katusuunnitelmien alueella on paljon Helsinki-Vantaan lentoasemalle elintärkeää tekniikka. Raitiotien ja katujen rakentamisen yhteydessä tehtävät erilaiset johto- ja putkisiirrot eivät saa aiheuttaa häiriöitä lentoasemaa palvelevan tekniikan toiminalle.

Raitiotiehankkeen toteutukseen ryhtyvä tekee johto - ja putkisiirrot kustannuksellaan. Muutostyöt on hyväksytettävä Finavialla, ja mikäli johtoja tai kaapeleita siirretään katualueen ulkopuolelle, uudet sijainnit eivät saa haitata nykyistä tai tiedossa olevaa maankäyttöä (maanvuokrasopimukset, asemakaavat, asemakaavaehdotukset ja asemakaavaluonnokset).

F4 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Tietotien katusuunnitelmaehdotus (Liite 1, sivu 2)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Tietotien katusuunnitelman mukainen katualue Tietotien länsireunassa näyttävät ulottuvan Finavian ja kolmannen tahon välillä voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajan ja katusuunnitelman katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi siten, että ne noudattavat pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa ja mm. maanvuokra-aluetta rajaavat aidat jäävät katualueen ulkopuolelle.

F5 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus kadun pohjoispäässä (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman mukainen katualue kadun rakentamisen edellyttämän luiskan osalta ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettava alue on rajattava mahdollisimman pieneksi, katuluiskasta sekä kadun rakentamisen vaikutuksesta viereisen korttelin toimintaan on sovittava Finavian kanssa.

F6 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue Turbiinikujan kohdalla (Liite 1, sivu 3)

Turbiinikujan kohdalla asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Turbiinitien katualue

ovat liian leveitä. Katualueeksi luovutettavan alueen leveys on rajattava mahdollisimman pieneksi. Ratkaisuissa on otettava huomioon myös Turbiinikuja ja Turbiinitien liittymän näkemäesteet.

F7 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavanmuutosehdotuksen asemakaavaraja ja Turbiinitien katualue kadun länsireunassa ulottuvat Finavian ja kolmannen tahon välisen voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen alueelle, etupäässä kadun rakentamisen edellyttämän luiskan ja katuvihreän vuoksi. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajan ja katualueen rajan täsmällinen sijainti on tarkistettava ja tarvittaessa rajoja on muutettava idemmäksi, siten että ne noudattavat voimassa olevan pitkäaikaisen maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8 Asemakaavamuutosehdotuksen liittymäkielto Turbiinitiellä (Liite 1, sivu 3)

Asemakaavamuutosehdotuksen Turbiinitielle on merkitty liittymäkielto nykyisen käytössä olevan tonttiliittymän kohdalle. Alueella on Finavian ja kolmannen tahon (Finnair Oyj) välinen voimassa oleva pitkäaikainen maanvuokrasopimus. Liittymäkiellosta ja maanvuokrasopimusalueen ajoyhteyksien ratkaisemisesta on neuvoteltava Finnair Oyj:n kanssa ennen asemakaavamuutosehdotuksen ja katusuunnitelman vahvistamista ja samalla tehtävä tarvittavat muutokset maanvuokrasopimukseen. Tarvittaessa asemakaavamuutosehdotusta ja katusuunnitelmaa on muutettava.

F9 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat liiaksi itään. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F1O Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja katualue Turbiinitien itäreunalla Väyläviraston alueella (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen asemakaava-alue ja Turbiinitien katualue ovat ylileveitä ja ulottuvat Väyläviraston omistaman alueen pohjoisosaan. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa ja katualueen rajaa on kavennettava vastaamaan toteutettua katualuetta ajokaistoineen.

F11 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katualue, vaikutus Finavian alueiden tulevaan maankäyttöön (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaava-alueen ja Turbiinitien katualueen vieressä on useita Finavian alueita, joiden osalta on turvattava niiden myöhempi maankäyttö maksimoimalla kortteleiden alue. Asemakaavamuutosehdotus ja Turbiinitien katualue ulottuvat liian syvälle Finavian alueelle. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien luovutettavan katualueen rajat on minimoitava/ kavennettava vastaamaan nykyistä toteutettua Turbiinitien katua, jotta ne eivät estä alueen tulevaa maankäyttöä.

F12 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelmaehdotus Kolmiokorttelin kohdalla (Liite 1, sivu 4)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Turbiinitien katusuunnitelman katualue ovat tarpeettoman leveitä Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 suunnitellun

toimistokorttelin pohjoisosassa. Toimistokorttelin ja kadun liikennöitävien kaistojen väliin on merkitty kapea katuvihreän alue, jota varten olisi luovutettava pieni osa Finavian Kolmiokorttelin alueesta. Aviapoliksen keskustan kaavan tavoitteisiin ei kuitenkaan kuulu ko. tyyppinen viherratkaisu kaupunkikuvallisesti keskeisen toimistokorttelin julkisivun vieressä. Katusuunnitelman katualuetta ja asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava kapeammiksi. Turbiinitien liikennöitävien (kevyen liikenteen) ajokaistojen ja tulevan toimistorakennuksen välisen alueen mahdollisesta luovutuksesta ja liittämisestä katualueeksi voidaan sopia myöhemmin Kolmiokorttelin (K52414) asemakaavan muutosehdotuksen yhteydessä ja samalla ratkaistaan maasuikaleen kaupunkikuvallinen toteutus.

Mikäli Turbiinitien pohjoisosan kadun rakenteisiin on tehtävä muutoksia ennen Kolmiokorttelin kaavaehdotuksen vahvistumista, voidaan katuluiskien ulottamisesta korttelin 524141 alueelle sopia erillisellä sopimuksella Finavian ja kaupungin kesken, tarvittaessa tästä voidaan tehdä maininta jo Turbiinitien luovutussopimukseen (Ojitussopimus).

F13 Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus, katualue ja kadun rakentamisen edellyttämä alue Ilmailuaukion kohdalla (Liite 1, sivu 5)

Aviabulevardin (Ilmailuaukion) katusuunnitelmaan sisältyvä kadun rakentamisen edellyttämä alue ulottuu Aviapoliksen keskustan kaavan kortteliin 53414 rakennusalueen sisäpuolelle. Aviabulevardin rakentamisen edellyttämä katuluiska ei voi kuitenkaan sisältyä katualueeseen ja Finavian kaupungille luovuttamaan alueeseen.

Kadun rakentamisen edellyttämistä korttelin alueelle ulottuvista välttämättömistä katuluiskista ja muista rakenteista, niiden toteutustavasta ja toteutusjärjestyksestä suhteessa korttelin toteutukseen sekä muusta yhteensovituksesta suunnitelmien hyväksyttämisineen ja vastuineen laaditaan erillinen esisopimus Finavian ja kaupungin välille. Tarvittaessa sopimusta täsmennetään suunnitelmien ja aikataulujen tarkentuessa.

F14 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Ilmailuaukion (Aviabulevardin) ja Mekaanikontien kulmaus (Liite 1, sivu 5)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajasta Ilmailuaukion (Aviabulevardi) ja Mekaanikontien kulmauksessa.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ulottuu liian leveänä toimistokortteliin K53414sen rakennusalueen sisäpuolelle. Asemakaavanmuutosehdotus estää Aviapoliksen keskustan kaavassa kortteliin suunnitellun maankäytön eteläisen rakennusalueen osan ja viheralueen osalta.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan asemakaavan korttelirajojen mukaiseksi.

F15 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja Mekaanikontiellä (Liite 1, sivu 6)

Asemakaavamuutosehdotuksessa on varattu tarpeettoman laaja liittymäalue Mekaanikontielle. Virheellinen mitoitus perustuu tarkistamattomiin suunnitelmiin uuden Ilmailumuseon haalausreitin tilantarpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja poikkeaa Aviapoliksen keskustan kaavan KTY-korttelin 53414 ja VL-alueen rajoista. Asemakaavamuutosehdotuksen kaavarajaa on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan korttelirajan mukaiseksi, jotta Ratikka kaava ei

estä KTY-korttelin suunniteltua maankäyttöä.

F16 Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja, Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus, katualueen raja Mekaanikontiellä (Liite 1, sivu 6)

Asemakaavamuutosehdotuksen kaavaraja ja Mekaanikontien haalausreitin katualue ovat tarpeettoman leveitä uuden Ilmailumuseon täsmentämään haalausreitin todelliseen tilantarpeeseen nähden. Aviapoliksen keskustan kaavassa on esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävän leveä yhteys. Asemakaavamuutosehdotusta ja Aviabulevardin katusuunnitelmaa Mekaniikontien kohdalla on muutettava Aviapoliksen keskustan kaavan rajauksen mukaisiksi.

5.5 RISTIRIIDAT KADUN JA KAUPUNKITILAN LAADULLISISSA RATKAISUISSA

Ratikan asemakaavamuutosehdotuksessa ja katusuunnitelmaehdotuksissa on ristiriitoja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen ja sen yhteydessä laaditun viitesuunnitelman sekä kaupungin hyväksyminen Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden laadullisten tavoitteiden kanssa.

Vantaan kaupungin laatimissa Kiehtovakaupunki / Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteissa Aviapoliksen keskustan teemana on käveltävä lentokenttäkaupunki luonnon keskellä.

Suunnitteluperiaatteissa on mm. seuraavia kirjauksia:

- Elävä kaupunki: Monipuoliset palvelut. Luodaan edellytykset yhteisöllisyydelle ja kaupunkikulttuurille. Tehdään jalankulkuympäristöstä kaupunkielämän ydin. Pidetään huolta luonnosta.
- Tulevaisuuden lentokenttäkaupungista tehdään kaupunkimainen ja monipuolinen. Kullekin osa-alueelle luodaan omanlaisensa ilme ja tunnelma.
    - Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta ja toteutuksen korkeatasoista.
    - Korttelin kaupunkikuvallisesti merkittävä kohta tulee toteuttaa erityisen laadukkaana paikkana arkkitehtuurin, taiteen, valaistuksen ja ympäristörakentamisen keinoin.
- Taiteella ja valaistuksella korostetaan keskeisiä paikkoja ja kohennetaan ympäristön laatua ja tehdään siitä viihtyisämpi.
- Säilytetään mahdollisimman paljon metsää, puita, kallioita ym. Huomioidaan neljä vuodenaikaa ja luonnon rauhoittava vaikutus. Luodaan uutta kaupunkivihreää.

Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa on mm. seuraavia laadullisia kaavamääräyksiä, joita AVIARE mielestä tulee soveltaa myös katurakentamisessa:

- Alueen arkkitehtuurin ja ympäristörakentamisen tulee olla kaupunkimaista ja laadukasta sekä toteutuksen korkeatasoista.
- Alueella tulee noudattaa Aviapoliksen taiteen yleissuunnitelmaa.
- Noin 20 metrin välein tulee rakennusten julkisivun tai korttelin reunaan, jalankulkijan reitin varrelle sijoittaa jotain kaunista ja kiinnostavaa arkkitehtuurin tai ympäristörakentamisen keinoin.
- Kadun tai aukion varteen sijoittuvan rakennuksen ja katualueen tai aukion välinen tila tulee kivetä, istuttaa tai muutoin käsitellä osana laadukasta kaupunkimaista katutilaa ja sen tulee liittyä sujuvasti katuun tai aukioon.

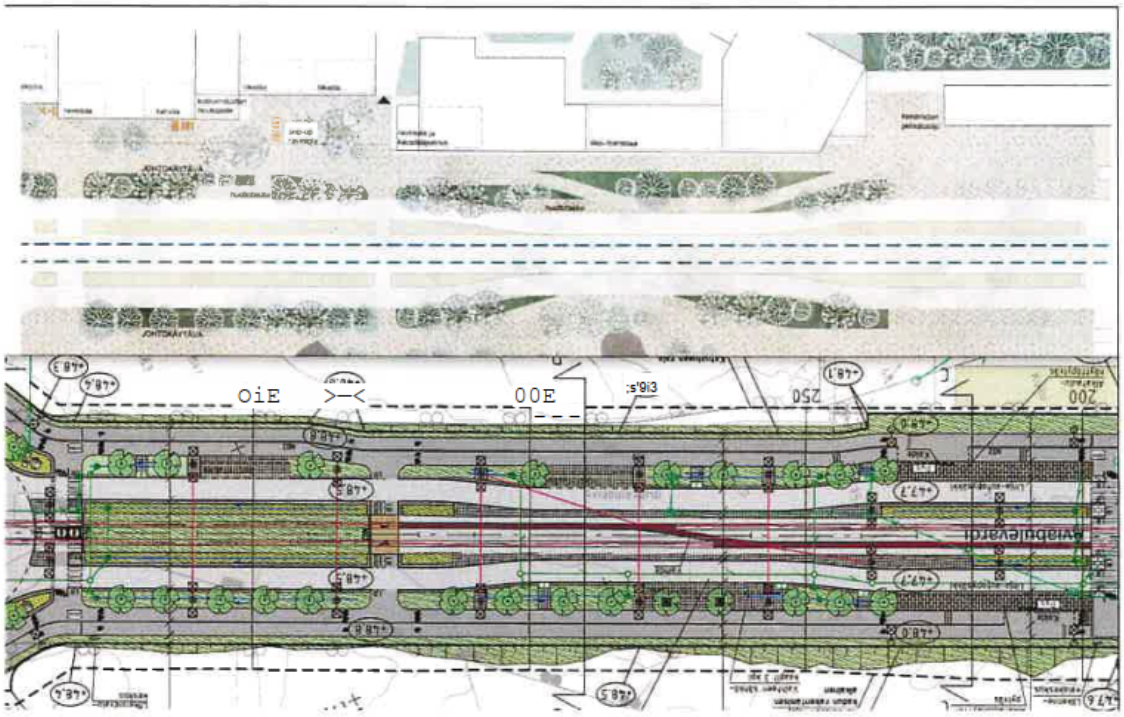
Aviabulevardi välillä Karhumäentie- Tikkurilantie (katusuunnitelma nro 58677-2)

Aviabulevardi kokonaisuudessaan koostuu useasta erityyppisestä osuudesta, minkä vuoksi bulevardimaisten, yhtenäisten suorien puurivien istuttaminen koko kadun matkalle on hankalaa. Kadulle kuitenkin tavoitellaan korkeatasoista ilmettä ja omanlaistaan identiteettiä. Sen vuoksi Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen yhteydessä Aviabulevardille Aviakujan ja Karhumäentien väliselle osuudelle on ehdotettu lajistoltaan monimuotoisia ja vapaasti ryhmiteltyjä katupuuistutuksia alueen metsäteeman mukaisesti (jo mm. Aviapolis Core Viitesuunnitelma 2019 sekä viitesuunnitelmassa osana vuoden 2023 Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnosta). Alueella pyritään säilyttämään alkuperäisiä luonnonelementtejä, kuten mäntyvaltaista puustoa, avokalliota ja siirtolohkareita. Alueen yhtenäisyyden kannalta on ollut tavoitteena, että mäntyjä sekä muuta metsälajistoa ja luonnonkiviä (sekä sellaisinaan että kiveyksissä) käytetään myös rakennettavissa julkisissa ulkotiloissa. Korkeatasoisilla kävelypainotteisilla katuosuuksilla tulisi myös suosia (luonnon)kivettyjä alueita asfaltin sijaan.

Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen viitesuunnitelman ajatuksena on ollut liitetilojen edustalla leventää jalankulkualuetta /oleskelutilaa jatkamalla kivettyä aluetta katualueelta korttelin tonttien puolelle rakennusten seinälinjaan saakka. Ratkaisu on perustunut kivettyyn pinnoitteiseen. Yhteensovitus kadun ja kortteleiden alueiden osalta on ollut tavoitteena tehdä siten, että ainakin paikoin liiketilojen yhteen niiden ulkopuolelle jää tilaa sijoittaa oleskelualueita, tilaa kahviloiden/liiketilojen/yhteistilojen terasseille, myyntitelineille, pop up- toimintaa, kausi-istutuksille tai muille katutilaa elävöittäville ratkaisuille.

Aviabulevardi ei ole alueen pääpyöräreitti. Nopean pyöräilyn reitti on osoitettu Turbiinitielle. Katusuunnitelmaehdotuksessa Avia bulevardille esitetty suora asfalttipäällysteinen pyörätie lisää pyöräilynopeutta. Avia-aukion ja joukkoliikenneterminaalin kohdalla, Aviabulevardin kivijalkakerroksen liiketilojen, Ilmailumuseon ja lukion edustalla nopea pyöräily tuottaa turvallisuusriskin alueella hitaammin liikkuville jalankulkijoille. Aviapoliksen keskustan kaavaluonnoksen viitesuunnitelmassa Aviabulevardin pyörätie oli esitetty välillä Aviakuja-Karhumäentie hieman mutkittelevana, jolloin ajonopeudet hidastuivat ja ratkaisu myös erottaa pyöräilyn selkeämmin jalankulusta ja liiketilojen edustan oleskelusta.

Nyt käsillä oleva asemakaavamuutosehdotus ei ota kantaa julkisten aukioiden eikä katualueiden laatutasoon. Katusuunnitelmaehdotuksissa ei myöskään ole esitetty mielestämme ratkaisuja, joista välittyisi Lentokenttäkaupungin suunnitteluperiaatteiden ja Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen tavoitteet korkean laatutason, mielenkiintoisen jalankulkuympäristön sekä monipuolisen metsämäisen luonnon osalta.



Kuva 1. *AVIARE mielestä Aviabulevardin katusuunnitelmaehdotus välillä Aviakuja-Karhumäentie (alempi kuva) ei laadullisesti vastaa Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen yhteydessä laadittua kaupunkikuvallista eikä kaupunkitilallista ehdotusta. Katuvihreän osuus on selvästi vähempi ja yksipuolisempi, mm. havupuut puuttuvat. Ratkaisussa ei ole otettu huomioon liiketiloja ja tavoitetta kaupunkimaisiin aukioihin ja oleskelualueisiin.*

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotuksen muutoksiksi:

- Lisätään havupuiden (erit. mäntyjen) osuutta katupuuistutuksissa (nykyisissä suunnitelmissa on esitetty vain 2 kpl havupuita tälle osuudelle). Käytetään useampaa eri puulajia (esim, metsäteemaan sopivia mäntyä, pihlajaa, rauduskoivua, tammea).
- Etenkin Aviakujan ja Karhumäenportin välisellä osuudella lisätään katupuiden määrää ryhmittelemällä niitä 2-3 kpl ryhmiin tasavälisen istutuksen sijaan.
- Aviakujan kiertoliittymässä useampi kuin yksi puu per istutettava alue. Suositeltava puulaji mänty (kuten tälläkin hetkellä jo on, suunnitelmassa sen sijaan esitetty vain yksi lehtipuu per istutettava alue).
- Tikkuri läntien ja Karhumäentien välisellä osuudella asfaltoidut kävely- ja pyöräilyväylät toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten liiketilojen, lukion ja Ilmailumuseon edustalla, Avia-aukion reunassa ja I Imai lua ukiolla .
- Kivetyillä kävelyosuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatutasoon (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta).
- Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue).

- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin ja julkisten rakennusten kohtiin, kuten esimerkiksi Avia-aukion ja joukkoliikenneterminaalin alueet, Ilmailuaukio ja Ilmailumuseon alue sekä uuden lukion kohta sekä mahdolliset taideteosten

kohdat.
- Raitiotien kannatinpylväiden design ja sijainnit on myös suunniteltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. Sijoituksen on mahdollistettava katupuut ja ahtaassa kaupunkitilassa sijoituksessa on otettava huomioon myös viereisten kortteleiden ratkaisut.

Aviabulevardi välillä Turbiinitie-Karhumäenportti (katusuunnitelma nro 58677-1)
Aviabulevardin katuaukiotori / Ilmailuaukio

Aviabulevardin katuaukiotori eli Ilmailuaukio on yksi Aviapoliksen keskustan kaupunkielämän keskeisimpiä paikkoja. Aukion alueella sijaitsee raitiotiepysäkki ja aukion reunassa on Kehäradan Aviapoliksen aseman sisäänkäynti. Aukioon rajautuu suuria toimisto- ja hotellikortteleita, joiden kivijalassa on liiketilaa. Lisäksi aukion laidassa ovat Tiiranpuisto ja Aviapolis X-tila, tuleva uusi Ilmailumuseo ja sen eteläpuolella Aviapoliksen 700 oppilaan lukio. Aukio yhdistää toisiinsa Sääskenpuiston, Tiiranpuiston ja Karhumäenkallion viheralueet alueelliseksi viherakseliksi.

Ilmailuaukion ja sen ympäröivien torien ja puistojen jatkosuunnittelun myötä alueesta on kehitettävä paitsi liikenteellisesti toimiva (joukkoliikenne, kävely, pyöräily, rakennusten huolto ja saatto, pelastautuminen), myös kaupunkikuvallisesti korkeatasoinen ja vehreä alue, joka mahdollistaa kaupunkielämän levittäytymisen ulkotilaan ja erilaiset tapahtumat. Tämä edellyttää alueen rajapinnan eri kaava-alueiden ja niiden suunnittelun hyvää yhteensovittamista.

AVIARE:n mielestä katusuunnitelmaehdotuksesta eikä raitiotien kaavaselostuksesta käy ilmi, miten katusuunnitelmassa esitetty kokonaisuus liittyy muuhun ympäristöön. Suunnitelmista ei myöskään käy ilmi alueelle tavoiteltu korkea laatutaso tai mielenkiintoinen jalankulkuympäristö. Katusuunnitelmissa Aviapoliksen aukion pintamateriaaliksi on esitetty harmaa luonnonkivi, mutta ei muita värejä, poikkeavia kivikokoja tai mielenkiintoista kiviladontaa. Myöskään aukion valaistuksen, kalusteiden ja varusteiden tai istutusten osalta ei ole esitetty viitesuunnitelmia, joista laatutasotavoite kävisi ilmi. AVIARE:n huolena on, että näiden tavoitteiden puutuessa suunnitelmista niihin ei myöskään ole taloudellisesti varauduttu eivät ne ole ohjeena jatkosuunnittelulle.

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotuksen muutoksiksi:

- AVIARE ehdottaa, että katusuunnitelmaa kehitetään vielä jatkosuunnittelussa laadullisesti korkeatasoisemmaksi ja sovitetaan se muuhun ympäristöön. Koska ratkaisun kustannukset ovat oletettavasti katusuunnitelmaehdotuksissa esitettyä kalliimmat, tulee näihin varautua Vantaan ratikan ja katurakentamisen budjeteissa.
- Myös Ilmailuaukion länsireunalla pyöräilyväylät toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten toimistojen sisäänkäyntien ja niiden kivijalan liiketilojen kohdalla.
- Kivetyillä osuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatutasoon (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta).
- Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue).
- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin sekä mahdolliset taideteosten kohdat.
- Raitiotien kannatinpylväiden sekä katusuunitelmassa esitettyjen pyörä katosten ja muiden aukion kalusteiden design on myös suunniteltava kaupunkikuvallisesti korkeatasoisiksi. Sijoituksen on mahdollistettava katupuut ja ahtaassa kaupunkitilassa sijoituksessa on

otettava huomioon myös viereisten kortteleiden ratkaisut.

Aviabulevardi välillä Turbiinitie-Karhumäen portti (katusuunnitelma nro 58677-1) ja Karhumäentie välillä Turbiinitie-Aviabulevardi (katusuunnitelma nro 58681-1)

Kolmiokorttelin (K53414/KTY) pohjoiskärki on Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa osoitettu kaupunkikuvallisesti tärkeäksi kohdaksi. Tämä asettaa laatuvaatimuksia myös Kolmiokorttelin pohjoisimman toimistorakennusmassan edessä olevaan Turbiinitien-Karhumäentien-Aviabulevardin katualueen kaupunkikuvalliseen toteutukseen ja myöhemmin alueen hoitoon.

AVIARE mielestä katujen risteykseen jäävä kolmiomainen maa-alue soveltuisi mainiosti mm. julkisen taideteoksen sijoituspaikaksi. AVIARE esittää uudelleen tarkasteltavaksi, täyttävätkö raitiotien katusuunnitelmassa alueelle osoitettu hulevesien viivytysalue sekä toimistokorttelin viereiset asfaltoitu jalkakäytävä ja pyörätie ja katualueenreunan nurmialueet korkeatasoisen kaupunkikuvan vaatimukset.

Erityisesti toimistokiinteistöihin liittyvien katualueen reunavyöhykkeiden ratkaisuja ja jalkakäytävien pintamateriaalivaihtoehtoja tulee voida tarkastella vielä uudelleen ja mahdollisesti vasta myöhemmin toimistojen rakentamisen yhteydessä, jotta kokonaisuudesta tulee kaupunkikuvallisesti yhtenäinen ja korkeatasoinen.

Ehdotukset katusuunnitelmaehdotusten muutoksiksi:

- AVIARE ehdottaa, että katusuunnitelmaa kehitetään vielä jatkosuunnittelussa laadullisesti korkeatasoisemmaksi ja sovitetaan se muuhun ympäristöön. Koska ratkaisun kustannukset ovat oletettavasti katusuunnitelmaehdotuksissa esitettyä kalliimmat, tulee näihin varautua Vantaan ratikan ja katurakentamisen budjeteissa.
- Toimistokorttelin alueella jalkakäytävä ja pyörätie toteutetaan luonnonkivettyinä tai korkealaatuisella betonikiveyksellä. Pyörätien osalta kiveystä toteutetaan vähintäänkin siten, että se selvästi erottaa ja hidastaa pyöräilijöiden ajonopeuksia kohdissa, joissa on paljon jalankulkijoita, kuten toimistojen sisäänkäyntien ja niiden kivijalan liiketilojen kohdalla.
- Kivetyillä osuuksilla varaudutaan tavanomaisesta poikkeavaan kiveyksen laatutasoon (esim, kuvio- tai muu erikoisladonta). Kiveysten tulee liittyä yhtenäisinä suoraan rakennusten julkisivuun (nykyisissä suunnitelmissa tontin rajalle on esitetty nurmetettu vierialue) ja sopia myös Ilmailuaukion ratkaisuihin.
- Hulevesi ja viherratkaisun kaupunkikuvallista toteutusta kehitetään keskeisen paikan edellyttämälle tasolle ja alueelle tutkitaan taideteoksen sijoitusta.
- Jatkosuunnittelun yhteydessä laaditaan myös alueen katuvalaistuksen ja mahdollisen erikoisvalaistuksen osalta yhtenäinen korkeatasoinen suunnitelma. Suunnitelmassa kiinnitetään erityisesti huomiota alueen kaupunkikuvallisesti keskeisiin kohtiin sekä mahdolliset taideteosten kohdat.

6. LOPUKSI

AVIARE kannattaa raitiotien rakentamista Aviapolikseen ja edelleen lentoasemalle ja näkee sen tukevan alueen nopeaa kehittymistä ja menestystä jatkossa.

Raitiotien, katujen, Aviapoliksen ja lentoaseman ydinalueen kortteleiden jatkosuunnittelu, rakentaminen sekä yhteensovitus tulee tehdä tiiviissä yhteistyössä raitiotiehankkeen, Vantaan kaupungin, alueen maanomistajien, pitkäaikaisten maanvuokralaisten ja Aviapoliksen rakennuttajien kanssa. Osallistumme mielellämme tähän yhteistyöhön ja sitoutamme kumppanimme siihen.

Asemakaavamuutosehdotuksen laatimisessa ei nyt ole riittävästi kiinnitetty huomiota alueen olemassa olevan muun maankäytön ja suunnitteilla olevan maankäytön edellytysten turvaamiseen. Yhteensovitus muihin alueisiin ja toimintoihin on jäänyt puutteelliseksi. AVIARE on kutsuttu osallistumaan Vantaan ratikan suunnittelutyöhön vasta keväällä 2022 eikä esittämiämme vakavia huolia ja mielipiteitämme ole tämänkään jälkeen riittävästi kuultu.

Nyt puheena oleva kaavaehdotus on paitsi MRL:n vastainen, se ei myöskään täytä edellä kuvattuja tavoitteita.

Ratikan asemakaavamuutosehdotukset välillä Aviabulevardi-Tietotie ja Teletie-Lentoasema sekä niiden katusuunnitelmat perustuvat yhdessä ratkaisuun, jossa raitiotien päättöterminaali sijoittuu Lentäjäntiellä kadun yläpuolelle korkealle sillalle. Asemakaavamuutosehdotus välillä Aviabulevardi-Tietotie ja Tietotien katusuunnitelma eivät tee mahdolliseksi raitiotiekiskojen ja kadun ajokaistojen osalta muita vaihtoehtoja. Nykyiseen raitiotien päättöterminaaliratkaisuun sisältyy merkittäviä toiminnallisia ja taloudellisia haittoja ja riskejä AVIARE:lle.

AVIARE edellyttää, että asemakaavamuutosehdotuksen Aviabulevardi-Tietotie kaavarajaa muutetaan etelämmäksi Ilmailutien ja Tietotien risteykseen, jotta eteläinen kaavaehdotus ei lukitse raitiotien päättöterminaalin suunnitteluratkaisua. Lisäksi päättöterminaalia koskevat suunnitteluratkaisut kannattaa tehdä kokonaisuutena myöhemmin kaavaehdotusalueen pohjoispuoleisen raitiotien asemakaavan laatimisen yhteydessä.

Vantaan kaupungin tulee Vantaan ratikan asemakaavoissa ja katusuunnitelmissa kunnioittaa maanomistajien kanssa yhteisesti tehtyä Aviapoliksen keskustan maankäytön suunnittelua ja huolehtia siitä, etteivät ratikan asemakaavat ja katusuunnitelmat ole ristiriidassa alueen muun maankäytön ja korttelirajojen kanssa, eivätkä muodosta estettä kortteleiden toiminnalle tai suunniteltujen ratkaisujen toteutukselle. Asemakaavamuutosehdotukseen välillä Aviabulevardi-Tietotie ja sen katusuunnitelmaehdotuksiin on aikataulusyistä jäänyt useita ristiriitoja ja olemme tuoneet nämä muutostarpeet esiin tässä muistutuksessamme. Edellytämme kaavaehdotuksen kaavarajojen sekä katusuunnitelman rajojen korjaamista näiden muutostarpeiden mukaisesti.

Aviapoliksen keskustan asemakaavoitusta, sen katujen ja kortteleiden sekä puistoalueiden sijoitusta, on tehty tiiviin keskustamaisen kaupunkikokonaisuuden kannalta epätarkoituksenmukaisena ja osin maanomistusrajoista välittämättä. Katujen ja kortteleiden toteutus edellyttää maanvaihtoa kaupungin ja maanomistajien kesken. Asemakaavamuutosehdotus on laadittu aikataulusyistä erillisenä koko alueen läpi kulkevana katukaavana ennen kortteleiden asemakaavaehdotusten vahvistamista. Raitiotien toteuttamiseen liittyvien alueluovutusten yhteydessä tulee kuitenkin tarkastella maanomistajien ja kaupungin koko alueen keskinäistä maanvaihtoa kokonaisuutena. AVIARE katsoo, että menettely, jossa yksityistä maata luovutetaan ensin edullisesti raitiotien katualueeksi ja järkevän korttelirakenteen edellyttämää kaupungille tarpeetonta kadun reuna-aluetta ostetaan markkinahintaisesti rakennusoikeuden hinnalla myöhemmin osaksi korttelialuetta, ei noudata maanomistusrajoista riippumattoman yhteisen tarkoituksenmukaisen maankäytön periaatteita.

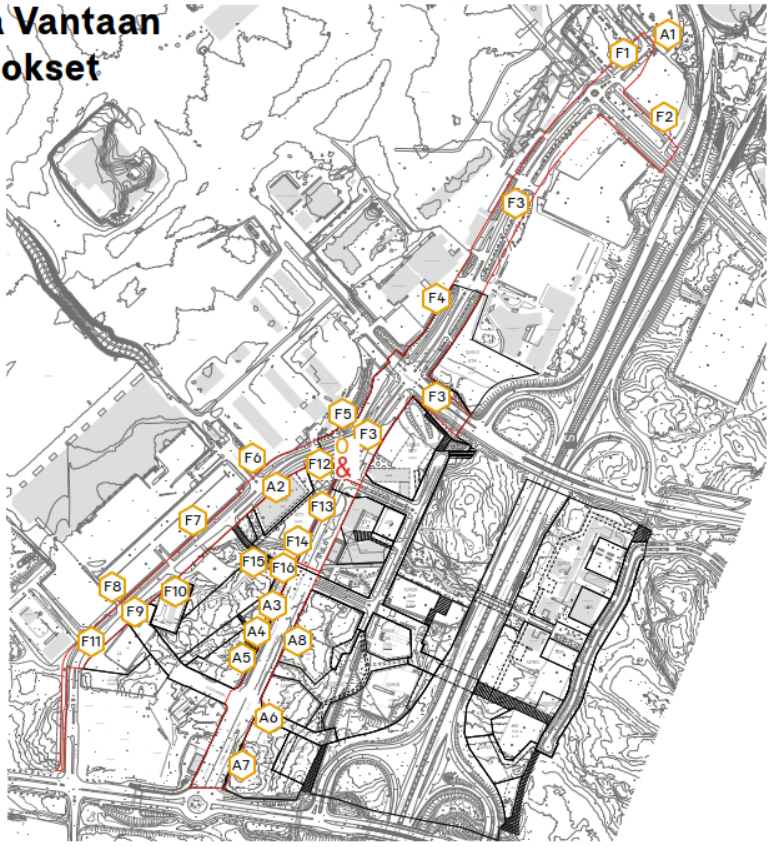
Kaupunkimaisessa korttelirakenteessa asemakaavamuutosehdotukseen voi sisältyä ja katualueeksi voidaan muuttaa vain ne alueet, jotka lopputilanteessa ovat liikennöitäviä katualueita. Asemakaavoihin ei sisälly väliaikaisia järjestelyjä, ne koskevat vain valmista pitkäaikaista tulosta. Kadun rakentamisen edellyttämien, varsinaisia katualuetta leveämpien luiskien ja reuna-alueiden osalta ratkaisut on yhteensovitettava yhdessä kortteleiden maanomistajien kanssa. Menettelystä on sovittava kaupungin ja maanomistajien välisissä esisopimuksissa.

Edellytämme, että kaupunki tekee edellä kuvaamamme muutokset asemakaavamuutosehdotuksen Aviabulevardi-Tietotie pohjoiseen rajan sijaintiin ja muihin kaavarajoihin. Mikäli muutoksia ei tehdä, kaava on mielestämme MRL vastainen. Tässä tilanteessa AVIARE on pakotettu käyttämään lainsuomat keinot oikeusasemansa turvaamiseksi. Lisäksi edellytämme, että ennen kaavojen ja katusuunnitelmien vahvistamista alueluovutuksista ja muista korvausmenettelyistä laaditaan yhteisesti hyväksytyt sopimukset.

Liite 1 Karttaliite, muutostarpeet Vantaan ratikan asemakaavamuutosehdotukseen 002576 ja katusuunnitelmaehdotuksiin

Aviapoliksen keskustan ja Vantaan ratikan asemakaavaluonnokset

Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnos ja Vantaan ratikan asemakaavan muutosehdotus sisältävät lukuisia eroavuuksia. Näistä osa poikkeaa asemakaavaprosesseissa sovituista ratkaisuista ja ne vaikeuttavat Aviapoliksen keskustan suunnitelmien toteuttamista.
Osa poikkeamista on pienempiä ja liittyvät ainakin osittain piirtotarkkuuteen.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Nykyinen rakennus

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Ax Kommentoitu alue, Avia Real Estate Oy (sivut 2-9)

Fx Kommentoitu alue, Finavia Oyj (sivut 2-9)

Muutostarpeet A1, F1-4

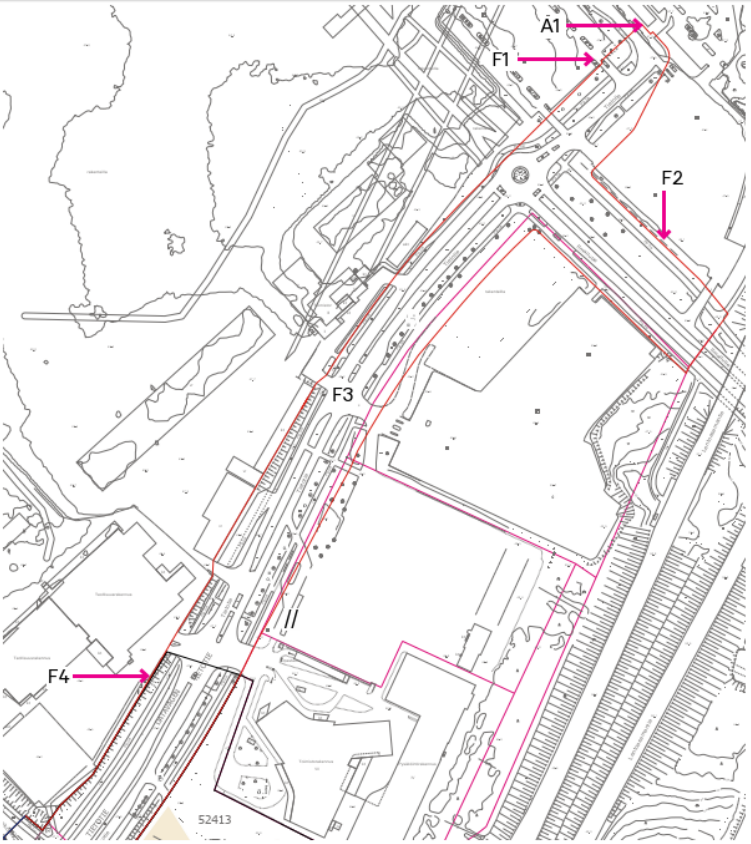
A1: Kaavaraja Tietotien päässä liian laaja

F1: Liitytmäkielto nykyisen liittymän päällä. Liittymäkielto/poistuva nykyinen liittymä estää p-alueen käytön. Hankkeeseen ryhtyvän (raitiotiehanke) pitää rakentaa korvaava ajoyhteys, jos nykyinen liittymä poistetaan

F2: Katualueen ja kaavan leveys. Ilmailutie kohdalla kaava on 16 m liian leveä. Ehdotetaan, että sähköasema siirretään muualle mieluiten ELY maalle tai Tulotien varteen. Kaava-alue kavennetaan olemassa olevan katualueen levyiseksi.

F3: Yleinen koskien koko Tietotietä ja siihen liittyviä katuja. Alueella sijaitsee paljon lentoasemalle elintärkeää tekniikkaa. Kadun muutostyöt ja johtosiirrot eivät saa aiheuttaa häiriötä tekniikan toiminnalle, Rakennushanke (raitiotie) tekee johtosiirrot kustannuksellaan.

F4: Kaavaraja varmistettava voimassa olevan maanvuokrasopimuksen mukaiseksi (esim. aidat oltava kaavan ulkopuolella).



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Nykyisen maanomistuksen rajat

Kuva: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja nykyinen maanomistus

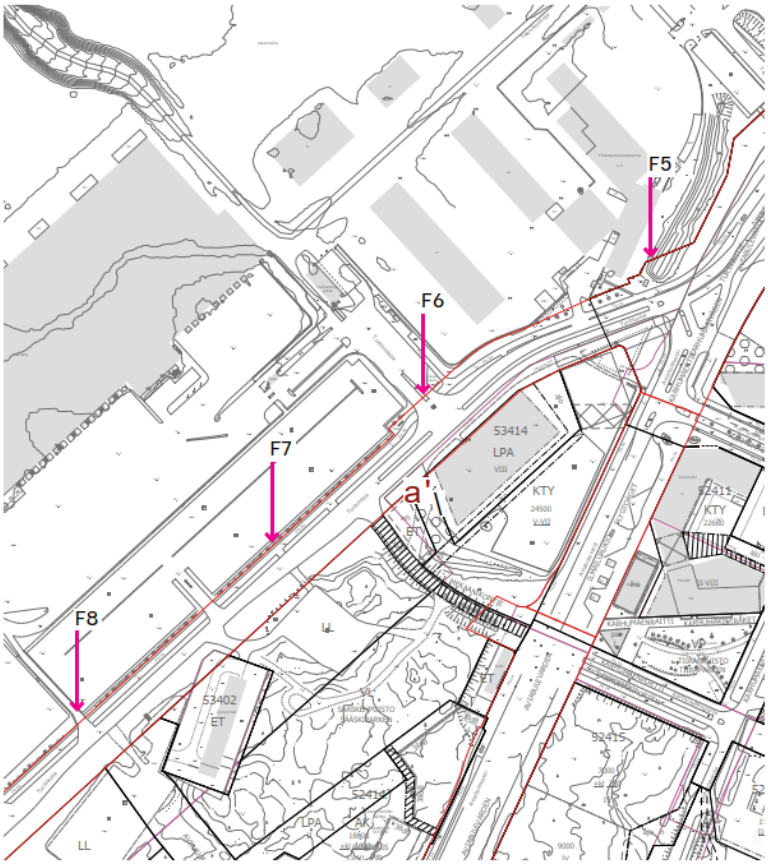
Muutostarpeet F5-8

F5: Ylileveä luiska. Yhteensovitettava, ei luovuteta vielä katualueeksi. Luovutusalue rajattava mahdollisimman pieneksi.
Finaviassa tarkistetaan vielä kesän aikana alueella olevan hulevesialtaan rooli.

F6: Turbiinikuja. Kaava-alue on minimoitava, näkemäesteet on huomiotava. Maa-alueen käytettävyys on varmistettava

F7: Kaavaraja varmistettava vastaamaan voimassaolevaa maanvuokrasopimuksen rajaa.

F8: Liittymäkielto kaavassa. Kohdassa nykyisin Finairin liittymä. Aluetta koskee maanvuokrasopimus Finavian ja Finnairin kesken. Neuvoteltava ratkaisusta Finnairin kanssa



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Nykyisen maanomistuksen rajat

Kuva: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja nykyinen maanomistus

Muutostarpeet A2, F5, F9-12

Ratikkakaavan rajassa on lukuisia poikkeamia Vantaan kaupungin ja Finavia Oyj:n asemakaavan 002404 muutoksen yhteydessä tehtyyn esisopimukseen nähden.

A2: Kaavan ja katualueen raja ulottuu liian lähelle kolmioparkkia

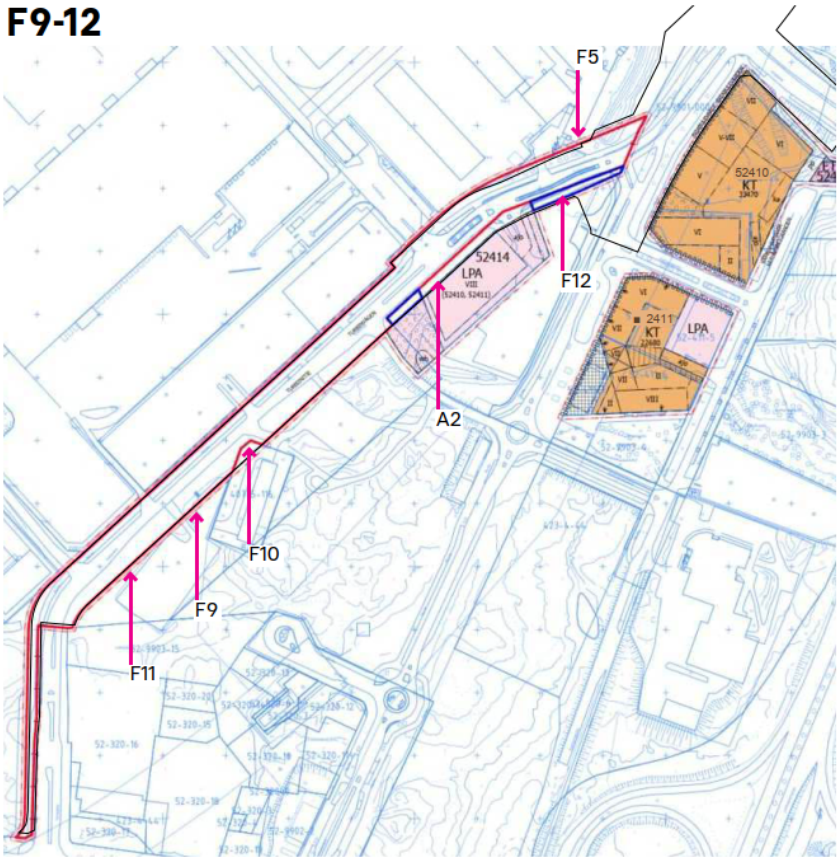
F5: Ylileveä luiska. Yhteensovitettava, ei luovuteta vielä katualueeksi. Luovutusalue rajattava mahdollisimman pieneksi.
Finaviassa tarkistetaan vielä kesän aikana alueella olevan hulevesialtaan rooli.

F9: Turbiinitien kaavan raja itään on ylileveä. Kaavaraja kavennetaan vastaamaan toteutettua katurakennetta

F10: Väyläviraston alue.

F11: Kaikissa kuvan sopimuksen rajoissa mahdollisia poikkeiamia. Rajat tarkistettava.

F12: Poikkeama Turbiinitien sopimuksen kanssa. Järjestelystä sovittava.



Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Kuva: Esisopimus määräalan luovutuksesta ja Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

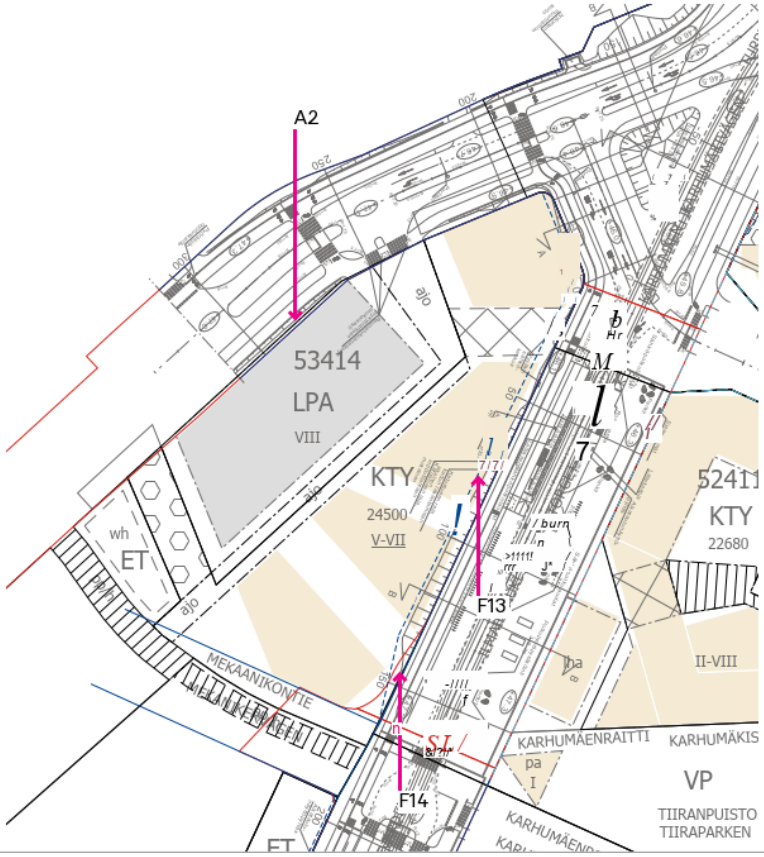
Muutostarpeet A2, F13-14

Niin kutsutun Kolmiokorttelin rakennettavuus vaikeutuu ratikkakaavassa ja katusuunnitelmissa ehdotettujen ratkaisujen myötä.

A2: Kaavan ja katualueen raja ulottuu liian lähelle kolmioparkkia

F13: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualuetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.

F14: Ratikkakaavan raja eroaa perusteettomasti Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajasta Aviabulevardin ja Mekaanikontien kulmauksessa.
Rajaus tulee olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Kadun rakentamiseen vaadittavan alueen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

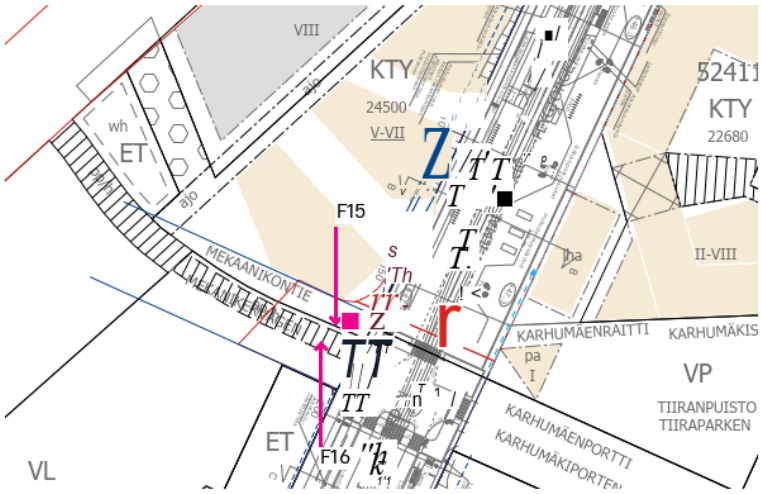
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Muutostarpeet F15-16

Mekaanikontielle on ratikkakaavassa varattu tarpeettoman laaja liittymäalue. Virheellinen mitoitus perustuu vanhoihin tarkistamattomiin suunnitelmiin Ilmailumuseon haalausreitin tilantarpeesta lentokenttäalueen suuntaan.

F15: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa esitetty KTY-korttelin ja VL- alueen raja, jonka mukaan rajaus tulee toteuttaa. Ratikkakaavassa esitetty rajaus vaikeuttaa merkittävästi korttelin 53414 toteutusta.

F16: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksessa esitetty haalausreitin tarpeisiin riittävä yhteys. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Kuva 2: Ote ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotuksesta

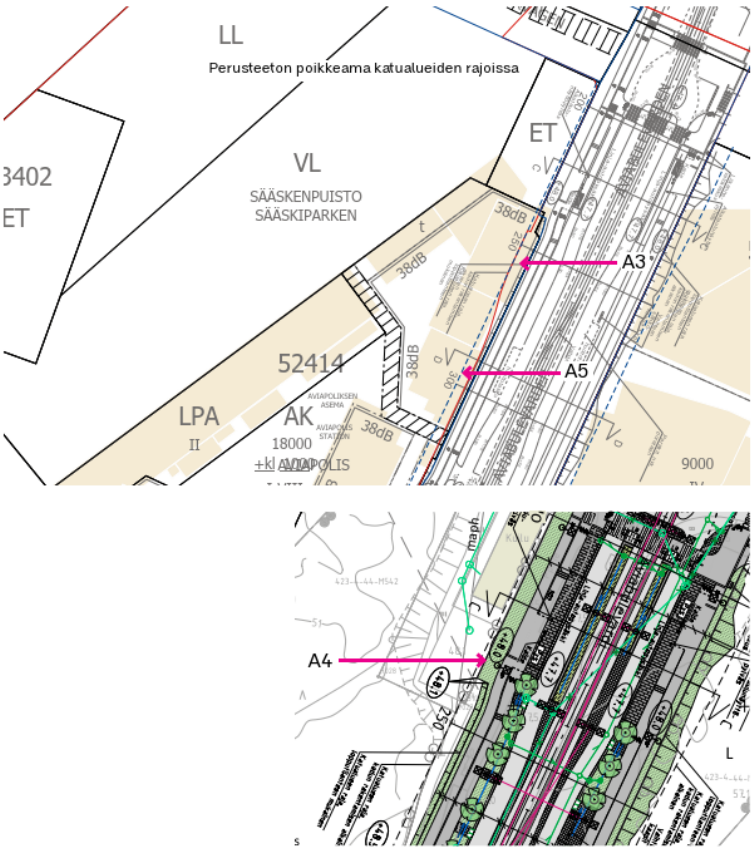
Muutostarpeet A3-5

Korttelin 52414 pohjoisosassa on merkittävä poikkeama Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnokseen nähden. Katusuunnitelmasta ei löydy perustetta korttelin toteuttamista merkittävästi haittaavalle rajaukselle.

A3: Perusteeton poikkeama katualueiden rajoissa. Rajaus tuleee olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen

A4: Ei reunaviheralueita korttelien rajoille tai kehäradan pelastuspaikalle. Katusuunnitelman reunaviheralueet eivät ole Aviabulevardin Tikkurilantien ja Ilmakehän välisen alueen kaupunkimaisen tavoitetilan mukaiset

A5: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualuetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

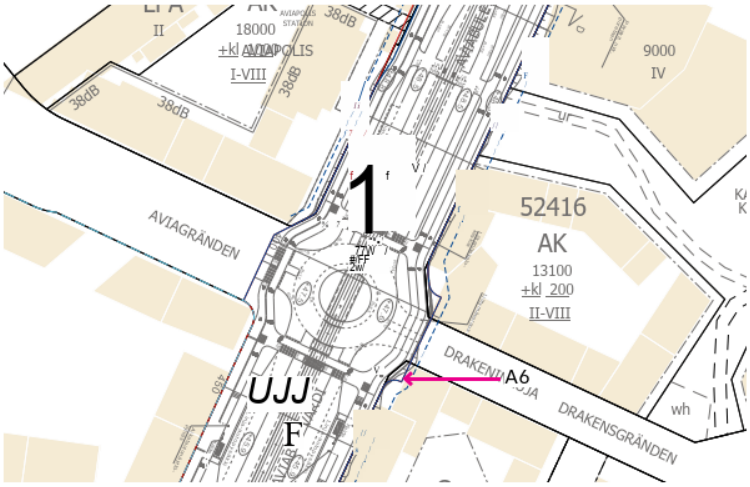
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Kuva 2: Ote ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotuksesta

Muutostarpeet A6

Drakeninkujalle on ratikkakaavassa varattu tarpeettoman laaja liittymäalue. Mitoitus perustuu vanhoihin katusuunnitteluvaiheisiin, jolloin Drakeninkujan luonnetta ja mitoituksellisia tarpeita ei ole vielä tarkasteltu.
Drakeninkuja ei vaadi keskisaarekkeellista liittymää.

F6: Esitetty rajaus vaikeuttaa korttelien 52416 ja 52417 toteutusta. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

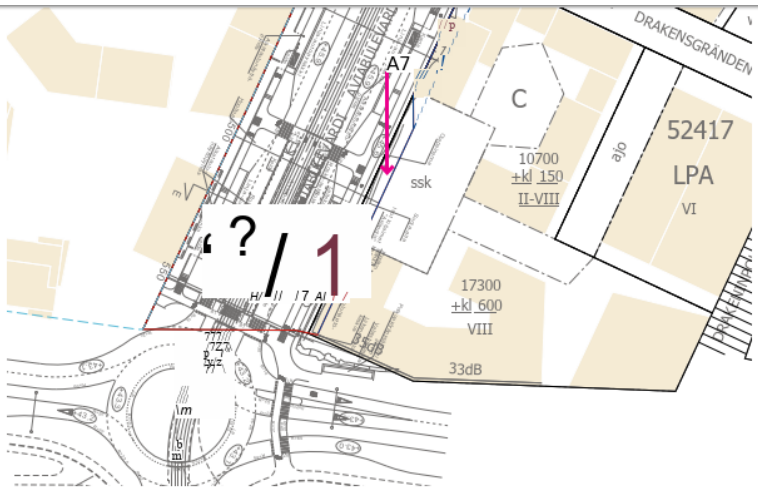
Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Kuva 2: Drakeninkujan liikenteellinen periaate ja tilantarve Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen viitesuunnitelmassa

Muutostarpeet A7

Aviabulevardin katualueen rajauksessa on merkittävä poikkeus suhteessa Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnokseen. Korttelialueen leikkaukselle ei löydy perusteita katusuunnitelmaehdotuksesta. Kalliolla oleva Aviapolis- teksti ja vanha verkkoaita on ilmeisesti otettu katualueeseen mukaan.

A7: Katualueen perusteeton laajennus. Mahdollisesti tarvittava suoja-aita kallioleikkauksen reunalla ja Aviapolis- teksti voidaan säilyttää ja tarvittaessa asemoida uudelleen korttelin 52417 alueella. Rajaus tulisi olla Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen mukainen.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

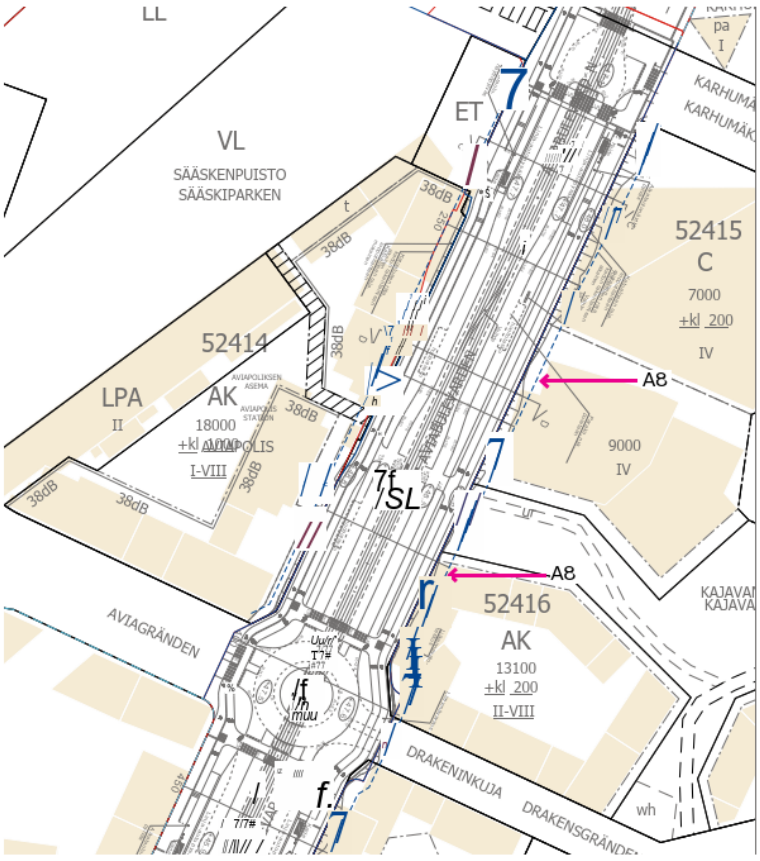
Kuva 2: Aviapolis- kyltti ja verkkoaita (maps.google.fi)

Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO 9/10

Muutostarpeet A8

Korttelieiden 52415 ja 52146 rakennettavuus vaikeutuu ratikkakaavassa ja katusuunnitelmissa ehdotettujen ratkaisujen myötä.

A8: Aviabulevardin rakentamiseen vaadittavaa katualuetta ei voi seuraavissa vaiheissa liittää kaava-alueeseen. Alueesta laadittava erillinen sopimus.



Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen raja

Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen raja

Kadun rakentamiseen vaadittavan alueen raja

Aviapoliksen keskustan viitesuunnitelman rakennusmassa

Kuva 1: Aviapoliksen keskustan asemakaavaluonnoksen rajat, Vantaan ratikan asemakaavaehdotuksen rajat ja ratikkakaavan katusuunnitelmaehdotus

Aviapoliksen keskusta | AVIA Real Estate Oy | INARO 10/10

Vastine:
Kaavamuutosaluetta on muutettu kaavan edellisen nähtävilläolon jälkeen niin, että Tietotien osuus on irrotettu omaksi kaavamuutoshankkeekseen nro *002644 Vantaan ratikka: Tietotie*. Näin ollen Lentoaseman pään suunnitelmaratkaisut jäävät vireillä olevien kaavamuutoksien nro *002644* ja *002462 Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie* yhteyksissä ratkaistaviksi.

Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon. Muutoksista on keskusteltu AVIARE:n ja Finavian kanssa.

AVIARE On sittemmin sulautettu osaksi Finaviaa (tytäryhtiö). Kaupunki ja Finavia ovat valmistelleet yhteistyössä kaavamuutokseen liittyvän, Finavian 16.12.2025 hyväksymän maankäyttösopimusluonnoksen. Mm. kadun luiskauksien sijoittamisesta katualueen ulkopuolelle, jolloin varsinainen katualue jää kaavamuutosehdotuksessa kapeammaksi, ja rakentamisen yhteensovittamisesta sovitaan maankäyttösopimuksessa.

Tarkistukset:
Kaavaehdotukseen nro 002576 ja ratikan katusuunnitelmiin on laadittu muistutuksen vuoksi tarkistuksia (katualueen kavennuksia, ajoneuvoliittymäkieltojen muutoksia ja kaava-alueen muutoksia) niiltä osin, mitä ne mahdollistavat ratikan toteutuksen ja kadun kunnossapidon.

NRO 3
Lentorata Oy, 3.9.2024

Muistutus:
Lentorata Oy on tutustunut asemakaavamuutokseen osallistumis- ja arviointisuunnitelmaan ja antaa lausuntonsa Lentoradan suunnittelun näkökulmasta.

Osallistumis- ja arviointisuunnitelmassa ei ole mainittu Lentorataa kohdassa muut päätökset ja suunnitelmat eikä näin ollen huomioitu Lentoradan suunnittelua. Osallisiksi yhtiötä ei ole myöskään tunnistettu.

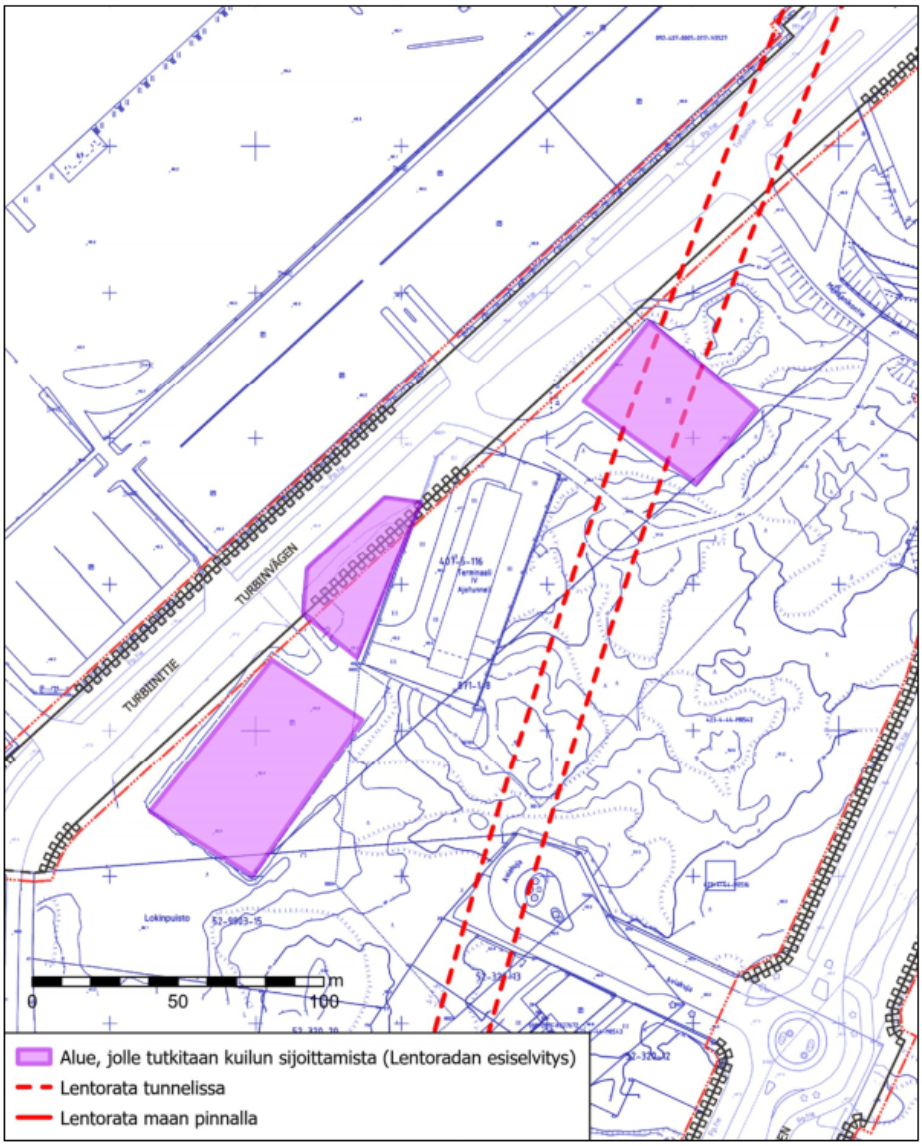
Lentoradan YVA:sta on saatu yhteisviranomaisen perusteltu päätelmä 23.2.2024 ja Lentoradan esiselvitys on valmistunut syksyllä 2023. Lentoradan yleissuunnitelman käynnistämisestä on kuulutettu Liikenne- ja viestintävirasto sivuilla 13.2.2024 jakuulutus pidetään nähtävillä 13.3.2024 – 12.4.2024. Yhtiö on käynnistänyt maa- ja kallioperätutkimukset maaliskuussa 2024 sekä yleissuunnitelman laadinnan kesäkuussa 2024.

Lentorata Oy, (aiemmin Suomi-rata Oy), on lausunut Aviapoliksen keskustan asemakaavan muutosluonnosta 28.8.2023 sekä Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle asemakaavamuutoksen osallistumis- ja arviointisuunnitelmasta 8.4.2024.

Kaava-alueelle on tutkittu kuilujen sijoittamista kuvan esittämällä tavalla. Kyseiset paikat on sovittu yhteisesti kaupungin edustajien kanssa esisuunnitteluvaiheen aikana.

Aiemmissa lausunnoissaan yhtiö on esittänyt kaksi vaihtoehtoista Aviapoliksen kuilun paikkaa. Koska ensisijaisen kuilun (kuvassa keskimmäinen) tilavaraus ei näyttäisi kaava-alueelle mahtuvan, palauttaa yhtiö kolmannen vaihtoehdon takaisin.

Rautatietunneliin tarvitaan kuiluja paineentasaukseen ja tekniikan sijoittamista varten sekä poikkeustilanteissa savunpoistoon ja hätäpoistumiseen. Tarvittavan kuilurakennuksen koko riippuu siitä, sijoitetaanko tekniikkaa kuten savunpoistopuhaltimia tunnelitasolle vai maan pinnalle. Myös mahdollinen palomieshissien tarve vaikuttaa myös hieman kuilurakennuksen kokoon.



Lentorata Oy pitää tärkeänä, että kaavoituksessa huomioidaan kuilujen toteuttamismahdollisuudet. Yhtiö toivoo tiivistä yhteystyötä Ratikka- hankkeen, kaavoittajan, maanomistajien sekä yhtiön kesken, jotta kaikkien tarpeet tulee huomioitua niin, ettei Lentorata- hankkeen toteutettavuutta vaaranneta.

Rautatietunneli

Suunnittelualueen kohdalla Lentorata on suunniteltu kulkemaan kallioon louhitussa rautatietunnelissa tunnelin katon sijoittuessa alueella noin tasoon 0… + 2 (N60). Lentorata risteää kalliossa Kehäradan tunnelin kanssa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuolella.

Suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen suunniteltavasta uudisrakentamisesta ei saa aiheutua vaaraa rautatietunnelin tuleville rakenteille tai toiminnalle.

Asemakaavassa tulee huomioida suunnitellun rautatietunnelin varoalue ja käyttöoikeuden rajoitustaso.

Raideliikenteen runkomelu ja tärinä

Lentorata Oy muistuttaa, että kaavoitettaessa alueita suunnitellun rautatietunnelin läheisyyteen on otettava huomioon mahdolliset junaliikenteen aiheuttamat runkomelu- ja tärinähaitat. Runkomelun- ja tärinäntorjunnassa tulee kiinnittää erityistä huomiota haittojen ennaltaehkäisyyn toimintojen sijoitusratkaisuista päätettäessä ja osoittaa tarvittavat kaavamääräykset haittojen torjumiseksi.

Yhtiö on julkaissut verkkosivuillaan selvityksen Lentoradan tärinä ja runkomelu, esiselvitys, jossa tutkittiin Lentoradan aiheuttamia tärinä- ja runkomeluvaikutuksia ratalinjauksen läheisiin rakennuksiin. Mallinnustulosten perusteella määritettiin laskennassa käytetyille ratapisteille vaimennustarpeet, joilla kaikissa rakennuksissa saavutetaan runkomelun ohjearvot. Runkomelun vaimennustarvetta on arvioitu myös tulevaa maankäyttöä varten. Mallinnetut runkomeluvaikutukset ja vaimennustarpeet päivittyvät ja tarkentuvat, kun lähtötiedot edelleen tarkentuvat suunnittelun edetessä.

Huomioitava, että melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntavastuun periaatteena on vastuun kuuluminen sille taholle, jonka suunnittelemista toimenpiteistä melun-, runkomelun- ja tärinäntorjuntatarve syntyy.

Vastine:
Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”. Lentorata Oy:ltä on pyydetty jälkikäteen muistutus kaavamuutosehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunneleiden paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutosalueelle nro 002576 ei olla tarkastelemassa kuilun tai ajotunnelin sijoittamista, mutta sijainteja on tarkasteltu sen viereen. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa ja sen kuiluja ja ajotunneleita varten.

Vantaan ratikkaan liittyvä kadunrakentaminen on tarkoituksena toteuttaa lähivuosina, ennen suunnitellun Lentoradan tunnelin toteutusta. Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

Kaavamuutosalueelle ei ole tulossa rakennuksia tai herkkiä toimintoja, joita rautatien tärinä ja runkomelu haittaisi. Kaavamääräys Lentoradan tärinän ja runkomelun huomioimisesta ei ole kaavamuutosalueella tarpeen.

Tarkistukset:
Lentoradan kaavamuutosaluetta koskevista suunnitelmista on lisätty tieto kaavaselostuksen luvun 2.2.1 kohtaan ”Muut aluetta koskevat suunnitelmat”.

Kaavaehdotukseen on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

VANTAAN KAUPUNKI
ASEMAKAAVAMUUTOSEHDOTUS
NRO 002576
Aviabulevardi ja Turbiinitie
LAUSUNNOT JA VASTINEET

Asemakaavoitus / JRA, TTA / 19.1.2026

Kaupunkiympäristölautakunta 6.6.2023 oikeutti asemakaavoituksen pyytämään tarvittavat lausunnot asemakaavaehdotuksesta tai asemakaavamuutosmuutosehdotuksesta **002576**/**Aviabulevardi ja Turbiinitie**. Lausuntoja pyydettiin 14 kpl ja saatiin 9 kpl.

Lausunnonantaja	**Lausunto**	**Tarkistukset**
NRO 1, 16.6.2023 Turvallisuus- ja kemikaalivirasto	Kaava-alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Vantaan Energia Oy:n Lentoaseman lämpökeskuksen alueelle tulee olla pelastuslaitoksella pääsy vähintään kahdesta suunnasta. Lämpökeskuksen onnettomuustilanteet (esim. tulipalot ja niiden savukaasut) voivat aiheuttaa haittaa ja rajoituksia myös lähialueen liikenteelle.	Jatkosuunnittelua koskevat huomiot on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle tiedoksi. Ei toimenpiteitä.
NRO 2, 15.6.2023 Fingrid	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 3, 28.7.2023 Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos	Mikäli katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.	Lausunto on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle jatkosuunnittelua varten tiedoksi. Ei toimenpiteitä.
NRO 4, 17.8.2023 Traficom	Ei lausuttavaa.	Ei toimenpiteitä.

NRO 5, 29.8.2023 Vantaan Energia Oy ja Vantaan Energia Sähköverkot Oy	Asemakaavan muutosehdotuksessa tulee huomioida maakaapeleiden ja kaukolämpöputkien sijainnit. Mikäli kaapeleita tai putkia siirretään, tulee toimia kaupungin ja Vantaan Energian yhteistyösopimuksen mukaisesti.	Olevat maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavaehdotuksessa. Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille. Ei toimenpiteitä.
NRO 6, 30.8.2023 HSY	Raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia on siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.	Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa. Ei toimenpiteitä.
NRO 7, 31.8.2023 Vantaan kaupunginmuseo	Ei huomautettavaa.	Ei toimenpiteitä.
NRO 8, 31.8.2023 Elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskus	Kaava-aineistoon on syytä täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.	Kaavaselostuksessa on esitetty tärinän ja runkoäänen tavoitteena pidettävät enimmäisarvot luvun 4.4.1 tärinää ja runkomelua käsittävässä osiossa. Ei toimenpiteitä.
NRO 9, 31.8.2023 Uudenmaan liitto	Uudenmaan liitto katsoo, ettei alueella voimassa oleva yleiskaava ole tullut asemakaavassa riittävästi huomioitua Lentoradan osalta. Lentoradan toteuttamisedellytykset on varmistettava ja kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata, joka on merkitty liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta. Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen sekä siihen liittyvien ajotunnelien ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavaan tuotavalla Lentorataa koskevalla	Kaavaselostuksen suunnittelutilannetta koskevaa lukua 2.2.1 on täydennetty lentoradan osalta yleiskaavaa käsittävään kohtaan raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellisen linjauksen tiedolla ja alueen muita suunnitelmia käsittävään kohtaan Lentoradan suunnittelun tiedoilla. Lentorata Oy:ltä on pyydetty muistutus kaavaehdotuksesta. Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunnelin paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutoksen nro 002576 yhteydessä ei olla osoittamassa aluevarauksia Lentoradalle, mutta kaavakarttaan on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan

	tunnelimerkinnällä ja sitä koskevalla määräyksellä. Kaava-alueen suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset ajotunnelit ja kuilurakenteet. Asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee korjata vastaamaan nykytilannetta.	suunnitelmat. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa, sen kuiluja ja ajotunnelia varten Lentoradan tarkentuneiden suunnitelmien mukaisesti. Kaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta.

NRO 1
Tukes, 16.6.2023

Lausunto:
Asian kuvaus

Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Aviabulevardilla, Tietotiellä ja Turbiinitiellä.

Turbiinitien asemakaavamuutoksen tarkoituksena on erottaa lentokenttäalueesta katualue. Näin voidaan toteuttaa etelä-pohjoissuuntainen tieyhteys Tikkurilantieltä Ilmakehälle. Turbiinitien yhteys tukee alueen työpaikkojen, elinkeinotoiminnan ja palveluiden kehitystä.

Kaavamuutosalueen välittömässä läheisyydessä (Turbiinitie 8) sijaitsee Vantaan Energia Oy:n Lentokentän lämpökeskus, joka on vaarallisia kemikaaleja laajamittaisesti käsittelevä ja varastoiva tuotantolaitos (toimintaperiaateasiakirjalaitos). Lämpökeskus sijaitsee noin 270 m päässä ratikan suunnitellusta reitistä.

Lausunto

Tukes antaa lausuntonsa kemikaaliturvallisuuslainsäädännön näkökulmasta (390/2005).
Tukes ei näe estettä esitetyn kaavamuutoksen toteuttamiselle. Kaava-alueen jatkosuunnittelussa tulee huomioida, että Vantaan Energia Oy:n Lentoaseman lämpökeskuksen alueelle (Turbiinitie 8) tulee olla pelastuslaitoksella pääsy vähintään kahdesta suunnasta. Lämpökeskuksen onnettomuustilanteet (esim. tulipalot ja niiden savukaasut) voivat aiheuttaa haittaa ja rajoituksia myös lähialueen liikenteelle.

Perustelut

Vantaan Energia Oy:n lentokentän lämpökeskuksen merkittävimmät onnettomuusriskit liittyvät kevyen polttoöljyn käsittelyyn ja varastointiin. Onnettomuusskenaarioista ei Tukesin tietojen mukaan ole laadittu onnettomuusmallinnuksia. Tukesin arvion ja muiden vastaavien tuotantolaitosten tietojen perusteella merkittävimmät onnettomuusvaikutukset liittyvät tulipalojen aiheuttamaan lämpösäteilyyn. Lämpösäteilyn arvioidaan rajoittuvan pääasiassa tuotantolaitoksen alueen sisäpuolelle. Tulipalotilanteessa voi muodostua savua, jonka seurauksena lähialueen rakennuksissa voidaan edellyttää sisälle suojautumista tai rajoittaa liikennettä pelastuslaitoksen määräyksestä. Vantaan Energia Oy on laatinut yleisötiedotteen, jossa on annettu toimintaohjeita lähialueen asukkaille ja toimijoille mahdollisen onnettomuuden varalta. Yleisötiedote löytyy täältä: Vantaan Energia Oy:n lämpökeskusten turvallisuustiedote | Vantaan Energia.

Lisätietoja lausunnosta
ylitarkastaja

Vastine:
Jatkosuunnittelua koskevat huomiot on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 2
Fingrid, 15.6.2023

Lausunto:
Tiedoksi: Fingrid ei tee lausuntoa asemakaavanmuutoksesta " 002576 - Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie", sillä kyseisellä asemakaava-alueella ei ole Fingridin voimajohtoja eikä muita toimintoja. Muutenkaan ei ilmennyt tarvetta lausua tämän asemakaavan sisällöstä, vaikka Fingrid lausuu mielellään myös jatkossa Vantaan Ratikkaan liittyvästä kaavoituksesta (tai vähintään tarkistaa lausuntotarpeen, kuten tässä).

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 3
Keski-Uudenmaan Pelastuslaitos, 28.7.2023

Lausunto:
Mikäli asemakaavamuutoksen kohteena oleville katualueille on sijoitettu pelastuslaitoksen käyttöön tarkoitettuja pelastusteitä, nostopaikkoja tai muita ajoreittejä, tulee tämä huomioida kyseisten katualueiden suunnittelussa ja lopullisessa toteutuksessa niin, ettei pelastuslaitoksen toimintaedellytykset tai katualueiden viereen sijoittuvien asuin- tai muiden rakennusten poistumisturvallisuus (mm. varatiet) missään tilanteessa vaarannu.

Vastine:
Lausunto on saatettu Vantaan ratikka -hankkeelle jatkosuunnittelua varten tiedoksi.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 4
Traficom, 17.8.2023

Lausunto:
Todetaan, että Traficomilla ei ole asiasta lausuttavaa.

Vastine:
Ei toimenpiteitä.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 5
Vantaan Energia, 29.8.2023

Lausunto:
Sähköverkko
Ei huomauttamista.
Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n keski- ja pienjännitemaakaapelit sijaitsevat karttaliitteiden 1–4 mukaisesti.

Vantaan Energia Sähköverkot Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan maakaapeleiden sijainti.
Mikäli maakaapeleita pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja sähköverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa yleissuunnittelija

Kaukolämpöverkko

Asemakaavan muutosalueella sijaitsee Vantaan Energia Oy:n kaukolämpöputkia liitteenä olevan piirustuksen mukaisesti (Liite 5-6).
Vantaan Energia Oy haluaa, että asemakaavan muutosehdotuksessa huomioidaan kaukolämpöputkien sijainti.

Mikäli kaukolämpöputkia pitää siirtää, niin siirtokustannuksien osalta toimitaan Vantaan kaupungin ja Vantaan Energia Oy:n 20.7.1993 laaditun yhteistyösopimuksen mukaisesti.

Lisätietoja kaukolämpöverkkoon liittyvissä kysymyksissä antaa työnsuunnittelija

LIITTEET

1. Keskijänniteverkon kartta pohjoinen 1:3000
2. Keskijänniteverkon kartta etelä 1:3000
3. Pienjänniteverkon kartta pohjoinen 1:3000
4. Pienjänniteverkon kartta etelä 1:3000
5. Kaukolämpöverkon kartta pohjoinen 1:3000
6. Kaukolämpöverkko kartta etelä 1:3000

Vastine:
Olevat maakaapelit ja kaukolämpöputket on huomioitu kaavaehdotuksessa. Maakaapeleille ja kaukolämpöputkille ei tarvitse osoittaa johtoaluevarauksia asemakaavan yleisille alueille.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 6
HSY, 30.8.2023

Lausunto:
Asemakaavaselostuksessa todetaan asemakaavan muutosehdotuksesta mm. seuraavaa:

”Asemakaavamuutoksella levennetään katualuetta Aviabulevardilla ja uutta katualuetta osoitetaan Turbiinitielle ja Tietotielle. Katualueen levennykset sekä aluevaraukset perustuvat 7.12.2021, 3.3.2022 ja 4.10.2022 valmistuneisiin Vantaan ratikan katusuunnitelmaluonnosten tilavarauksiin sekä 8.9.2015 valmistuneeseen Turbiinitien katusuunnitelmaluonnokseen. Muutoksessa varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille sekä parannetulle katuympäristölle. Raitiotielle ja siihen liittyville toiminnoille, kuten ajoneuvoliikenteelle, pyöräilylle ja kävelylle, viheralueille, istutuksille ja hulevesiratkaisuille osoitetaan tilaa asemakaavassa suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita.

Kaavamuutosalueella tulee muutoksia vesihuoltoverkostoon osittain ratikan tarvitseman tilan vuoksi ja osittain nykyisen kapasiteetin kasvattamisen tarpeen vuoksi. Uusittavien vesihuoltolinjojen pituudet, jakaumat sekä kustannusarviot esitetään tarkemmin ratikan suunnittelun yhteydessä laadittavissa vesihuollon suunnitelmissa.

Asemakaavan muutosalueella vettä läpäisemättömän pinnan määrä tai hulevesimäärä ei lisäänny oleellisesti nykytilanteeseen verrattuna. Alueella muodostuvia hulevesiä tulee viivyttää ennen niiden johtamista hulevesiviemäriverkostoon. Suunnittelussa ja toteutuksessa on huomioitava hulevesien hallinta sekä tulvareitit. Hulevesien hallinnassa ja johtamisessa tulee suosia luonnonmukaisia ja maanpäällisiä ratkaisuja.”

Helsingin seudun ympäristöpalvelut -kuntayhtymä esittää lausuntonaan seuraavaa:
Asemakaavan muutosalueella on raitiotielinjauksen ja katuverkoston muutosten takia siirrettävä vesihuoltoverkostoa. Uusien, saneerattavien ja siirrettävien vesihuoltolinjojen pituudet ja jakaumat on esitetty tarkemmin ratikan suunnitelmien yhteydessä.

Lisätietoja antaa projektipäällikkö

Vastine:
Vesihuollon verkon muutokset on huomioitu ratikan katusuunnitelmissa.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 7
Vantaan kaupunginmuseo, 31.8.2023

Lausunto:
Vantaan kaupunkisuunnittelu on pyytänyt Vantaan kaupunginmuseolta lausuntoa asemakaavamuutoksesta 002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Tietotie. Asemakaavamuutoksen tavoitteena on osoittaa riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle suurentamalla katualueita ja pienentämällä muita alueita. 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,
Uudenmaan ELY-keskus, 31.8.2023

Lausunto:
Kaavamääräyksen mukaan: "Mikäli alueelle sijoitetaan raitiotie, tulee se suunnitella ja toteuttaa niin, ettei raitioliikenteen aiheuttama tärinä ja runkoääni ylitä tavoitteena pidettäviä enimmäisarvoja (VTT2008, VTT 2099) rakennusten sisätiloissa. Raitiotien suunnittelussa on otettava huomioon myös kaava-alueen ulkopuolinen, 31.12.2021 mennessä hyväksyttyjen asemakaavojen osoittaman maankäyttö"

Kaava-aineistoon on syytä täsmentää lukuarvot tärinän ja runkoäänen enimmäistasoille.

Vastine:
Kaavaselostuksessa on esitetty tärinän ja runkoäänen tavoitteena pidettävät enimmäisarvot luvun 4.4.1 tärinää ja runkomelua käsittävässä osiossa.

Tarkistukset:
Ei toimenpiteitä.

NRO 9
Uudenmaan liitto, 31.8.2023

Lausunto:
Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuuteen kuuluva Helsingin seudun vaihemaakuntakaava on saanut lainvoiman KHO:n päätöksellä 13.3.2023.

Maakuntakaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa yleiskaavaa ja asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi. Maakuntakaava ei ole oikeusvaikutteisen yleiskaavan eikä asemakaavan alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun kaavojen muuttamista koskevan vaikutuksen osalta.

Aviabulevardi ja Tietotie asemakaava-alueella on voimassa yleiskaava 2020, joka on oikeusvaikutteinen yleiskaava. Maankäyttö- ja rakennuslain mukaan yleiskaava ohjaa asemakaavan laatimista. Yleiskaava 2020:ssa suunnittelualueen eteläosa sijoittuu keskustatoimintojen alueelle (C), keskiosa monipuoliselle työpaikka-alueelle (TP) ja pohjoisosa lentoliikenteen alueelle (LL). Kaava-alueen eteläosa sijoittuu kestävän kasvun vyöhykkeelle (musta ruudukko). Etelästä pohjoiseen kulkee raskaan raideliikenteen tunneliosuus (pistekatkoviiva). Alueen ja sen lähiympäristön kautta kulkee virkistysalueyhteys (sininen palloviiva). Turbiinitien ja Tietotien suuntaisesti kulkee pyöräliikenteen baana (sininen katkoviiva). Aviabulevardin ja Karhumäenportin kulmaan sijoittuu julkisten palvelujen ja hallinnon alue (P). Lisäksi kaavassa on osoitettu lentomeluvyöhykkeet.

Uusimaa-kaava 2050:ssa kaava-alueelle sijoittuu:
- Pääkaupunkiseudun ydinvyöhyke
- Helsinki-Vantaan lentoaseman liikennealue
- Lentoradan liikennetunnelin ohjeellinen linjaus
- Kehäradan liikennetunneli sekä
- Lentomelualue (Lden 55–60 dBA)

Lausunto

Lausuttavana olevaan kaava-alueeseen kohdistuu maakunnallisia intressejä ja Uudenmaan liitto katsoo, ettei alueella voimassa oleva yleiskaava ole tullut asemakaavassa riittävästi huomioitua Lentoradan osalta. Uudenmaan liiton mukaan Lentoradan toteuttamisedellytykset on varmistettava ja kaava-alueelle sijoittuu maakuntakaavassa Lentorata, joka on merkitty liikennetunnelin ohjeellisella linjauksella. Tunnelin tarkka sijainti on ratkaisematta.

Uudenmaan liitto toteaa, että kaavassa on syytä huomioida Lentoradan linjaukseen sekä siihen liittyvien ajotunnelien ja pystykuilun sijaintiin liittyvä epävarmuus ja huomioitava se asemakaavaan tuotavalla Lentorataa koskevalla tunnelimerkinnällä ja sitä koskevalla määräyksellä. Kaava-alueen suunnittelussa on tehtävä yhteistyötä Lentorataa suunnittelevan hankeyhtiön kanssa ja mahdollistettava Lentoradalle tarpeelliset ajotunnelit ja kuilurakenteet.

Lisäksi Uudenmaan liitto toteaa, että asemakaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavatilanteesta tulee korjata vastaamaan nykytilannetta. Uusimaa-kaava 2050-kokonaisuus on saanut lainvoiman 13.3.2023 korkeimman hallinto-oikeuden päätöksellä. Siihen sisältyvä Helsingin seudun vaihemaakuntakaava jää kokonaisuudessaan voimaan valtuuston hyväksymispäätösten mukaisena.

Vastine:
Kaavaselostuksen suunnittelutilannetta koskevaa lukua 2.2.1 on täydennetty lentoradan osalta yleiskaavaa käsittävään kohtaan raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellisen linjauksen tiedolla ja alueen muita suunnitelmia käsittävään kohtaan Lentoradan suunnittelun tiedoilla.

Lentorata Oy:ltä on pyydetty muistutus kaavaehdotuksesta.

Kaupunki on tarkastellut Lentoradan mahdollisia kuilujen ja ajotunnelin paikkoja yhdessä Lentorata Oy:n kanssa. Kaavamuutoksen nro 002576 yhteydessä ei olla osoittamassa aluevarauksia Lentoradalle, mutta kaavakarttaan on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat. Lentoradan Aviapoliksen suuralueelle sijoittuvalle osalle on vireillä asemakaava nro 002641ma, jossa on tarkoitus osoittaa tilavaraukset Lentorataa, sen kuiluja ja ajotunnelia varten Lentoradan tarkentuneiden suunnitelmien mukaisesti.

Kaavaselostuksen kuvaus maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta.

Tarkistukset:
Kaavaselostuksen suunnittelutilannetta koskevaa lukua 2.2.1 on täydennetty lentoradan osalta yleiskaavaa käsittävään kohtaan raskaan raideliikenteen tunnelin ohjeellisen linjauksen tiedolla ja alueen muita suunnitelmia käsittävään kohtaan Lentoradan suunnittelun tiedoilla. Luvun 2.2.1 kuvaus maakuntakaavan tilanteesta on korjattu vastaamaan nykytilannetta.

Kaavakarttaan on lisätty määräys, jonka mukaan alueella tulee huomioida Lentoradan suunnitelmat.

14 **Kaavoitussuunnitelma 2026–2028 / TeA**

VD/7844/00.01.02.00/2025
SP/MYL/JNu

Vantaan kaavoitussuunnitelmalla 2026-2028 toteutetaan Tulevaisuus asuu Vantaalla kaupunkistrategian kolmea päämäärää: hyvän elämän Vantaa, vetovoimainen Vantaa ja tasapainoisen kasvun Vantaa. Suunnitelmaan sisältyy 134 asemakaavoituksen kaavahanketta, kolme yleiskaavoituksen kaavahanketta ja muita yleiskaavoituksen hankkeita. Asemakaavoituksen hankkeiden yhteenlaskettu kerrosalapotentiaali on noin 1 150 000 k-m², josta lähes 75 % sijoittuu yleiskaavan mukaiselle kestävän kasvun vyöhykkeelle. Asemakaavoituksen hankkeista 52 kpl ja yli 40 % kerrosalapotentiaalista sijoittuu ratikkakaupungin vyöhykkeelle.

Kaavoitussuunnitelman tavoitteena on toteuttaa Vantaan kaupungin strategiaa ja kaupunkitasoisia ohjelmia, sitovia tavoitteita, toimialan tavoitteita sekä kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualueen tuloskorttia. Kaavoituksella luodaan edellytyksiä saavuttaa kaupungin taloudellisia tavoitteita mm. maankäytöstä syntyvien tulojen ja työpaikkakehityksen avulla. Kaavoitussuunnitelman valmistelua ovat ohjanneet mm. seuraavat strategiset tavoitteet:

- Ratikkakaupunki strategisena hankkeena
- Houkuttelemme Vantaalle osaajia ja yrityksiä
- Turvaamme luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden
- Lisäämme kaupunkikeskusten viihtyisyyttä
- Monipuolistamme asumisen vaihtoehtoja
- Pysäytämme alueellisen eriytymisen
- Ohjaamme kaupungin tasapainoista kasvua hallitusti
- MAL-sopimus vuosille 2024-2035
- Valmistuvien pientaloasuntojen määrä 400 asuntoa

Kaavoitussuunnitelma valmistellaan kaupunkiympäristölautakunnan hyväksyttäväksi vuosittain, ja se on rakenteeltaan rullaava. Yleiskaavoituksen kaavoitussuunnitelmassa käydään läpi tekeillä olevat ja uudet työt. Asemakaavoituksen osalta ohjelma sisältää kuvauksen vuonna 2026 käynnistettäväksi ohjelmoiduista kaavahankkeista aikatauluineen sekä yleispiirteisemmin vuosina 2026–2028 käynnissä olevat kaavahankkeet.

Kokonaisuudessaan suunnitelmaan on ohjelmoitu 134 asemakaavoituksen kaavahanketta, jotka tuottavat suunnitelmakaudella yhteensä noin 800 000 k-m². Vuodelle 2026 ohjelmoitu valmistumaan yli 160 000 asunto-k-m² (netto), noin 120 000 työpaikka-k-m² (netto) ja 55 000 palveluiden k-m² (netto). Suunnitelmakaudella Ratikkakaupungin vyöhykkeelle on ohjelmoitu valmistuvaksi 40 kaavahanketta ja noin 35 % kaikesta kaavoitettavasta uudesta kerrosalasta (noin 290 000 k-m² josta asumista yli 270 000 as-k-m²).

Toimintaympäristön muutokset
Toimintaympäristön merkittävimmät muutokset liittyvät lainsäädännön uudistumiseen. Rakentamista ohjaava rakentamislaki tuli voimaan 1.1.2025. Rakentamislaki vaikuttaa kaavoitukseen liittyviin sijoittamista ohjaaviin päätöksiin sekä poikkeamislupien valmisteluun. Maankäytön suunnittelua ja kaavoitusta ohjaavan alueidenkäyttölain valmistelu on jatkunut vuonna 2025. Lain voimaantulon ajankohdasta ei ole vielä tietoa.

MAL-sopimus on hyväksytty Vantaan kaupunginvaltuustossa lokakuussa 2024. Sopimuksen myötä varmistui valtion rahoitus ratikan rakentamiselle. MAL-suunnitelman päivitys sopimuskautta 2028-2039 varten on käynnistynyt vuonna 2025.

Vuoden 2025 aikana asemakaavoituksessa on jatkettu kaavahankkeiden etenemisen seurantaa, ja siitä on raportoitu säännöllisesti kaupunkiympäristölautakunnalle. Seuranta osoittaa, että yleisimmät syyt kaavahankkeiden viivästymiselle ovat neuvotteluiden pitkittyminen maanomistajan, kiinteistökehittäjän tai vastaavan tahon kanssa sekä selvitysten viivästyminen tai lisäselvitysten tarve. Neuvottelujen pitkittymisen syyt ovat edelleen vuoden 2025 aikana liittyneet erityisesti rakentamisen matalasuhdanteen vaikutukseen hankkeiden kaavoituksessa. Myös poliittinen päätöksenteko on vuoden 2025 aikana vaikuttanut usean asemakaavahankkeen etenemiseen niitä viivyttäen.

Yleiskaavoitus

Yleiskaavoituksen palveluyksikkö laatii strategisen tason kaupunkisuunnitelmia ja vastaa seudullisesta maankäytön yhteistyöstä. Yksikön erityisasiantuntijat osallistuvat seudullisiin ja paikallisiin suunnitteluhankkeisiin ja asemakaavoitukseen.

Kaupunki kehittyy yleiskaavan asettamien suuntaviivojen pohjalta. Yleiskaavan toteuttamisen ohjaamisessa huomioidaan muun muassa asunto- ja työpaikkavarannon riittävyys sekä kestävän kaupunkikehityksen edistäminen.

Vuosina 2026-27 laaditaan kahta merkittävää seudullista suunnitelmaa. Helsingin seudun kunnat jatkavat kuntarajat ylittävää maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista ja suunnittelua MAL 2027 -suunnitelmassa. Uudenmaan liitto laatii Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavaa (VISIO, Innovatiivinen vihreä siirtymä), joka täydentää lainvoimaista kaavakokonaisuutta vihreän ja puhtaan siirtymän teemoilla. Yleiskaavoitus osallistuu aktiivisesti molempien töiden valmisteluun. Lisäksi seuraamme tiivisti naapurikuntien yleiskaavatöitä.

Vantaan ja Tuusulan rajalla sijaitsevalle Kiilan–Ruotsinkylän alueelle laaditaan kuntien yhteinen Kiilan Kiertolan kehityskuva, joka valmistuu kesällä 2026. Työn tavoitteena on luoda edellytyksiä kiertotalouden ja vihreän siirtymän yritystoiminnalle, yhteensovittaa alueen maankäyttöä ja liikennettä sekä huomioida ympäristöhäiriöiden rooli alueen suunnittelussa. Osana kehityskuvatyötä alueelle laaditaan liikennesuunnitelma, jossa selvitetään alueen liikenneverkon kehittämistä huomioiden myös maantie 152:n jatkeen (ns. Kehä IV) mahdollinen toteutuminen.

Vuonna 2026 käynnistetään osayleiskaavan laatiminen Petaksen ja Piispankylän alueelle. Kehäradan liikennöinti vaatii uuden junavarikon lähiliikenteen junien poistuessa Ilmalan varikolta. Junavarikkoa ei ole osoitettu yleiskaavassa 2020. Varikon sijoittaminen edellyttää osayleiskaavaa ja asemakaavaa.

Vuosina 2026-2027 laaditaan Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava. Lentorata Oy ja Itärata Oy ovat ehdottaneet uusia linjausvaihtoehtoja lentoasemalta Korson kautta. Uusia raidelinjauksia ei ole huomioitu Vantaan yleiskaavassa. Linjaukset kulkisivat tunnelissa Korson alueella. Raidehankkeiden yleis- ja ratasuunnitelman laatiminen edellyttää ratojen osoittamista yleiskaavassa sekä asemakaavojen laatimista ratoja, ajotunneleita ja huoltokuiluja varten.

Vuonna 2027 käynnistyvän Hakkilan A/TP-alueen osayleiskaavan työohjelma laaditaan vuonna 2026. Alueen kehittämistä ohjaamaan tarvitaan Vantaan yleiskaava 2020:tä tarkempi osayleiskaa-

va. Suunnittelualueeseen kuuluu myös yleiskaava A/TP-alueen länsipuolinen yleiskaavan TY-alue, jonka Helsingin hallinto-oikeus kumosi Vantaan yleiskaavasta 2020.

Vantaan tavoitteena on olla luontopositiivinen vuonna 2030. Luontopositiivisuus tarkoittaa, että ihmisen toimista on luonnolle enemmän hyötyä kuin haittaa. Tähän pääsemiseksi on laadittu maankäytön luonnon heikentymättömyyden malli. Mallin mukaan ensisijaisesti haittaa luonnolle ei aiheuteta, mutta jos haittaa rakentamisen takia kuitenkin aiheutuu, voidaan haitta hyvittää tekemällä luonnonsuojelulain mukainen ekologinen kompensaatio.

Vuodesta 2026 alkaen kaikissa alkavissa uusissa kaavoissa vältetään haittaa luonnon luontotyypeille, selvitetään luonnolle syntyvän haitan suuruus ja edellytetään haitan hyvittämistä. Hyvitysalueita Vantaalla selvitetään ja hyvityssuunnitelmia laaditaan. KYLKI – Kaupunkiseutu ja yritykset luontopositiivisuuden kirittäjinä -hankkeessa vauhditetaan luontoarvomarkkinoiden syntyä.

Viherrakenteen kehityskuvassa – Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA (2023) esitettiin kehittämistavoitteet virkistysalueille ja ekologiselle verkostolle. VIVA:ssa esitettyjä asioita viedään tarkemman asteiseen suunnitteluun. Viheralueiden mitoitusta ja saavutettavuutta arvioidaan SAAVU-työkalulla. Ekologisen verkoston kehittämisestä laaditaan hankekortteja.

Alueellinen viherkerroin -työkalulla voidaan arvioida viherrakenteen ekologista laatua, ilmastonmuutokseen sopeutumisen kykyä ja vaikutusta ihmisten hyvinvointiin. Laadimme työkalulla laskennat viherrakennetta merkittävästi muuttavista kaavarungoista ja asemakaavoista sekä harkinnan mukaan osayleiskaavoista. Laskenta tehdään nykytilanteesta ja suunnitelmaluonnoksesta, jolloin suunnitelman ratkaisuja voidaan parantaa. Jatkamme myös tonttikohtaisen vihertehokkuuden arviointia.

EU:n ennallistamisasetus astui voimaan 18.8.2024. Osallistumme kansallisen ennallistamissuunnitelman laadintaan ja valmistaudumme tavoitetason edellyttämiin toimenpiteisiin, jotka koskevat latvuspeittävyyttä ja kaupunkivihreän määrää.

Resurssiviisauden tiekartta päivitetään ympäristöohjelmaksi. Toimialojen toimenpiteet määritellään kevään 2026 aikana.

<u>Asemakaavoitus</u>
Asemakaavayksikkö tukee Vantaan kaupungin kasvua, kehitystä ja elinvoimaa laatimalla asemakaavoja, asemakaavan muutoksia sekä poikkeamispäätöksiä. Lisäksi yksikkö laatii laajempia alueellisia tarkasteluja, kuten kehityskuvia, suunnitteluperiaatteita ja kaavarunkoja. Työmme perustuu kaupunkistrategian asettamiin tavoitteisiin ja yleiskaavan antamiin raameihin. Tavoitteena on varmistaa laadukkaan ja viihtyisän kaupunkiympäristön rakentuminen sekä mahdollistaa Vantaan tasapainoinen ja kestävä kasvu.

Ratikan rakentumisen myötä Vantaasta tulee Suomen neljäs ratikkakaupunki. Ratikan reittiä ympäröivät alueet Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa ovat Vantaan merkittävä kasvusuunta tulevina vuosikymmeninä sekä työpaikkojen, palveluiden että asuntojen suhteen. Ratikkakaupungin kehitys yhdistää ja kytkee seudun eri alueita ja toimintoja toisiinsa. Ratikka lisää Vantaan vetovoimaa: laadukas ja esteetön joukkoliikenneyhteys uudistaa katu- ja kaupunkikuvaa. Monipuolinen asunto- ja palvelutarjonta houkuttelee uusia asukkaita reitin varrelle työpaikkojen läheisyyteen. Vuosien 2026-2028 kaavoitussuunnitelmassa näkyvät viimeisten kolmen ratikan rakentamisen mahdollistavan asemakaavan ohella useat ratikkakaupungin kehittämiseen liittyvät asemakaavan muutokset ratikan varrella. Kaavoitussuunnitelmassa 2026-2028 ratikan vyöhykkeelle sijoittuu 52 kaavahanketta ja yli 450 000 k-m² uutta asuin-, palvelu- ja

työpaikkarakentamista. Suunnitelmakaudella Ratikkakaupungin vyöhykkeelle on ohjelmoitu valmistuvaksi 40 kaavahanketta ja noin 35 % kaikesta kaavoitettavasta uudesta kerrosalasta (noin 290 000 k-m² josta asumista yli 270 000 as-k-m²). Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on kaavoittaa vuosittain 100 000 k-m² uutta kerrosalaa (netto) ratikan kaavarungon alueelle. Vuodelle 2026 on kaavoitussuunnitelmassa ohjelmoitu hieman yli 98 000 k-m² uutta rakentamista (netto) ratikkakaupungin alueelle (noin 31 % kaikesta kerrosalasta).

Työpaikkakaavoituksella varmistamme, että yritysten on helppo tulla Vantaalle ja kukoistaa täällä. Erilaisten kaavahankkeiden avulla edistämme kaupungin ja sen eri osien vetovoimaa, parannamme yritysten toimintaedellytyksiä, varmistamme verotuloja ja turvaamme työpaikkojen saatavuuden. Luomme elämyksellistä Vantaata tukemaan paikallista palveluliiketoimintaa kaavoittamalla uusia tai mahdollistamalla tilapäisiä tapahtumatiloja. Elinvoimaista kaupunkia kaavoitamme myös yritysten kanssa yhteistyössä. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on saada työpaikkakerrosala koko kaupungin alueella nousuun. Vuodelle 2026 on suunnitelmassa ohjelmoitu noin 120 000 k-m² uutta työpaikkarakentamista (netto).

Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali ja luontopositiivinen vuonna 2030. Kaupunkistrategian tavoite luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden turvaamisesta ovat osa jokaista kaavahanketta. Asemakaavoituksen lähtökohtana hiilineutraalisuuden edistämiseksi on hiilineutraalisuusprosessi kaavoituksessa. Prosessin ytimessä on kestävät suunnitteluratkaisut, joita arvioidaan ilmastoselvityksellä nimellä hiilineutraalisuusselvitys. Lisäksi kaikissa kaavoissa arvioidaan ilmastovaikutukset, jotka kirjataan kaavaselostukseen. Jatkamme myös tonttikohtaisen vihertehokkuuden käyttöä asemakaavoissa.

Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on, että 80 % uudesta asuntokerrosalasta sijoittuu yleiskaavan määrittelemälle kestävän kasvun vyöhykkeelle. Saamme myös käyttöön ARVO-hankkeessa kehitetyn alueellisen vihertehokkuuden laskurin, jota käytämme merkittävästi kaupunkivihreän määrään tai laatuun vaikuttavissa kaavoissa ja kaavarungoissa. Alueellisen viherkertoimen laskeminen varsinkin laajemmissa aluekokonaisuuksissa, kuten kaavarungoissa, turvaa riittävän viherrakenteen säilymistä ja rakentamista tiivistyvässä kaupungissa. Kaikissa merkittäviä maamassoja tuottavissa asemakaavoissa arvioidaan jo kaavoitusvaiheessa maamassojen hyödyntämisen mahdollisuus ensisijaisesti suunnittelualueella ja toissijaisesti jossain muualla. Strategiakauden tavoitteena on luontohaitan hyvittäminen kaikissa niissä asemakaavoissa, joissa aiheutetaan haittaa luonnonsuojelulain mukaisille luontotyypeille. Tavoitteen toteutuminen edellyttää koko kaupungin kattavan luontotyyppiselvityksen edistymistä sekä kompensaatiomarkkinan syntymistä.

Kaupunkikeskustoissa tavoitteena on turvalliset, viihtyisät ja aktiiviset kaupunkitilat, joissa on vetovoimaa ja toimintoja. Luomme edellytyksiä sujuvalle asioinnille, työpaikoille ja kaupallisille palveluille sekä tapahtumille, jotka houkuttelevat ihmisiä laajemmalta alueelta. Panostamme erityisesti asemanseutujen viihtyisyyteen ja turvalliseen arkeen. Keskustarakentaminen toteutetaan laadukkaasti, säästäen luontoa ja turvaten riittävät viher- ja virkistysalueet. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on, ettei työpaikkarakentamisen määrä keskustoissa vähene. Kaavoituksen seurannan kehittäminen on tältä osin käynnissä.

Asuinalueilla tavoitteena on kääntää yksipuolistunut asuntotarjonta erilaisia asumisen toiveita ja tarpeita paremmin huomioon ottavaan suuntaan. Vain monipuolisia asumisen ratkaisuja tarjoamalla voimme lieventää aiemmin rakentuneen yksipuolisen asuntotarjonnan aiheuttamia seurannaisvaikutuksia. Asumisen laatuun voimme vaikuttaa asemakaavoissa muun muassa kaupunkitilaan ja toimintoihin, hankekokoon, rakennustypologioihin sekä pysäköinti- ja piharatkaisuihin vaikuttamalla. Kaupunkisuunnittelus-

sa tavoitteena on lähipalveluiden kaupunki, jossa palveluiden verkosto tuotetaan asukkaiden, yritysten, kaupungin ja muiden toimijoiden yhteistyönä. Lisäksi jatkamme pientalovaltaisten alueiden suunnittelua eri puolille kaupunkia. Parhaimmillaan pientalojen suurkaupunki luo vaihtelevuutta kaupunkikuvaamme ja monipuolistaa asumisen vaihtoehtoja koko kaupungissa. Pientaloilla voimme myös täydentää ja monipuolistaa asuntokantaa korkean tehokkuuden keskusta-alueilla. Täydennämme myös olemassa olevia, väljiä pientaloalueita ja mahdollistamme monimuotoisempaa asumista erillispientalojen sekaan. Pientalokaavoituksen seurannan kehittäminen on käynnistynyt asemakaavayksikössä.

Kaavoituksella on tärkeä tehtävä sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen luomisessa ja myönteisen kehityksen mahdollistavien kaupunkikehityshankkeiden edistämisessä. Sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen edellytykset huomioimme niin vanhoilla kuin uusillakin kaupunkialueilla. Vanhoilla alueilla uudistamme kaupunkirakennetta etenkin täydennysrakennushankkeiden avulla. Hyvin suunnitellulla täydennysrakentamisella kehitämme alueiden asunto- ja hallintamuotojakaumaa nykyistä monipuolisemmaksi ja varmistamme riittävän ja monipuolisen väestöpohjan lähipalveluiden säilymiselle ja kehittämiselle. Uudet alueet, kuten esimerkiksi Fazerila-Santamalmin, Väritehtaan, Huberilan ja Hanhiniityn alueet, suunnittelemme lähtökohtaisesti asumisen mahdollisuuksiltaan monimuotoisiksi. Alueellisen eriytymisen pysäyttämiseksi osallistumme muun muassa aluejohtoryhmien työhön ja jatkamme uuden investointien ohjaus mallin pilotoimista vuoden 2026 aikana.

Kaupunkisuunnittelun keskeisenä työkaluna taloudellisesti kestävän kaupungin varmistamisessa on kaavatalous. Kaavataloudella tarkoitetaan kaupunkiympäristön suunnittelun, toteuttamisen, ylläpidon ja käytön aiheuttamien menojen ja tulojen laskemista. Tämän kaavoitussuunnitelmakauden aikana kaavatalouden kehittämisen painopiste säilyy kaavoituksen välittömien kulujen arvioinnissa.

Kaavoitussuunnitelmasta on poistettu kaksi aiemmin vireille tullutta asemakaavahanketta 002396 Markkatie 12-20 ja 971000 Kuninkaanmäki/Byända, jotka esitetään lakkautettavaksi kaavoitusohjelmapäätöksen yhteydessä. Osin kaupungin maalle laaditun asemakaavamuutoksen Markkatie 12-20 kaavoitus on tarpeen lakkauttaa, koska tontinluovutuskilpailulla vuonna 2019 hankkeeseen kilpailutettu toteuttaja on vetäytynyt hankkeesta, eikä kaavahankkeen jatkaminen ole kaupungin näkökulmasta kannattavaa tässä tilanteessa. Byendan pientalokaava on poistettu kaavoitusohjelmasta kokonaistaloudellisista syistä (infra-, palveluverkko- ja elinkaarivaikutukset). Kaavataloudellisesti hanke osoittautui kaupungille kalliiksi muihin pientaloalueisiin verrattuna.

Kaupunkiympäristölautakunta 9.12.2025

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä liitteen mukainen kaavoitussuunnitelma 2026–28,
b) esittää kaupunginhallitukselle kaavoitussuunnitelma 2026–28 merkittäväksi tiedoksi, ja
c) lopettaa kaavoitushankkeiden 002396 Markkatie 12-20 ja 971000 Kuninkaanmäki/Byända asemakaavoitus esittelyosassa mainituin perustein.

Asian käsittely:
Asian käsittelyn aikana kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Tarja Eklund esitti kaavoitussuunnitelman jättämistä pöydälle. Esitys hyväksyttiin yksimielisesti.

Päätös:
Kaupunkiympäristölautakunta päätti jättää asian pöydälle.

Kaupunkiympäristölautakunta 19.1.2026 § 6

Kaupunkisuunnittelujohtajan esitys:
Päätetään
a) hyväksyä liitteen mukainen kaavoitussuunnitelma 2026–28,
b) esittää kaupunginhallitukselle kaavoitussuunnitelma 2026–28 merkittäväksi tiedoksi, ja
c) lopettaa kaavoitushankkeiden 002396 Markkatie 12-20 ja 971000 Kuninkaanmäki/Byända asemakaavoitus esittelyosassa mainituin perustein.

Käsittely:
Keskustelun aikana kaupunkiympäristölautakunnan jäsen Vaula Norrena teki muutosesityksen: viranhaltijalle myönnetään oikeus tehdä pieniä muutoksia kaavoitussuunnitelma 2026-28-liitteeseen. Ehdotusta kannatettiin yksimielisesti.

Päätös:
Hyväksyttiin täydennetty esitys.

Merkittiin, että kaupunkiympäristölautakunta jätti asiaan kolme yhteistä pöytäkirjalausumaa:

”Käynnistetään laaja pientaloselvitys, jonka perusteella kartoitetaan kaupunkirakenteeseen sopivat alueet kaupunkipientaloille. Valmistellaan soveltuvat alueet kaavoitusohjelmaan täydennyksenä vuoden 2026 loppuun mennessä. Nostetaan pientalokaavoituksen määrää merkittävästi ja valmistellaan se kaavoitusohjelman täydennyksenä vuoden 2026 aikana.”

”Tarkastellaan C- ja AC-alueilla kaupunkirakenteen siirtymäkohdissa kaupunkipientaloja vaihtoehtona kerrostaloille.”

”Toimialan tulee viipymättä valmistella toimenpiteet, joiden avulla kannustetaan yksityisiä pientalorakentajia rakentamaan Vantaalle sekä tontinomistajia lohkomaan tontteja pientalorakentajia varten.”

Lisäksi vihreät, vasemmisto ja perussuomalaiset yhteisen jättivät yhteisen pöytäkirjalausuman:
”Lentorata ei palvele Vantaan etua. On tutkittava huolellisesti Lentoradan haittavaikutukset Vantaan elinvoimaan sekä Lentoradasta johtuvat esteet kaavoittaa asuntotuotantoa lentoratavyöhykkeelle (esim. Vallinoja).”

Liitteen päivitys: sivun 32 kartasta ja sivun 33 on taulukosta poistettu kaava 002558 Päiväkummun pientalotontit ja virkistysalue sekä sivun 37 kartasta ja sivun 39 taulukosta on poistettu kaava 002447 Vihertie 44-46 ja 48 teknisenä korjauksena.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään merkitä tiedoksi kaavoitussuunnitelma 2026–2028.

Liite:
- Kaavoitussuunnitelma 2026–2028

Täytäntöönpano: Ote kaupunginhallitukselle

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula, p. 040 5294145
yleiskaavapäällikkö Juha Nurmi, p. 040 336 0159
asemakaavapäällikkö Marjaana Yläjääski, p. 040 5913878
etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

KAAVOITUSSUUNNITELMA 2026-2028

KAUPUNKIYMPÄRISTÖLAUTAKUNTA 19.1.2026

LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

KAAVOITUSSUUNNITELMA 2026-2028

SISÄLLYS

3 Esipuhe

4 Yleiskaavoitus

5 Kestävä kaupunki - tiimi suunnittelee luonto-positiivista ja hyvinvointia tukevaa kaupunkia
6 Seudullinen suunnittelu
7 Korson raidehankkeiden vaiheyleiskaava
8 Petas–Piispankyläosayleiskaava
9 Hakkilan A-/TP-alueen osayleiskaava
10 Kiilan Kiertolan kehityskuva
11 Luonnon heikentymättömyys
12 KYLKI – Kaupunkiseutu ja yritykset luonto-positiivisuuden kirittäjinä
13 Alueellinen vihertehokkuus

14 Asemakaavoitus

15 Ratikkakaupunki strategisena hankkeena
17 Houkuttelemme Vantaalle osaajia ja yrityksiä
19 Turvaamme luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden
21 Lisäämme kaupunkikeskusten viihtyisyyttä
23 Monipuolistamme asumisen vaihtoehtoja
25 Pientalokaavoitus
27 Pysäytämme alueellisen eriytymisen
29 Ohjaamme kaupungin tasapainoista kasvua hallitusti

30 Korso

32 Koivukylä

34 Hakunila

37 Länsi-Vantaa

41 Kivistö

45 Aviapolis

50 Tikkurila

ESIPUHE
RAIDEKAUPUNKI LAAJENEE

Vantaan raidekaupunki jatkaa laajenemistaan. Tähän saatiin vahvistus, kun Vantaan kaupunginvaltuusto hyväksyi kokouksessaan 17.11.2025 ratikan hankesuunnitelman tarkistuksen, mikä tarkoitti samalla ratikan rakentamisvaiheeseen siirtymistä. Päätöksen myötä jatketaan myös ratikkareitin varrelle tulevina vuosikymmeninä rakentuvan ratikkakaupungin suunnittelua ja rakentamista.

Ratikkakaupungin merkitys korostuu myös Vantaan uudessa kaupunkistrategiassa 2026 -2029. Ratikkakaupunki on siinä määritelty strategiseksi hankkeeksi, jossa lähtökohta on, että Vantaan ratikka valmistuu vuonna 2029 ja ratikkakaupunki sen ympärillä kehittyy. Kaavoitussuunnitelmassa 2026-2028 ratikkakaupungin suunnittelu näkyy vahvasti mm. idässä Fazerila-Santamalmin ja Länsimäen alueilla, Tikkurilassa Väritehtaan alueella ja Aviapoliksessa Annefredin alueella. Vantaasta tulee siis Suomen 4. raitiotiekaupunki ja samalla ratikkakäytävän varrelle syntyy uutta laadukasta tehokkaaseen joukkoliikenneyhteyteen tukeutuvaa, monipuolisen asumisen ja palveuiden kaupunkikudelmaa.

Ratikan ja ratikkakaupungin rakentuminen tuo kaivattua piristystä rakennusalaan, missä suhdanteen kääntyminen positiivisemmaksi on ollut ennakoitua kankeampaa. Globaali epävakaus luo entisestään epävarmuutta tilanteeseen. Samalla myös Vantaalla kaupungin taloutta määrittää tulevina vuosina talouden tasapainotusohjelma. Kaupungin tuleekin kasvaa tällaisessa tilanteessa tasapainoisesti, hallitusti ja kestävästi. Kaupungin uuden kasvun ja investointien ohjausmallin myötä kaupungin investoinnit kytketään oleellisemmin kaavahankkeisiin ja kaavataloudelliseen kannattavuuteen. Kaavoituksen resursseja kohdennetaan myös entistä harkitummin. Työpaikkakaavoituksella varmistamme, että yritysten on hyvä sijoittautua Vantaalle ja varmistamme myös alueella jo toimivien yritysten toimintaedellytykset. Painopiste näkyy tulevina vuosina vahvasti niin asemakaavoituksessa kuin myös yleiskaavoituksessa.

Vantaan valtakunnallisesti esimerkillinen ilmasto- ja luontotyö näkyy Vantaan kaupunkisuunnittelussa entistä vahvemmin. Vuonna 2025 Vantaa toteutti ensimmäisenä kaupunkina luonnonsuojelulain mukaisen ekologisen kompensaation osana asemakaavahanketta. Jatkossa kaikissa alkavissa uusissa kaavoissa vältetään haittaa luonnon luontotyypeille, selvitetään luonnolle syntyvän haitan suuruus ja edellytetään haitan hyvittämistä. Haaste on kova mutta kovia toimia tarvitaankin, jotta pystymme pysäyttämään luontokadon! Vantaa näyttää kuitenkin jälleen rohkeasti mallia ja on pilotoimassa uusia toimintamalleja, joilla mm. vauhditetaan hyvitysmarkkinoiden syntyä.

Kaavoitussuunnitelma 2026 tulee toteuttamaan Vantaan kaupunkistrategian 2026 – 2029 kolmea päämäärä; Hyvän elämän Vantaa, Vetovoimainen Vantaa ja Tasapainoisen kasvun Vantaa, sekä niiden tavoitteita. Kaavoituksen pääpaino on tulevina vuosina strategian mukaisesti ratikkakaupungin kehittämisessä, kaupunkikeskusten viihtyisyyden ja työpaikkatoimintojen lisäämisessä sekä luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävyyden turvaamisessa. Lisäksi kaavoitussuunnitelmassa huomioidaan alueellisen eriytyiskehityksen ehkäisy, erilaiset palvelut ja pientaloalueet. Vantaan kaupunkirakenne tulee jatkossakin kehittymään yleiskaavan periaatteiden mukaisesti pääosin sisäänpäin kasvaen, joukkoliikenteeseen tukeutuen ja viherrakennetta vahvistaen.

Vantaan uuden strategian vision mukaisesti tulevaisuus asuu Vantaalla. Tulevaisuutta tehdään meillä yhdessä tasapainoisesti, hallitusti ja kestävästi.

Vantaalla 9.12.2025
kaupunkisuunnittelujohtaja Sampo Perttula

LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

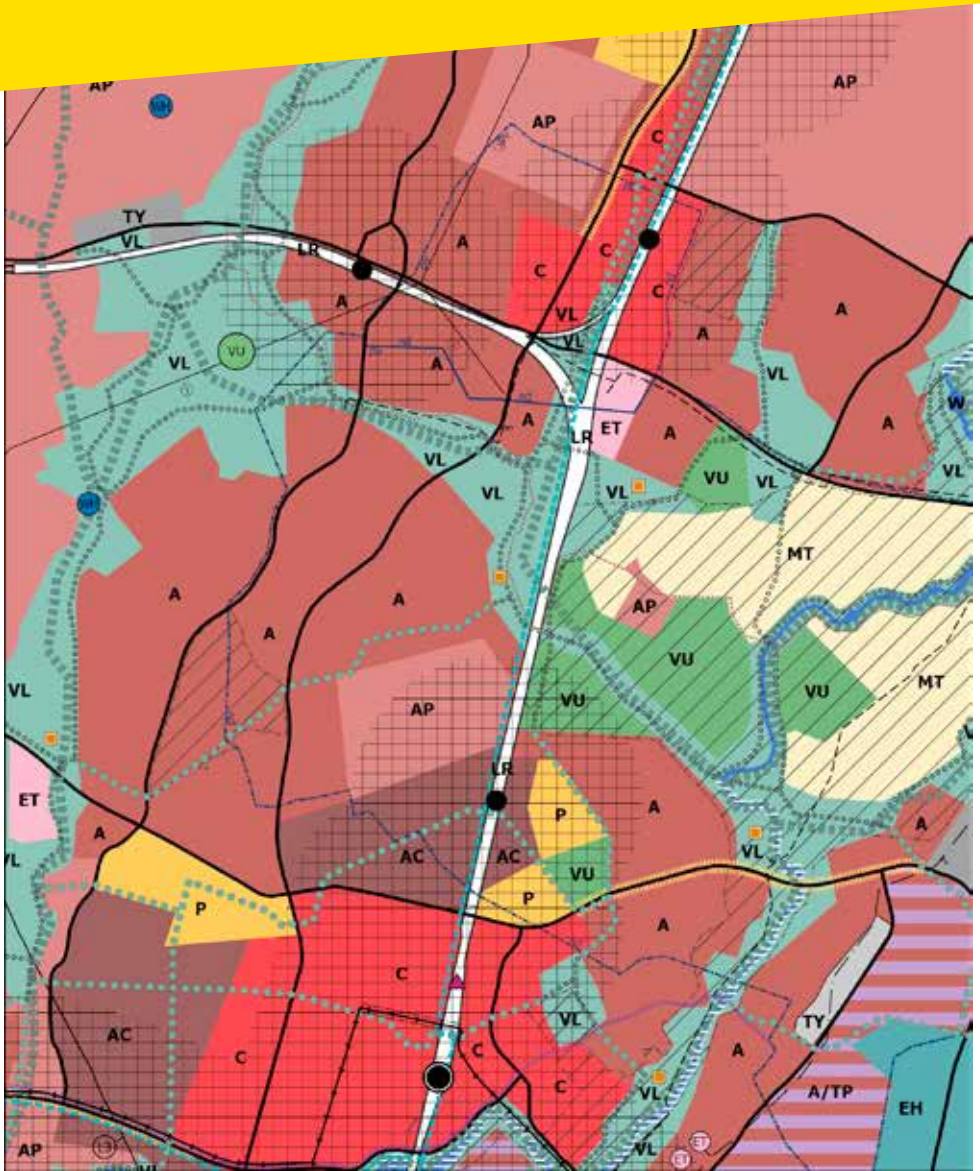
YLEISKAAVOITUS

Yleiskaavoituksen palveluyksikkö laatii strategisen tason kaupunkisuunnitelmia ja vastaa seudullisesta maankäytön yhteistyöstä. Yksikön erityisasiantuntijat osallistuvat seudullisiin ja paikallisiin suunnitteluhankkeisiin ja asemakaavoitukseen.

Kaupunki kehittyy yleiskaavan asettamien suuntaviivojen pohjalta. Yleiskaavan toteuttamisen ohjaamisessa huomioidaan muun muassa asunto- ja työpaikkavarannon riittävyys sekä kestävän kaupunkikehityksen edistäminen.

Vuonna 2026 käynnistetään osayleiskaavan laatiminen Petaksen ja Piispankylän alueelle. Vuosina 2026-2027 laaditaan Korson raidehankkeiden (Lentorata ja Itärata) vaiheyleiskaava. Vuonna 2027 käynnistyvän Hakkilan A/TP-alueen osayleiskaavan työohjelma laaditaan vuonna 2026.

Tuusulan kanssa yhdessä laadittava Kiilan Kiertolan kehityskuva valmistuu vuonna 2026. Kaupan selvitys valmistuu alkuvuodesta 2026.



KESTÄVÄ KAUPUNKI -
TIIMI SUUNNITTELEE LUONTOPOSITIIVISTA JA HYVINVOINTIA TUKEVAA KAUPUNKIA

Vantaan tavoitteena on olla luontopositiivinen vuonna 2030. Luontopositiivisuus tarkoittaa, että ihmisen toimista on luonnolle enemmän hyötyä kuin haittaa. Tähän pääsemiseksi on laadittu maankäytön luonnon heikentymättömyyden malli. Mallin mukaan ensisijaisesti haittaa luonnolle ei aiheuteta, mutta jos haittaa rakentamisen takia kuitenkin aiheutuu, voidaan haitta hyvittää tekemällä luonnonsuojelulain mukainen ekologinen kompensaatio.

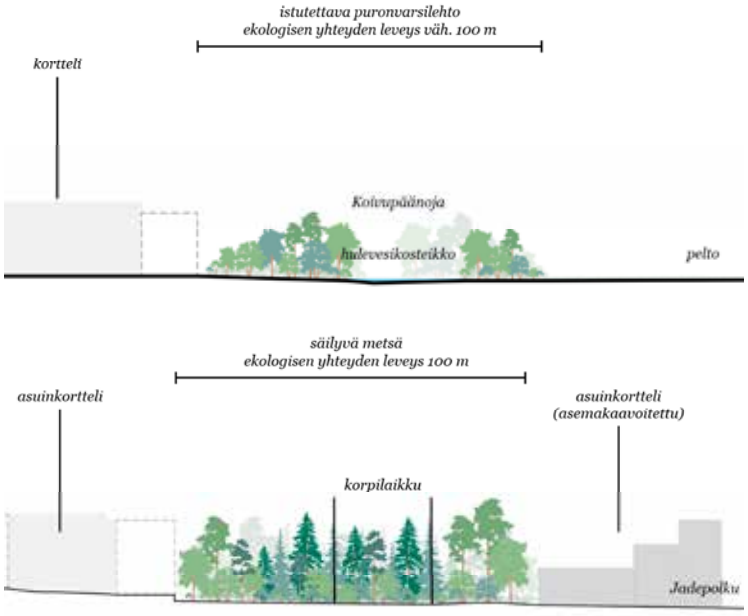
Jatkossa kaikissa alkavissa uusissa kaavoissa vältetään haittaa luonnon luontotyypeille, selvitetään luonnolle syntyvän haitan suuruus ja edellytetään haitan hyvittämistä. Hyvitysalueita Vantaalla selvitetään ja hyvityssuunnitelmia laaditaan. Alkavassa KYLKI – Kaupunkiseutu ja yritykset luontopositiivisuuden kirittäjinä -hankkeessa vauhditetaan luontoarvomarkkinoiden syntyä.

Viherrakenteen kehityskuvassa – Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA (2023) esitettiin kehittämistavoitteet virkistysalueille ja ekologiselle verkostolle. VIVA:ssa esitettyjä asioita viedään tarkemman asteiseen suunnitteluun. Viheralueiden mitoitusta ja saavutettavuutta arvioidaan SAAVU-työkalulla. Ekologisen verkoston kehittämisestä laaditaan hankekortteja.

Alueellisen vihertehokkuuden laskennalla voidaan arvioida viherrakenteen ekologista laatua, ilmastonmuutokseen sopeutumisen kykyä ja vaikutusta ihmisten hyvinvointiin. Laadimme laskentoja ja hyödynnämme niitä kaupunkisuunnittelussa. Laskuria hyödyntäen voimme tuottaa luontopositiivista kaupunkia rakennettaville alueille. Jatkamme myös tonttikohtaisen vihertehokkuuden arviointia.

EU:n ennallistamisasetus astui voimaan 18.8.2024. Kansallinen ennallistamisuunnitelma on tekeillä ympäristöministeriössä ja valmistuu 18.8.2026 mennessä. Ennallistamisuunnitelmassa asetetaan tavoitteet kaupunkivihreän ja latvuspeittävyyden määrälle. Osallistumme kansallisen ennallistamissuunnitelman laadintaan ja valmistaudumme tavoitetason edellyttämiin toimenpiteisiin.

Resurssiviisauden tiekartta päivitetään uudelle valtuustokaudelle. Toimialojen toimenpiteet määritellään kevään 2026 aikana.



Esimerkki viheralueita mitoittavasta suunnitelmasta. Eteläisen Kivistön keskustan viheralueiden kehittämissuunnitelma, luonnosaineisto. Leikkaukset: Nomaji.

LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

SEUDULLINEN SUUNNITTELU

Helsingin seudun kunnat jatkavat kuntarajat ylittävää maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamista ja suunnittelua MAL 2027 -suunnitelmassa.

Uudenmaan liitto laatii Uudenmaan 5. vaihemaakuntakaavaa (VISIO, Innovatiivinen vihreä siirtymä), joka täydentää lainvoimaista kaavakokonaisuutta vihreän ja puhtaan siirtymän teemoilla.

Vantaan naapurikuntien yleiskaavoitus jatkuu aktiivisena. Valmisteilla ovat muun muassa Helsingissä Östersundomin osayleiskaava, Espoon yleiskaava 2060, Sipoon yleiskaava 2050 ja Keravan Eteläisen Jokilaakson osayleiskaava.

Vantaa ja Tuusula jatkavat suunnitteluyhteistyötä Kiilan ja Ruotsinkylän alueella (Kiilan Kiertolan kehityskuva).

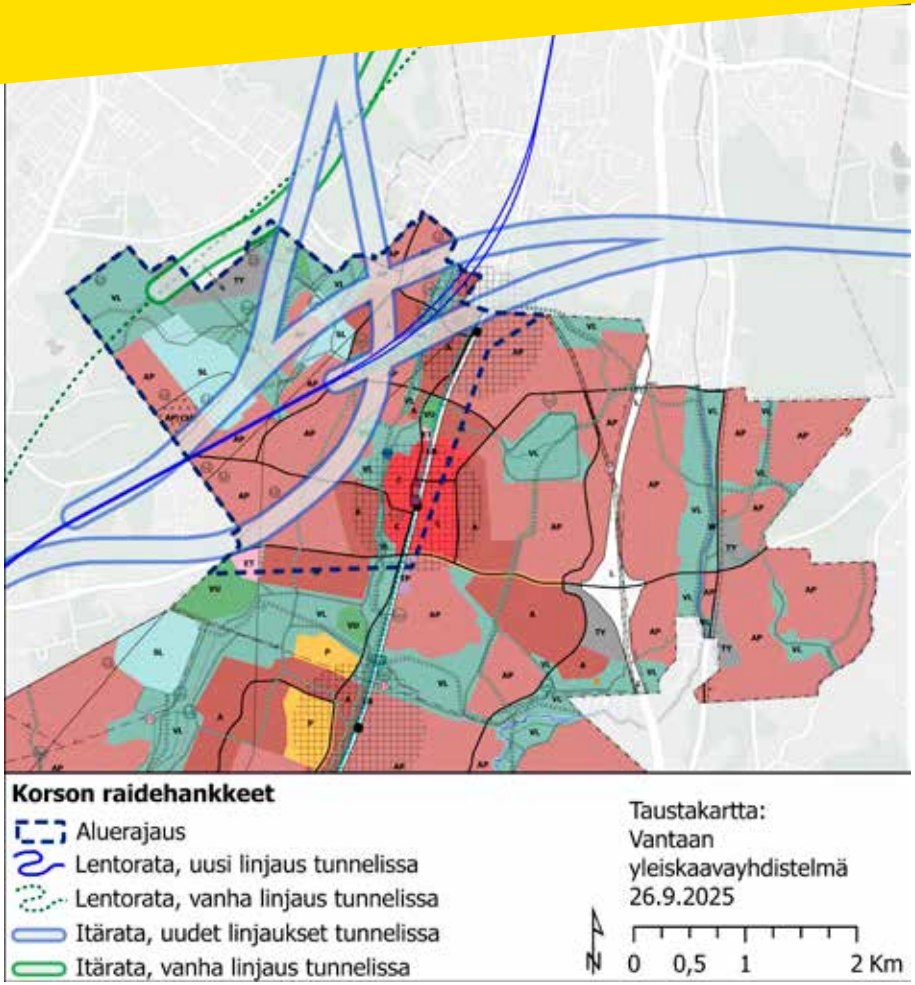
LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

KORSON RAIDEHANKKEIDEN VAIHEYLEISKAAVA

Lentorata Oy on ehdottanut Lentoradalle uutta lyhyempää linjausvaihtoehtoa lentoasemalta Korson kautta kohti päärataa. Myös Itärata Oy selvittää Lentoradan uuteen linjaukseen perustuvia linjauksia Korson alueella.

Uusia raidelinjauksia ei ole huomioitu Vantaan yleiskaavassa. Linjaukset kulkisivat tunnelissa Korson alueella. Raidehankkeiden yleis- ja ratasuunnitelman laatiminen edellyttää ratojen osoittamista yleiskaavassa sekä asemakaavojen laatimista ratoja, ajotunneleita ja huoltokuiluja varten.

Yleiskaavatyö käynnistyy vuoden 2026 alussa. Osallistumis- ja arviointisuunnitelma ja valmisteluaineisto asetetaan nähtäville vuoden 2026 aikana. Tavoitteena on asettaa kaavaehdotus nähtäville ja hyväksyä kaava vuoden 2027 aikana.

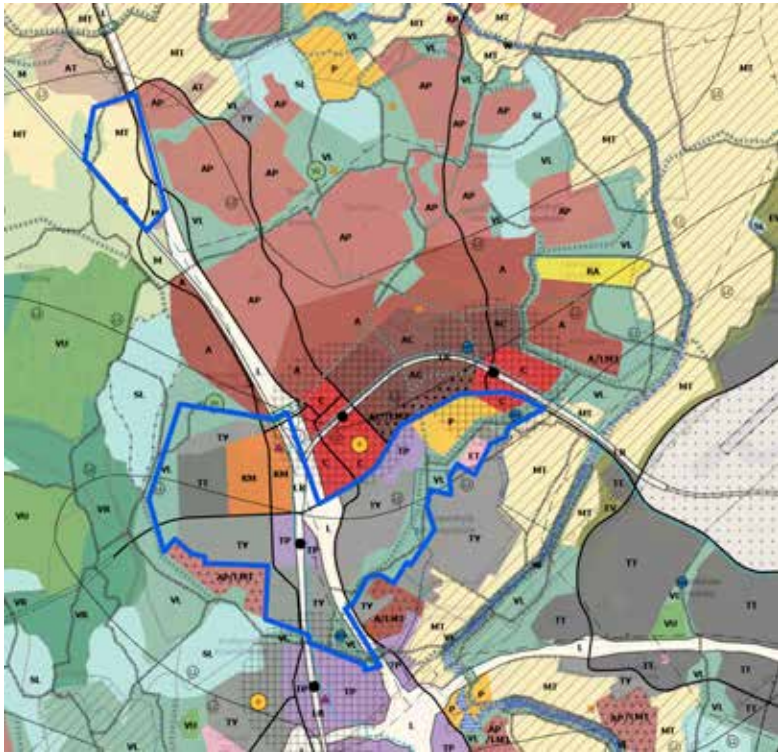


PETAS–PIISPANKYLÄ OSAYLEISKAAVA

Kehäradan liikennöinti vaatii uuden junavarikon lähiliikenteen junien poistuessa Ilmalan varikolta. Junavarikkoa ei ole osoitettu yleiskaavassa 2020. Varikon sijoittaminen edellyttää osayleiskaavaa ja asemakaavaa.

Junavarikon sijainnilla on merkittävä vaikutus koko alueen toimintojen ja liikenneyhteyksien kehitykseen ja laajuuteen. Varikon sijainti vaikuttaa myös Petaksen juna-aseman toteuttamismahdollisuuksiin. Sen lisäksi Petaksessa on merkittäviä luontoarvoja, joiden vaikutus maankäyttöön tulee arvioida tässä yhteydessä. Junavarikon vaihtoehtoinen sijainti on Keimolassa. Päätös varikon sijainnista tehdään osayleiskaavatyön aikana, ennen kaavaluonnoksen laatimista. Alueelle sijoittuvien työpaikkatoimintojen laajuutta ja luonnetta tutkitaan myös työn yhteydessä. Työssä tutkitaan myös kaupan ja viheryhteyksien sijoittumista Piispankylässä.

Osayleiskaavatyö käynnistyy osallistumis- ja arviointisuunnitelman laadinnalla vuonna 2026. Ennen osayleiskaavaluonnoksen laadintaa käydään alueen asukkaiden kanssa keskustelua alueelle laadittujen skenaarioiden pohjalta. Kaavaluonnoksen laatiminen edellyttää myös päätöstä Kehäradan junavarikon sijainnista. Tämä vaikuttaa työn aikatauluun. Tavoitteena on saada osayleiskaava hyväksymiskäsittelyyn vuonna 2030.

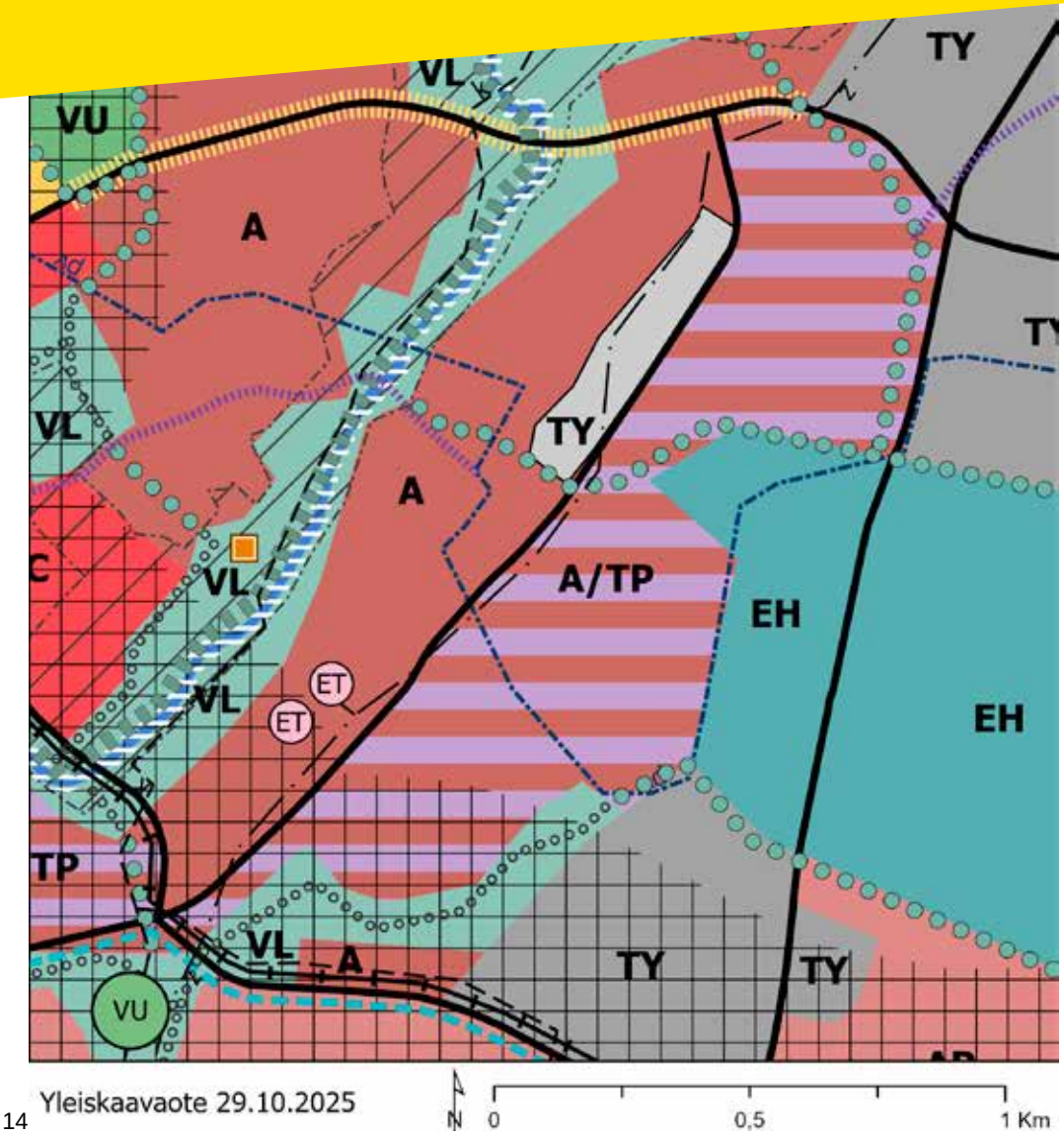


HAKKILAN A -/ TP-ALUEEN OSAYLEISKAAVA

Vantaan yleiskaavassa 2020 on Hakkilaan osoitettu laaja asumisen ja työpaikkojen alue (A/TP). Helsingin seudun MAL-sopimuksessa 2024-2035 on sovittu, että valtio luovuttaa ehdollisesti alueella sijaitsevat Hakkilan teollisuustontit, Hakkilan kuormauspaikan ja Santaradan alueet Vantaan kaupungille ilman korvausta. Omistusoikeuden siirtymisen ehtona on, että korvaavan Hosantien kuormauspaikan toteuttamiselle on laadittu Vantaan kaupungin ja Väyläviraston välillä toteuttamissopimus. Suunnittelualueeseen kuuluu myös yleiskaava A/TP-alueen länsipuolinen yleiskaavan TY-alue, jonka Helsingin hallinto-oikeus kumosi Vantaan yleiskaavasta 2020.

Alueen kehittämistä ohjaamaan tarvitaan Vantaan yleiskaava 2020:tä tarkempi osayleiskaava. Alueen kehittämistarpeet ja -edellytykset tutkitaan osayleiskaavatyössä.

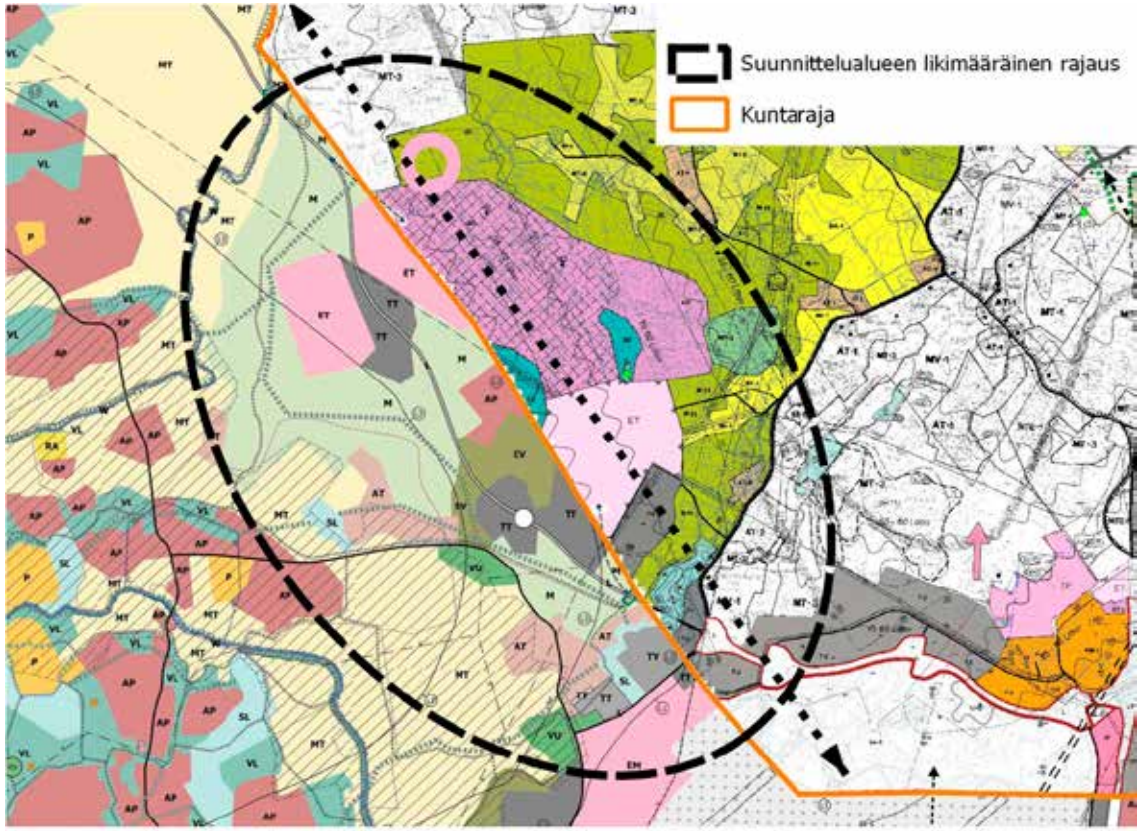
Osayleiskaavatyölle laaditaan työohjelma vuonna 2026. Osayleiskaavan laatiminen on tarkoitus saattaa vireille vuoden 2027 aikana osallistumis- ja arviointisuunnitelman laatimisella.



KIILAN KIERTOLAN KEHITYSKUVA

Vantaan ja Tuusulan rajalla sijaitsevalle Kiilan–Ruotsinkylän alueelle (Kiilan Kiertola) laaditaan kuntien yhteinen kehityskuvatyö, joka valmistuu vuonna 2026. Kyseessä ei ole oikeusvaikutteinen kaavahanke, vaan tarkempaa suunnittelua tukeva työ, johon eri osapuolet sitoutuvat.

Kehityskuvatyön tavoitteena on luoda edellytyksiä kiertotalouden ja vihreän siirtymän yritystoiminnalle, yhteensovittaa alueen maankäyttöä ja liikennettä sekä huomioida ympäristöhäiriöiden rooli alueen suunnittelussa. Osana kehityskuvatyötä alueelle laaditaan liikennesuunnitelma, jossa selvitetään alueen liikenneverkon kehittämistä huomioiden myös maantie 152:n jatkeen (ns. Kehä IV) mahdollinen toteutuminen.



Vantaan ja Tuusulan yleiskaavojen ja osayleiskaavojen epävirallinen yhdistelmä.

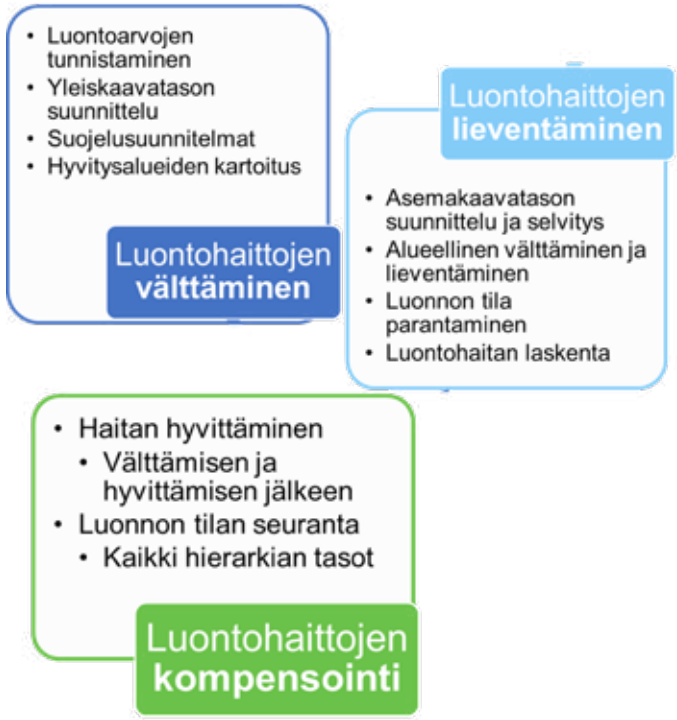
LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

LUONNON HEIKENTYMÄTTÖMYYS

Luonnon heikentymättömyyden mallin toteuttamista jatketaan ja jatkossa kaikkiin uusiin kaavoihin sisällytetään luontohaitan laskenta ja, luontohaitan kohdistuessa luonnon luontotyypeille, otetaan ekologisen kompensaation toteuttaminen käyttöön. Sekä luontohaittaan että ekologisen kompensaatioon tarvittavia tarkasteluja ja laskentoja laaditaan ja näihin vaadittuja toimia jalkautetaan luonnon heikentymättömyyden toteuttamisen saavuttamiseksi. Luonnon heikentymättömyyden tietotaitoa jaetaan koulutuksin ja tietoiskuin sekä kaupungin sisällä että laajemmin sidosryhmille ja yhteistyökumppaneille.

Luonnon heikentymättömyyden toteuttaminen vaatii ekologisen kompensaation hyvitysalueiden olemassa oloa. Hyvitysalueiden kartoittamista kaupungin omistamilta alueilta jatketaan. Näitä alueita voidaan tarpeen mukaan käyttää kaupungin omien hankkeiden luontohaitan hyvittämiseen. Vantaa on myös etulinjassa luonnon heikentymättömyyden ja ekologisen kompensaation kehittämisessä sekä tiiviisti mukana valtakunnallisen luonnonarvomarkkinoiden toteuttamisen kehittämisessä.

Luonnon heikentymättömyyden ja luontopositiivisuuden toteuttamiseen tarvittavat Vantaan luontotyyppien ekologisen tilan selvitykset jatkuvat. Vuoden 2026 aikana lähdetään tarkastelemaan ja mahdollisuuksien mukaan toteuttamaan luonnon heikentymättömyyden laajentamista luontopositiivisuuden puolelle muun muassa alueellisen viherkertoimen avulla ja tehostamalla luontopositiivista yhteistyötä alueen eri toimijoiden kanssa.



KYLKI – KAUPUNKISEUTU JA YRITYKSET LUONTOPOSITIIVISUUDEN KIRITTÄJINÄ

KYLKI – Kaupunkiseutu ja yritykset luontopositiivisuuden kirittäjinä -hankkeessa Vantaan kaupunki, Laurea, Metropolia ja Suomen ympäristökeskus (Syke) yhteistyössä edistävät pääkaupunkiseudun yritys- ja elinkeinosektorin siirtymää kohti luontopositiivista liiketoimintaa sekä kaupunkien siirtymää kohti luontopositiivisuutta. Hankkeen tavoitteena on edistää luontopositiivisia ratkaisuja, jotka tukevat kestävää liiketoimintaa ja ympäristövastuullisuutta sekä kaupunkien luontotavoitteiden saavuttamista. KYLKI-hankkeelle on myönnetty rahoitus vuosille 2026-2027.

Luonnon heikentymättömyyden malli on Vantaalla otettu käyttöön maankäytön suunnittelussa. Mallin mukaan kaikki luonnolle aiheutettu haitta on hyvitettävä, jos haittaa ei voida välttää. Tämä edellyttää hyvitysmarkkinoiden syntymistä. KYLKI-hankkeessa nopeutetaan hyvitysmarkkinoiden syntyä ja edistetään niiden houkuttelevuutta investointikohteena.

Hankkeessa kehitetään mallinnus- ja analyysityökaluja, joiden avulla yritykset ja kaupungit voivat arvioida ja vähentää toimintansa vaikutuksia luonnon monimuotoisuuteen ja luontojalanjälkeen. Hankkeessa kehitetään sinivihreän infrastruktuurin suunnittelu- ja hankintakriteereitä erityisesti luonnon monimuotoisuuden näkökulmasta.

ALUEELLINEN VIHERTEHOKKUUS

Vihertehokuudella tarkoitetaan alueen kasvillisuus-peitteisten pintojen kertoimella painotettua suhdetta rakennettuihin ja päällystettyihin pintoihin. ARVO – viherrakenteen arviointi ja vahvistaminen maankäytön suunnittelussa -hankkeessa valmistuu vuonna 2025 alueellinen viherkerroin -työkalu. Työkalulla voidaan arvioida viherrakenteen ekologista laatua, ilmastonmuutokseen sopeutumisen kykyä ja vaikutusta ihmisten hyvinvointiin. Erilaiset luontotyypit saavat korkeampia tai matalampia pisteitä laskennassa sen mukaan, miten ne vaikuttavat näihin. Laskenta tehdään nykytilanteesta ja suunnitelmaluonnoksesta, jolloin suunnitelman ratkaisuja voidaan parantaa.

Jatkossa kaikista niistä kaavarungoista ja asemakaavoista sekä harkinnan mukaan osayleiskaavoista, joilla on merkittävä vaikutus viherrakenteeseen, laaditaan laskenta alueellinen viherkerroin -työkalulla. Laskennan tavoitteena on valita sellaisia kaupunkirakenteen ratkaisuja, joissa viherrakenne tuottaa mahdollisimman paljon hyötyjä ihmisille ja luonnon monimuotoisuutta, laskurilla todennettuna.

Laskennasta vastaa kestävä kaupunki -tiimi yhteistyössä asemakaavoituksen kanssa.

Viherrakenne tuottaa kaupungissa monenlaisia hyötyjä. (Alkuperäinen kuva: ARVO – Viherrakenteen arviointi ja vahvistaminen kaupunkien maankäytön suunnittelussa –hanke)

ASEMAKAAVOITUS

TULEVAISUUS ASUU VANTAALLA

Asemakaavayksikkö tukee Vantaan kaupungin kasvua, kehitystä ja elinvoimaa laatimalla asemakaavoja, asemakaavan muutoksia sekä poikkeamispäätöksiä. Lisäksi yksikkö laatii laajempia alueellisia tarkasteluja, kuten kehityskuvia, suunnitteluperiaatteita ja kaavarunkoja. Työmme perustuu kaupunkistrategian suuntaviivoihin ja yleiskaavan asettamiin raameihin. Tavoitteena on varmistaa laadukkaan ja viihtyisän kaupunkiympäristön rakentuminen sekä mahdollistaa Vantaan tasapainoinen ja kestävä kasvu.

Asemakaavoituksella säädellään alueiden käyttötarkoituksia, rakentamisen määrää ja sijoittumista sekä muita kaupunkikuvaan ja ympäristöön vaikuttavia tekijöitä. Kaavoilla luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen riittävyydelle ja saavutettavuudelle sekä toimivalle liikennejärjestelmälle. Rakennetun ja luonnonympäristön erityiset arvot voidaan turvata asemakaavalla.

Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelma 2026–2028 kokoaa tiedot ohjelmakaudella käynnistyvistä ja jatkuvista kaavahankkeista ja niiden aikatauluista. Suunnitelmassa on mukana 134 kaavahanketta, joiden arvioidaan mahdollistavan noin 1,15 miljoonaa k-m² uutta rakentamista. Suunnitelma painottuu aiempaa vahvemmin työpaikka- ja yrityskaavoitukseen, mikä tukee kaupungin kilpailukykyä ja elinvoimaa. Kaupunkistrategian mukaisena strategisena hankkeena ratikkakaupungin kaavoittaminen näkyy niin kaavoitussuunnitelman painotuksissa kuin myös asemakaavoitusyksikön tavoitteissa. Asuntorakentamisen osalta merkittävä osa kaavoitettavasta kerrosalasta sijoittuu ratikan kestävän kasvun vyöhykkeelle, mikä tukee joukkoliikenteen ja tiiviin kaupunkirakenteen kehittämistä.

Pidemmällä aikavälillä asemakaavoituksella mahdollistamme ratikan kiinteistötaloudellisten tuottojen toteutumista. Laadukkaat ja riittävät palvelut edistävät ratikan varren sosiaalisesti kestävää kasvua ja ovat tärkeä vetovoimatekijä ratikkakaupungin uusilla ja olemassa olevilla asuinalueilla. Yksikkömme osallistuu aktiivisesti yhteistyöhankkeisiin sekä kehittää toimintaansa jatkuvasti. Vuonna 2026 kehitystyön painopiste on uuden alueidenkäyttölain edellyttämien muutosten tunnistamisessa ja käytäntöön viemisessä sekä luontopositiivitiivisuuden tavoitteiden sisällyttämisessä prosesseihimme. Lisäksi panostamme uuden investointien ohjausmallin pilotoimiseen, organisaation kyvykkyyden kehittämiseen, tiedolla johtamiseen ja Matti-järjestelmän yhä tehokkaampaan hyödyntämiseen suunnittelutyössä, jotta voimme vastata entistä paremmin kaupungin strategisiin tavoitteisiin ja kilpailukyvyn vahvistamiseen.

Asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelman 2026-2028 valmistelussa ovat korostuneet yhteistyö, avoimuus ja vuorovaikutus eri sidosryhmien kanssa. Kaavoitussuunnitelma työssä olemme pilotoineet uuden investointien ohjausmallin johtamisjärjestelmää. Kaavoitussuunnitelma toimii myös viestintävälineenä ohjelmoitujen hankkeiden resurssitarpeista. Osallisten suuntaan kaavoitussuunitelma mahdollistaa ennakoivan reagoinnin kaupunkiympäristön muutoksiin.

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET
RATIKKAKAUPUNKI STRATEGISENA HANKKEENA

Ratikan rakentumisen myötä Vantaasta tulee Suomen neljäs ratikkakaupunki. Ratikan reittiä ympäröivät alueet Hakunilassa, Tikkurilassa ja Aviapoliksessa ovat Vantaan merkittävä kasvusuunta tulevina vuosikymmeninä sekä työpaikkojen, palveluiden että asuntojen suhteen. Ratikkakaupungin kehitys yhdistää ja kytkee seudun eri alueita ja toimintoja toisiinsa. Ratikka lisää Vantaan vetovoimaa: laadukas ja esteetön joukkoliikenneyhteys uudistaa katu- ja kaupunkikuvaa. Monipuolisella asunto- ja palvelutarjonnalla houkuttelee uusia asukkaita reitin varrelle työpaikkojen läheisyyteen. Vuosien 2026-2028 kaavoitussuunnitelmassa näkyvät viimeisten neljän ratikan rakentamisen mahdollistavan asemakaavan ohella useat ratikkakaupungin kehittämiseen liittyvät asemakaavan muutokset ratikan varrella.

Tavoiteena on viihtyisä, saavutettava ja laadukas kaupunkiympäristö, joka tarjoaa niin uusille kuin nykyisille käyttäjilleen monipuolisia vaihtoehtoja sujuvan arjen tarpeisiin. Erityisesti kiinnitämme huomiota alueiden sosiaaliseen kestävyyteen ja palveluiden tuottamisen oikea-aikaisuuteen ennakoimalla päiväkotien ja muiden tarpeellisten lähipalveluiden tarpeen hyvissä ajoin. Kaavoitussuunnitelmassa 2026-2028 ratikan vyöhykkeelle sijoittuu 52 kaavahanketta ja sinne kaavoitetaan liki 300 000 k-m² uutta asuin-, palvelu- ja työpaikkarakentamista. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on kaavoittaa 100 000 k-m2 uutta kerrosalaa (netto) ratikan kaavarungon alueelle.

Aviapoliksen juna-aseman pohjoispuolelle toimitiloja.
© Sarc Atkkitehdit

Ratikkakaupunki

Hankenostot:

- Annefredin ratikkapysäkin ympäristöä kehitetään monipuolisena kaupunkirakenteena asumisen, työpaikkojen, kivijalkatilojen ja lähikaupan sijoittumiselle. (0025586 Rälssitie 6, 002514 Annefred pohjoinen = Rälssitie 7, 002571 Asumista Rälssitien ja Äyritien risteykseen)
- Fazerila-Santamalmin alueelle Vaaralassa kaavoitetaan ratikkakaupunkiin liittyvä, monipuolinen asuin- ja työpaikka-alue, johon tulee mm. päiväkoti ja mahdollisesti päivittäistavarakauppa. Alueelle on järjestetty suunnittelukilpailu yhteistyössä Ab Karl Fazer Oy:n kanssa. Seuraavaksi valmistellaan asemakaavat. (931700 Fazerila-Santamalmi)
- Länsimäen keskustakortteliin suunnitellaan palveluita (002652 Länsimäen keskustakortteli)
- Tikkurilassa useat kaavamuutoskohteet tiivistävät keskustaa asuntoja, työpaikkoja ja kaupallisia palveluita tarjoten. (mm. 002658 Asematien korttelit, 002538 Unikkotie 10, 002611 Kielotie 7, 002551 Horsmapolku)
- Väritehdas 1 kaavamuutos aloittaa Tikkurilan Väritehtaan alueen muutoksen. Tavoitteena on Tikkurilan keskustan laajenemisalue, jossa on monipuolista asumista ja työpaikkoja sekä päiväkoti ja koulu. Alue tukeutuu Kuninkaalantiehen, jokirannan virkistysympäristöön ja Kuninkaalanmäen kulttuuriympäristöön. (002494 ja 002494va Väritehdas 1)

Väritehtaan kaavarungon alue

Fazerila-Santamalmin suunnittelukilpailun yleisöäänestyksen suosikki ”Sweet Green”.

Rälssitie 6 Aviapoliksessa. © ARCO Architecture Company

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET

HOUKUTTELEMME VANTAALLE OSAAJIA JA YRITYKSIÄ

Työpaikkakaavoituksella varmistamme, että yritysten on helppo tulla Vantaalle ja kukoistaa täällä. Erilaisten kaavahankkeiden avulla edistämme kaupungin ja sen eri osien vetovoimaa, parannamme yritysten toimintaedellytyksiä, varmistamme verotuloja ja turvaamme työpaikkojen saatavuuden. Luomme elämyksellistä Vantaata tukemaan paikallista palveluliiketoimintaa kaavoittamalla uusia tai mahdollistamalla tilapäisiä tapahtumatiloja.

Elinvoimaista kaupunkia kaavoitamme myös yritysten kanssa yhteistyössä. Uusien työpaikkojen kannalta keskeisimmäksi sijoittumisen kriteeriksi on noussut hyvän saavutettavuuden ohella muun kaupunkiympäristön vaatimukset. Varsinkin toimitilaa halutaan rakentaa mieluiten melko valmiiseen kaupunkirakenteeseen osaksi toimivaa arjen ympäristöä. Vantaan sijainti Kehä III ja useiden pääväylien varrella houkuttelee kaupunkiin myös tuotanto-, palvelu- ja logistiikka-alan yrityksiä, joille tämä sijainti mahdollistaa toiminta-alueeksi koko pääkaupunkiseudun. Varsinkin Aviapoliksen alueella on tunnistettu potentiaalia lentokentän ja yritysten lähekkäisen sijoittumisen mahdollisuudesta.

Ratikan vyöhyke on nousemassa koko pituudeltaan tärkeäksi tulevaisuuden toimitilojen ja muidenkin työpaikkojen sijoittumisen paikaksi. Laajemmissa aluekehityshankkeissa kuten Fazerila-Santamalmin ja Väritehtaan kaavahankkeissa sekä kaupunkikeskustojen (Aviapolis ja Tikkurila) kaavamuutoshankkeissa on toiminnallisesti sekoittuneen kaupunkirakenteen tavoite hyvin tärkeä, sillä se mahdollistaa vanhojen toimi- ja työtilojen kunnostamisen tai korvaamisen uudella työpaikkarakentamisella. Erityisesti keskustoissa onkin jatkossa yhä tärkeämpää säilyttää työpaikkarakentamista ja lisätä työpaikkoja. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on saada työpaikkakerrosala koko kaupungin alueella nousuun.

Technopoliksen työpaikka-alueen laajennus Aviapoliksessa. © L-arkkitehdit

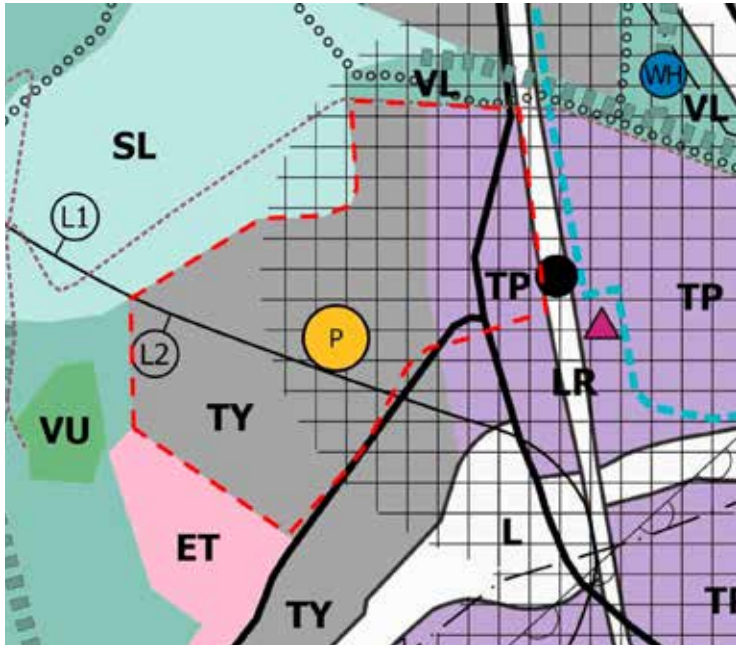
Houkuttelemme Vantaalle osaajia ja yrityksiä

Hankenostot:

- Vehkalassa alueella kaavoitamme kaupungin maa-alueita kaupungin yritystonttitarjontaa varten merkittävät luontoarvot huomioiden. (251600 - Vehkalan Härkälenkki, 251500 - Vehkalan länsipuoli 2)
- Myyrmäessä valmistelemme innovaatiokaavaa alueen työpaikkakehityksen vauhdittamiseksi. (015000 Myyrmäen innovaatiokaava (MYBA) kehityskuva)
- Tammistossa tutkimme kaupan potentiaalia ja sen liikennetuotosta yleiskaavan mukaisilla kaupan alueilla ja tulevien asemakaavamuutosten pohjaksi.(050700 Tammiston kaupat -kaavarunko)
- Voimassa olevaa asemakaavaa muutetaan niin, että jätevoimalan kiinteistölle voitaisiin rakentaa sekajätteen lajittelulaitos sekä jätteen poltossa muodostuvan hiilidioksidin talteenottolaitos. (920600 ja 920500ma Pitkäsuontie 10)
- Fazerilassa suunnittelemme uutta asuin-, yritys- ja palvelualuetta. Synergiaetuja liiketoiminnan suunnitteluun haetaan alueen viereisiltä muilta toiminnoilta, Fazerista ja Valiolta. (931700 Fazerila-Santamalmi)
- Kiilassa Varpukalliontien pohjoispuoleiselle alueelle on tavoitteena kaavoittaa työpaikkatontteja tilaa vaativalle toiminnalle. (002616 – Varpukalliontie)
- Technopoliksen työpaikka-alueen laajennus Aviapoliksessa. Aviapoliksen juna-asemien läheisyyteen osoitteessa Teknobulevardi 7, 9 ja 11 kaavoitetaan toimitilarakennusten korttelialue. Aluetta kehitetään toimivana, muuntojoustavana ja laadukkaana työpaikkaympäristönä ja parannetaan alueen sisäisiä yhteyksiä. (002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11)

Teknobulevardi 7, 9 ja 11. © L-arkkitehdit
Vehkalan länsipuoli 2

Fazerila-Santamalmi. © Arkkitehtitoimisto K2S
Pitkäsuontie 10



KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET

TURVAAMME LUONNON HYVINVOINNIN JA ILMASTOKESTÄVÄN TULEVAISUUDEN

Vantaan kaupungin tavoitteena on olla hiilineutraali ja luontopositiivinen vuonna 2030. Tavoite on asemakaavoituksen pitkäjänteisyys huomioon ottaen kunnianhimoinen, mutta sitäkin tärkeämpi. Nyt tehdyt valinnat vaikuttavat siihen, millaisessa kaupungissa tukevaisuuden vantaalaiset asuvat ja toimivat. Luontopositiivisuus, resurssiviisaus ja hiilineutraalisuus ovat kaupungin kaikkea toimintaa läpileikkaavia teemoja ja hyödyttävät kaupungin taloutta ja ihmisten hyvinvointia.

Asemakaavoituksen lähtökohtana hiilineutraalisuuden edistämiseksi on hiilineutraalisuusprosessi kaavoituksessa. Prosessiin liittyy tutkimista, tavoitteiden asetantaa, toteutusta ja seurantaa. Prosessin ytimessä on kestävät suunnitteluratkaisut, joita arvioidaan ilmastoselvityksellä nimellä hiilineutraalisuusselvitys: kaupungin maalla Planectilla ja yksityisellä maalla hanke selvittää. Lisäksi kaikissa kaavoissa arvioidaan ilmastovaikutukset, jotka kirjataan kaavaselostukseen. Hiilineutraalisuuteen ohjataan esimerkiksi asemakaavamääräyksillä. Toimenpiteet hiilineutraalisuuden saavuttamiseksi liittyvät moneen aiheeseen kuten esimerkiksi rakentamiseen, energiaan, liikenteeseen, kiertotalouteen ja hiilinieluihin.

Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on, että 80 % uudesta asuntokerrosalasta sijoittuu yleiskaavan määrittelemälle kestävän kasvun vyöhykkeelle. Lisäksi jatkamme Planect-laskurin (asemakaavojen vähähiilisyyden arviointi) käyttöä sekä tonttikohtaisen vihertehokkuuden tavoitetason määrittelyä kaikissa asemakaavoissa. Saamme myös käyttöön ARVO-hankkeessa kehitetyn alueellisen vihertehokkuuden laskurin, jota käytämme merkittävästi kaupunkivihreän määrään tai laatuun vaikuttavissa kaavoissa ja kaavarungoissa. Alueellisen viherkertoimen laskeminen varsinkin laajemmissa aluekokonaisuuksissa, kuten kaavarungoissa, turvaa riittävän viherrakenteen säilymistä ja rakentamista tiivistyvässä kaupungissa. Kaikissa merkittäviä maamassoja tuottavissa asemakaavoissa arvioidaan jo kaavoitusvaiheessa maamassojen hyödyntämisen mahdollisuus ensisijaisesti suunnittelualueella ja toissijaisesti jossain muualla.

Vuoden 2025 aikana Vantaa on ensimmäisenä kaupunkina toteuttanut luonnonsuojelulain mukaisen ekologisen kompensaation osana asemakaavahanketta ja näyttänyt suuntaa koko muulle Suomelle. Strategiakauden tavoitteena on luontohaitan hyvittäminen kaikissa niissä asemakaavoissa, joissa aiheutetaan haittaa luonnonsuojelulain mukaisille luontotyypeille. Tavoitteen toteutuminen edellyttää koko kaupungin kattavan luontotyyppiselvityksen edistymistä sekä kompensaatiomarkkinan syntymistä.

Turvaamme luonnon hyvinvoinnin ja ilmastokestävän tulevaisuuden

Hankenostot:

- Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolella on pilotti uudenlaisen energiajärjestelmän edistämisessä, jossa hyödynnetään hybridiratkaisua. Vähintään puolet alueen lämmitysenergiasta toteutetaan paikallisesti uusiutuvalla energialla ja loput myös päästöttömästi mm. kaukolämpöverkon avulla. Hankkeessa on noudatettu hiilineutraalisuusprosessia ja tehty hiilineutraalisuusselvitys, jonka myötä kaavassa huomioidaan energian lisäksi myös muita osa-alueita päästöjen vähentämiseksi kuten rakentaminen, liikenne, hiilinielut ja –varastot ja ilmastonmuutokseen sopeutuminen. (002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolella)
- Vantaan Energian hiilidioksidin talteenotto- ja varastointilaitos (920600 ja 920500ma Pitkäsuontie 10)
- Sortti-aseman kaavamuutos Varistossa edistää kiertotaloutta. (002583
- Riipilään Strandkullan peltoalueille on tavoitteena sijoittaa aurinkopaneelikenttiä ja sähköasema. (320200 - Strandkullan aurinkopuisto)
- Rauhalanlaakson kaavarungon alueella säilytetään kaikki nykyiset metsät. Rakentamisen alueet sijoittuvat pääosin nykyisille pelloille. (021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko)

Rauhalanlaakso, leikkaus Linnanmetsän reunalta. Rakentaminen sijoittuu nykyisen pellon reunaan.

Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolella.

LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET

LISÄÄMME KAUPUNKIKESKUSTEN VIIHTYISYYTTÄ

Kaupunkikeskusten kehittäminen on keskeinen osa asemakaavoituksen kaavoitussuunnitelmaa vuosina 2026-2028. Keskustoja kehitetään asumisen, palveluiden ja työpaikkojen alueiksi usealla kaavatasolla. Kaavarungot ja laajat asemakaavaluonnokset luovat perustan yksittäisille kaavaratkaisuille. Tavoitteena on luoda laadukkaita, elinvoimaisia, monipuolisia ja kestävän kehityksen periaatteita noudattavia keskustoja, jotka tukevat kaupungin kasvua, yritystoimintaa ja palveluiden saavutettavuutta. Myös kaupunkivihreän sekä riittävien ja saavutettavien virkistäytymisen paikkojen, kuten puistojen, varmistaminen on tärkeää kaupunkimme tiiveimmin rakennetuilla alueilla.

Tavoitteena on turvalliset, viihtyisät ja aktiiviset kaupunkitilat, joissa on vetovoimaa ja toimintoja. Luomme edellytyksiä sujuvalle asioinnille, työpaikoille ja kaupallisille palveluille sekä tapahtumille, jotka houkuttelevat ihmisiä laajemmalta alueelta. Panostamme erityisesti asemanseutujen viihtyisyyteen ja turvalliseen arkeen. Keskustarakentaminen toteutetaan laadukkaasti, säästäen luontoa ja turvaten riittävät viher- ja virkistysalueet.

Erityisenä haasteena keskustoissa on tunnistettu työpaikkojen säilyminen. Asuminen kivijalkaliiketiloineen ei yksin riitä toiminnallisesti monipuolisen ja elinvoimaisen keskustarakenteen synnyttäjäksi. Strategiakaudella asemakaavoituksen tavoitteena on, ettei työpaikkarakentamisen määrä keskustoissa vähene.

Huberilan lähikeskus Aviapoliksessa
© Uusi Kaupunki Kollektiivi Oy

Lisäämme kaupunkikeskusten viihtyisyyttä

Hankenostot:

- Korson keskustakorttelit
- Koivukylän kaavarunko
- Länsimäen keskustakortteli
- Kivistön kaupan kaava
- Väritehtaan alueen asemakaavoitus
- Tikkurilan Asematien korttelit
- Myyrmäen ydinkeskusta
- Martinlaakson keskustasuunnitelma
- Aviapoliksen keskusta Aviabulevardin varrella
- Muuran ja Huberilan lähikeskukset

Korson keskustakorttelit. © Tengbom arkkitehdit

Aviapoliksen keskusta Aviabulevardin varrella. Ramboll Finland Oy.

Martinlaakson keskustasuunnitelma

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET

MONIPUOLISTAMME ASUMISEN VAIHTOEHTOJA

Kaupunkisuunnittelulla haluamme varmistaa hyvän asuinympäristön kaikenlaisille asukkaille. Asemakaavojen tulee tarjota edellytykset aktiivisille ja viihtyisille asuinalueille, monipuoliselle ja laadukkaalle asuntosuunnittelulle sekä riittäville palveluille.

Aikaisempien vuosien vauhdikas asuntorakentaminen on tuottanut uudenlaisen kerrostuman aiempaa pienemmistä asunnoista koostuvia verrattain suuria asuinrakennuksia ja monimutkaisia hankkeita. Takavuosien sijoitusasuntobuumi on vaikuttanut rakennettujen asuntojen keskipinta-alaan sitä pienentäen, eikä vuoden 2024 alusta asti voimassa ollut kerrostalohankkeita koskeva pinta-alasääntely ole vielä juurikaan ehtinyt vaikuttaa rakentuvien asuntojen keskipinta-aloihin. Tämä asia yhdistettynä valtion leikkauksiin asumisen tuissa on vallitsevassa taloussuhdanteessa heijastunut Vantaan väestörakenteeseen ja talouteen.

Jatkossa asemakaavoituksen tavoitteena on kääntää yksipuolistunut asuntotarjonta erilaisia asumisen toiveita ja tarpeita paremmin huomioon ottavaan suuntaan. Vain monipuolisia asumisen ratkaisuja tarjoamalla voimme lieventää aiemmin rakentuneen yksipuolisen asuntotarjonnan aiheuttamia seurannaisvaikutuksia.

Monimuotoinen ja laajalla skaalalla erilaisia asumisen mahdollisuuksia tarjoava kaupunkiympäristö tai asuinalue mahdollistaa myös muuttuvien tarpeiden täyttymisen erilaisissa asumispolun vaiheissa. On tärkeää, että kotia voi vaihtaa kuhunkin elämäntilanteeseen sopivaksi haluamansa alueen sisällä. Ympäristöönsä sitoutuneet ja asuinpaikkansa itse valinneet asukkaat haluavat vaikuttaa ja osallistua ympäristönsä kehittämiseen. Vahva ja hyvinvoiva yhteisö tukee turvallisuuden kokemusta sekä toiminnallista aktiivisuutta ominaisuuksiltaan erilaisilla asuinalueilla.

Asumisen laatua voimme parantaa asemakaavoissa muun muassa kaupunkitilaan ja toimintoihin, hankekokoon, rakennustypologioihin sekä pysäköinti- ja piharatkaisuihin vaikuttamalla. Asuntojen laatu on noussut mediassa esiteltyjen erittäin tehokkaiden asuntoratkaisujen myötä uudenlaiseen keskusteluun. Tavoitteen laadukkaasta asuntorakentamisesta tulisi jatkossa ulottua kaupunkikuvallisia, monimuotoisuus- tai kestävyysratkaisuja syvemmälle, kuten asuinhuoneiden riittävään kokoon tai tilojen muuntojoustavuuteen. Kokonaisvaltaisen muutoksen läpiviemiseen tarvitsemme kuitenkin yhteiset tavoitteet rakennuttaja- ja rahoittajatahojen kanssa.

Kaupunkisuunnittelussa tavoitteena on lähipalveluiden kaupunki, jossa palveluiden verkosto tuotetaan asukkaiden, yritysten, kaupungin ja muiden toimijoiden yhteistyönä. Varsinkin julkisten palveluiden riittävyys ja laatu on tärkeä vetovoimatekijä kaupungille. MAL-sopimuksen mukaisesti asemakaavoituksen tavoitteena on huolehtia siitä, että asuntotuotantoon soveltuva asemakaavavaranto

Monipuolistamme asumisen vaihtoehtoja

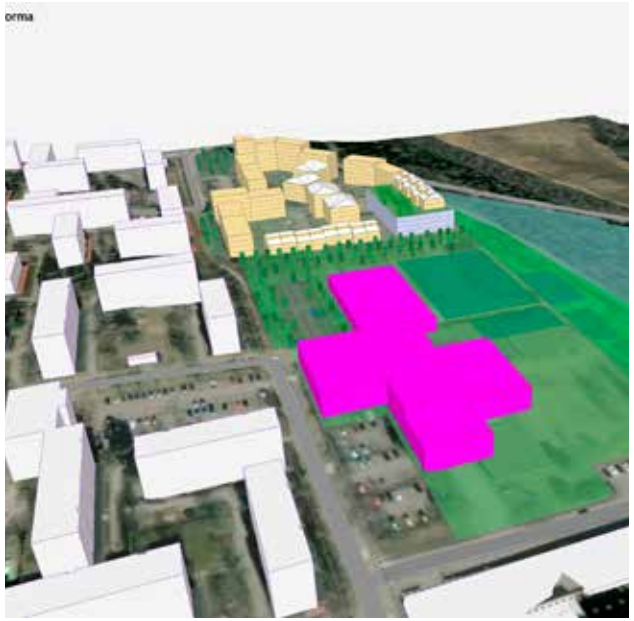
vastaa viiden vuoden asuntotuotantotarvetta.

Hankenostot:

- Väritehdas 1
- Hanhiniitty
- Fazerila-Santamalmi
- Sporttikorttelit
- Huberilan ja Annefredin alueet

Palveluita tuottavat kaavat:

- Väritehdas 1 -asemakaavan koulu + päiväkoti
- Simontien päiväkoti
- Kivistön Kivenkolon ja Keimolanmäen Ruutulipun päiväkodit
- Hakunilassa Hevoshaka, lukiorakennus sekä mahdollisesti liikuntahalli
- Länsimäen keskustakortteli
- Ojahaka
- Myyrmäen urheilutalo
- Huberilan alue sisältää mm päiväkodin ja mahdollistaa muita palveluita
- Peijaksen sairaalan laajennus
- Tikkurilan urheilupuisto ja Peltolan koulun laajennus



Ojahaka
Peijas. © Reino Koivula Oy

Länsimäen keskustakortteli
Hevoshaka

PIENTALOKAAVOITUS

Kaavoitussuunnitelmakaudella 2026-2028 jatkamme pientalovaltaisten alueiden suunnittelua eri puolille kaupunkia. Parhaimmillaan pientalojen suurkaupunki luo vaihtelevuutta kaupunkikuvaamme ja monipuolistaa asumisen vaihtoehtoja koko kaupungissa.

Pientaloilla voimme myös täydentää ja monipuolistaa asuntokantaa korkean tehokkuuden keskusta-alueilla. Täydennämme myös olemassa olevia, väljiä pientaloalueita ja mahdollistamme monimuotoisempaa asumista erillispientalojen sekaan.

Pientaloja ovat omakoti-, pari- ja rivitalot. Suunnittelussa kiinnitämme huomiota muun muassa tiivistyvien alueiden tasapainoiseen kehitykseen ja vehreyden turvaamiseen. Huolehdimme elinvoimaisten ja sosiaalisesti kestävien asuinalueiden muodostumisesta. Pientaloalueiden kaavoituksessa huomioimme alueiden keskenään erilaiset luonteet.

Pientalorakentamisen mahdollisuuksia tarkastelemme kaavarunko- ja suunnitteluperiaatetasoilla esimerkiksi Kivistön alueella Rauhalanlaaksossa sekä Hiekkaharjun aseman läheisuudessa Hanhiniityn alueella. Katrinebergin alueesta valmistuu kaavaluonnos vuonna 2024 ratkenneen ideakilpailun pohjalta ja Fazerila-Santamalmin alueella aloitamme kaavaluonnoksen valmistelua vuoden 2025 aikana toteutetun suunnittelukilpailun pohjalta. Väritehdas 1 asemakaavan alueella Fastbölen kyläalueen yhteyteen sijoittuu pientalorakentamista, joka muodostaa seuraavien kaavavaiheiden kanssa pientalojen sydämen yhdessä olemassa olevien historiallisten rakennusten kanssa.

Vuonna 2024 selvitettiin kaupungin sisäisenä työnä yleiskaavan mahdollistamien laajojen pientaloaluevarausten ominaispiirteitä ja toteuttamisen edellytyksiä. Vuonna 2025 valmistui myös pääkaupunkiseudun kaupunkien yhteinen konsulttiselvitys pientaloalueiden taloudellisista vaikutuksista. Tarkastelujen pohjalta kaavoitussuunnitelmassa 2026-2028 on useita erilaisia pientalokaavoja.

Katrinebergin ideakilpailun voittaja Kotilaitumet. © Nomaji maisema-arkkitehdit Oy, Arkkitehdit Tommila Oy ja WSP Finland Oy.

Pientalokaavoitus

Hankenostot:

- Katrinebergissä Asemakaavalla mahdollistetaan uutta asumista ja lähipalveluja Katrinebergin alueelle. Kehityskuvan ja ideakilpailun tulosten pohjalta laadittu kaavaluonnos valmistellaan päätöksentekoon. (330400 - Katrineberg kaavaluonnos, 330500 - Katrinebergin aloituskorttelit)
- Rauhalanlaaksoa on tarkoitus kehittää kylämäisenä monimuotoisen pientaloasumisen alueena, joka tukeutuu Kivistön keskustan palveluihin. Kaavarungossa tutkitaan alueelle soveltuva asumisen määrä, liikenteelliset ratkaisut, palveluiden työpaikkojen mahdollisuuksia ja viheryhteyksien saavutettavuutta. (021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko)
- Piippilakin asemakaava-alueelle suunnitellaan monipuolista asumista Koivukylänväylän pohjoispuolelle maiseman luonne huomioiden Havukosken kaupunginosassa. (002545 Piippilakki)
- Hanhiniityn alueella tavoitteena on uusi monipuolinen asuinalue palveluineen Hiekkaharjun aseman ja Rekolanojan välisille seurakuntien maille. (063100 Hanhiniityn suunnitteluperiaatteet, 621300 Hanhiniitty osa 1)
- Koivurinteen pientaloalue Vihdintien tuntumassa kaavoitetaan uudestaan, Pohjois-Koivurinteelle suunnitellaan täydennysrakentamista. (002483 Etelä-Koivurinne, 261600 Pohjois-Koivurinne)
- Väritehtaan alueella Fastbölen ympäristön pientalokorttelit (002494 ja 002494va Väritehdas 1)

Hanhiniitty

Rauhalanlaakso

Väritehdas 1
© Arkkitehtitoimisto NOAN Oy

LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET
PYSÄYTÄMME ALUEELLISEN ERIYTYMISEN

Kaavoituksella on tärkeä tehtävä sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen luomisessa ja myönteisen kehityksen mahdollistavien kaupunkikehityshankkeiden edistämisessä. Sosiaalisesti kestävän kaupunkirakenteen edellytykset huomioimme niin vanhoilla kuin uusillakin kaupunkialueilla. Vanhoilla alueilla uudistamme kaupunkirakennetta etenkin täydennysrakennushankkeiden avulla. Hyvin suunnitellulla täydennysrakentamisella kehitämme alueiden asunto- ja hallintamuotojakaumaa nykyistä monipuolisemmaksi ja varmistamme riittävän ja monipuolisen väestöpohjan lähipalveluiden säilymiselle ja kehittämiselle. Uudet alueet, kuten esimerkiksi Fazerila-Santamalmin, Väritehtaan, Huberilan ja Hanhiniityn alueet, suunnittelemme lähtökohtaisesti asumisen mahdollisuuksiltaan monimuotoisiksi.

Toimivat joukkoliikenneyhteydet tuovat kannustimia kaupunkirakenteen uudistamiselle. Kaavoitussuunnitelmassa tämä näkyy sekä nykyisten asemanseutujen kehityksen vauhdittamisessa mm. Korsossa ja Koivukylässä, että Hakunilassa varautumisessa Vantaan ratikan rakentamiseen.

Palvelurakenteen kehittäminen tasaisesti eri suuralueilla on tärkeä osa eriarvoistumiskehityksen ehkäisemistä. Sekä julkisten että kaupallisten palveluiden saavutettavuus on tärkeä osa alueiden vetovoimaa. Eriytymiskehitystä ehkäisemme huolehtimalla lähipalveluiden riittävyydestä ja laadusta sekä huomioimalla positiivisen kaupunkikehityksen edistämisen näkökulman myös laajemmalta alueilta ihmisiä houkuttelevien elämys- ja kulttuuripalveluiden sijoittamisessa.

Väritehdas 1
© Arkkitehtitoimisto NOAN Oy

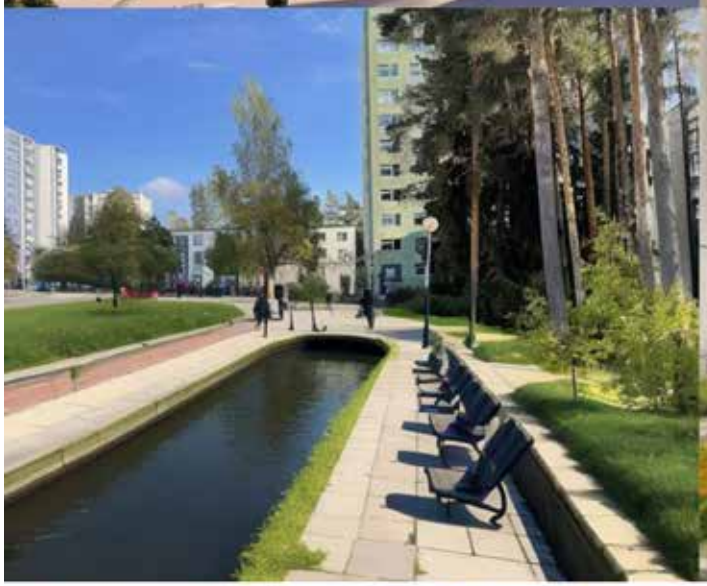
Pysäytämme alueellisen eriytymisen

Hankenostot:

- Koivukylän kaavarunko
- Rasinkatu, täydennysrakentamista
- Korson keskustakorttelit, palveluita
- Piippilakki, monipuolista pientaloasumista Havukoskelle
- Hevoshaantie 15-17, lukio ja mahdollisesti liikuntahalli
- Länsimäen keskustakortteli, palveluita
- Sporttikorttelit
- Liesipuisto, aukiosta kehitetään vehreä ja toiminnallinen kaupunkipuisto
- Huberilan kaavarunko: pvk ja muita palveluita

Piippilakki
Korson keskustakorttelit

Koivukylän kaavarunko



LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

KAUPUNKISTRATEGIAN TAVOITTEET
OHJAAMME KAUPUNGIN TASA-PAINOISTA KASVUA HALLITUSTI

Kaupunkisuunnittelun keskeisenä työkaluna taloudellisesti kestävän kaupungin varmistamisessa on kaavatalous. Kaavataloudella tarkoitetaan kaupunkiympäristön suunnittelun, toteuttamisen, ylläpidon ja käytön aiheuttamien menojen ja tulojen laskemista. Kaavoitukseen liittyviä välittömiä kuluja syntyy muun muassa maanhankinnoista ja julkisten alueiden ja rakennusten rakentamisen kuluista, tuloja puolestaan tonttien luovutuksista. Kokonaistaloudellisesti edullisin ratkaisu ei ole välttämättä alkuinvestoinniltaan halvin. Kaavataloudellista arviointia tehtäessä onkin tärkeää tarkastella kustannuksia koko elinkaaren aikana. Kaavataloudessa tarvitaan monialaista ja kauaskantoisempaa näkökulmaa, jotta sen vaikuttavuus voidaan maksimoida.

Kaavatalousarviointi on jatkuvasti kehityksen alla oleva kestävän talouden prosessi, jonka vaikuttavuutta pyrimme lisäämään tällä kaavoitussuunnitelmakaudella. Tämän kaavoitussuunnitelmakauden aikana kaavatalouden kehittämisen painopiste säilyy kaavoituksen välittömien kulujen arvioinnissa. Yleisten alueiden toteuttamisen kustannusarviointityökalua jatkokehitetään ja käyttöä laajennetaan. Kaupunki on myös luomassa uutta investointien ohjausmallia, jossa kaupungin investoinnit kytketään tuleviin kaavahankkeisiin, väestönkasvuun ja kaavataloudelliseen kannattavuuteen. Tulevaisuudessa kaavoitussuunnitelman hankkeita priorisoidaan sen mukaan, missä järjestyksessä kaupungin investointeja, kuten kouluja, päiväkoteja ja suurempia kadunrakennushankkeita, voidaan toteuttaa.

Lisäksi tavoittelemme kestävää kaupunkirakennetta, joka kestää sään ääri-ilmiöitä ja on mahdollisimman resilientti ilmastonmuutoksen aiheuttamille seurauksille. Näin voimme hillitä kustannuksia, joita ilmastonmuutos tulevaisuudessa kaupungille aiheuttaa. Uusi rakentaminen ohjataan pääosin Yleiskaava 2020:n kestävän kasvun tavoitteen mukaisesti olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen.

Unikkotie 10.
© Granlund

KORSO

Korson kaavarunko on hyväksytty syyskuussa 2024, ja alueen kaavoitus on tarkoitus aloittaa radan länsipuolelta, Korson keskustakortteleista. Kaupunki on parin viime vuoden aikana hankkinut radan länsipuolelta useita kiinteistöjä, minkä ansiosta aluetta päästään lähivuosina lopulta kehittämään. Keskustakortteleiden kaavoitusta lähdetään todennäköisesti edistämään kumppanuuskaavoituksella. Kun keskustakorttelit ovat alkaneet toteutua, voidaan siirtyä Korson keskustan itäpuolen kaavoittamiseen. Korson suuralueella tehdään myös asuinkorttelien täydennysrakentamista, esimerkiksi Otavantie 18. Alueella on tulossa kaavoitukseen myös useita infrahankkeita liittyen sähköverkkoon ja raidehankkeisiin.

LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

KORSON KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002649 Harmaahylkeentie 8	Asemakaavan muutos	02/2026	2028	Huoltorakennus Harmaahylkeentielle / Jokivarrenkujalle Korsossa
002653 Lentorata osa 2	Asemakaavan muutos	03/2026	2029	Lentorata Korson alueella. Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata osa 2 -asemakaavan suunnittelualue ulottuu Tuusulan rajalta Keravan rajalle ja sijaitsee Vierumäen ja Vallinojan kaupunginosissa.
880900ma Lentorata osa 2 maanalainen asemakaava	Asemakaava	03/2026	2029	Lentorata Korson alueella. Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata osa 2 -asemakaavan suunnittelualue ulottuu Tuusulan rajalta Keravan rajalle ja sijaitsee Vierumäen ja Vallinojan kaupunginosissa.
002633 Otavantie 18	Asemakaavan muutos	06/2026	2029	Asuinkiinteistön täydennysrakentamista
002637 Korson keskustakorttelit	Asemakaavan muutos	02/2026	2027	Korson keskustan uudistaminen. Rajaus tarkentuu ennen kaavatyön aloitusta.

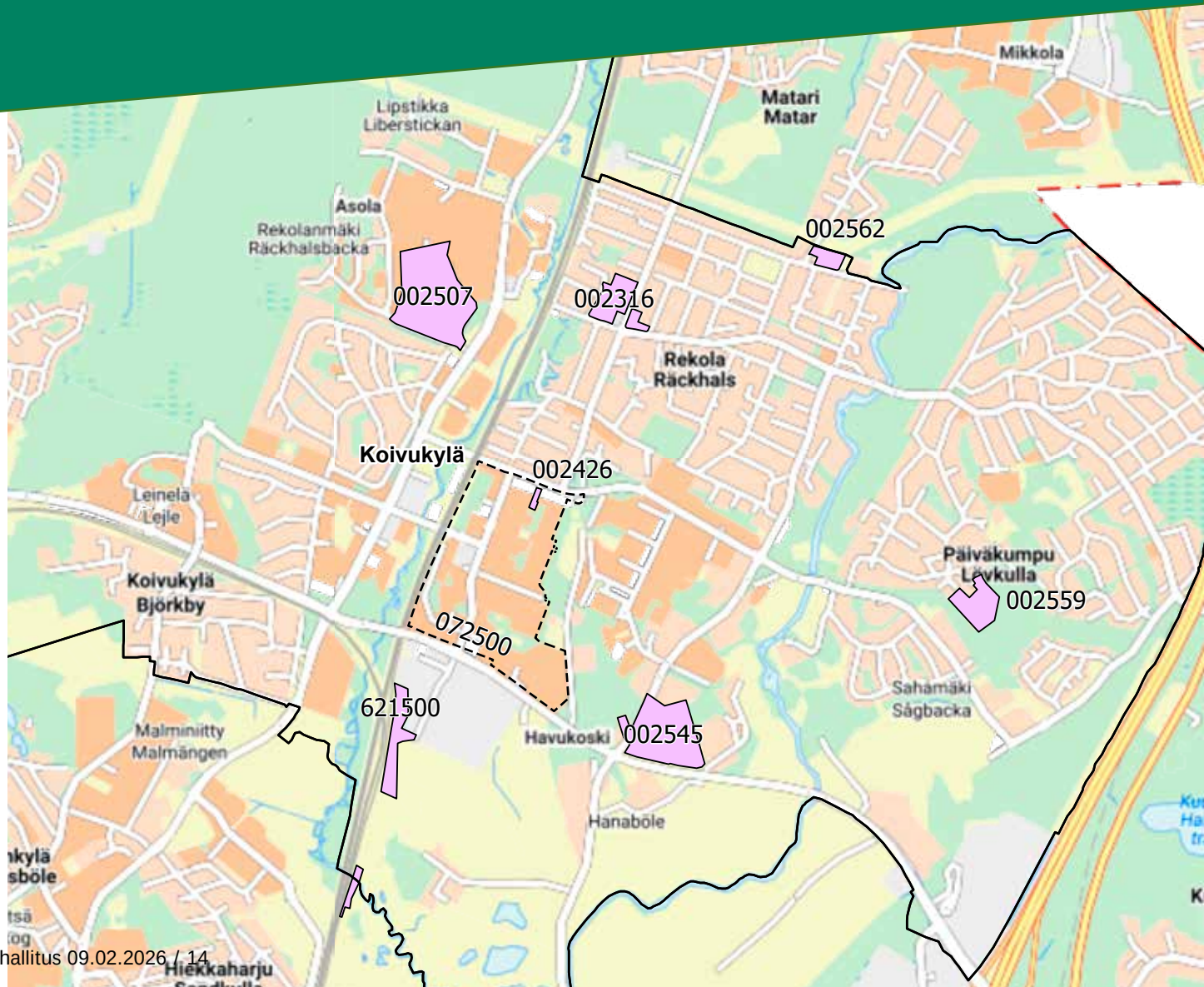
KORSON VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/to-teutunut vireilletulo	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002500 Maakotkantie 6	Asemakaavan muutos	2022	2026	Asuntoja ja kivijalkakerroksen liiketiloja purettavan liikekeskuksen paikalle. Katutason elävyyteen kiinnitetään erityistä huomiota. Asuntorakentaminen on esitetty 5–8 kerroksiseksi. Pysäköintipaikat sijoittuvat omalle tontille. Kaavatyö on tällä hetkellä pysähdyksissä.
002518 Korsontie 60	Asemakaavan muutos	2023	2026	Osoitteessa Korsontie 60 kaavoitetaan liikerakennusten kortteli, joka mahdollistaa nykyisen kukkakaupan lisäksi päivittäistavarakaupan. Viheralueen rajausta tarkastellaan. Salkolantien päädyssä puistoaluetta muutetaan katualueeksi. Näin järjestetään ajoyhteys tontille.
002489 Korson keskustan itäpuoli	Asemakaavan muutos	2021	2033	Kaavatyön tavoitteena on kehittää radan itäpuoli keskustamaiseksi asumisen, kaupan ja työpaikkojen alueeksi. Korson asemalle on noin 200 metriä. Kaavahanke on tällä hetkellä pysähdyksissä, koska se odottaa Korson keskustan kaavoitusta ja rakentumista. Hanke ei ole mukana vuosien 2026-2028 kaavoitusohjelmassa.

KOIVUKYLÄ

Koivukylässä on vireillä laaja kaavarunkotyö, jota täydennetään kaupan selvityksellä. Kaavarunko viedään päätöksentekoon keväällä 2026. Yleiskaavassa kaupunkikuvallisesti arvokkaaksi määritellyn Havukosken pohjoisosan täydennysrakentamisen luonnetta selvitetään lisäksi käynnistämällä asemakaavamuutos Rasinkadulla.

Pientalojen suurkaupungin asemakaavahankkeita edistetään mm. Päiväkummussa, Rekolassa ja Havukoskella. Hosantien tuntumassa laajennetaan raidealuetta raidesepelin kuormauspaikan siirtoa varten, ja Peijaksen sairaalan kaavatyö etenee. Rekolan keskustan kaavahanke on toistaiseksi pysähdyksissä.



LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

KOIVUKYLÄN 2026 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002426 Rasinkatu	Asemakaavan muutos	09/2026	2028	Havukosken asuinaluetta täydennysrakennetaan alueen arvot huomioiden.

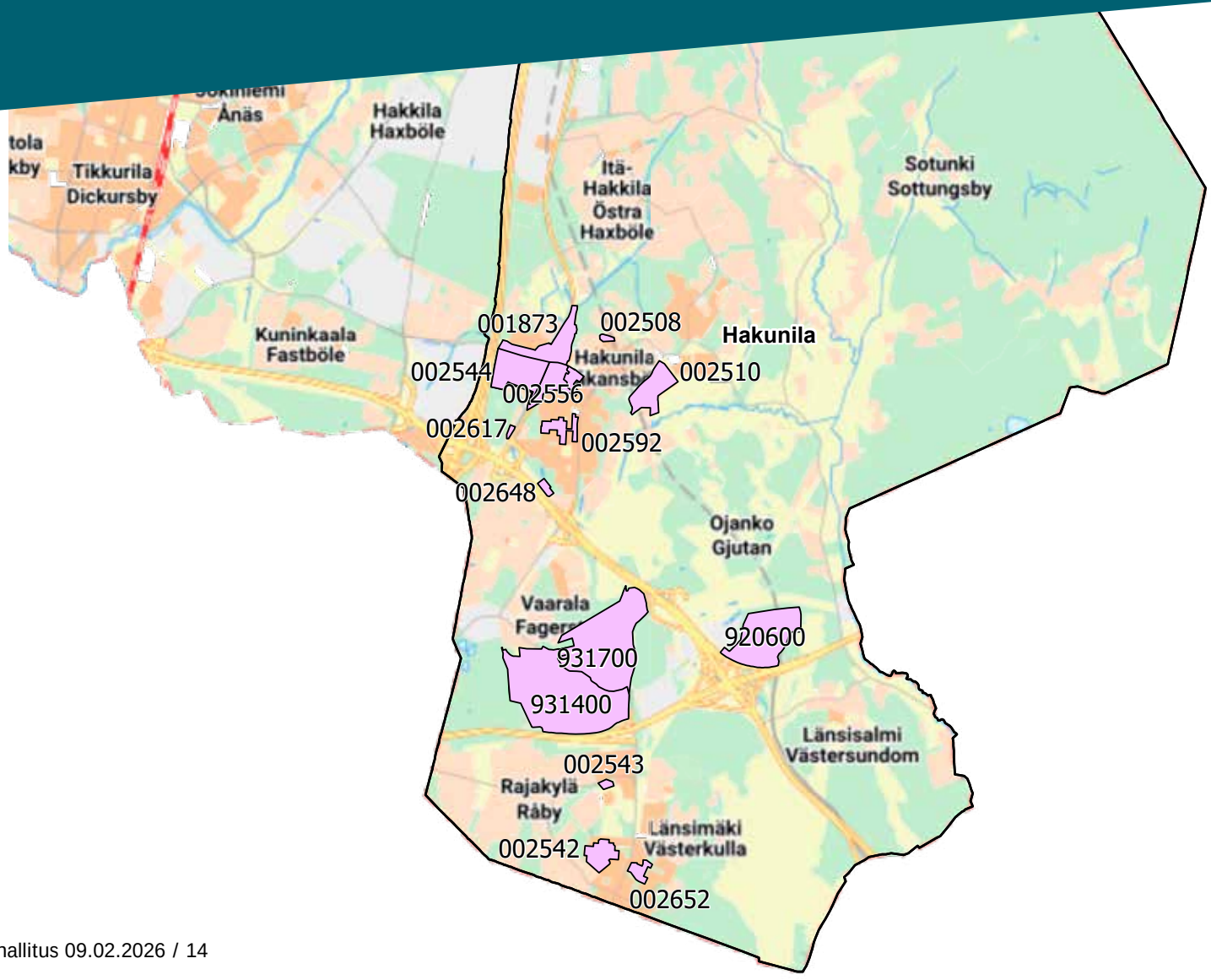
KOIVUKYLÄN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo vuosi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
072500 Koivukylän kaavarunko	Kaavarunko	2020	2026	Kaavarunko ohjaa Koivukylän keskustan kehittämistä ja täydennysrakentamista. Se on yleispiirteinen suunnitelma, joka tukee asemakaavoitusta. Kaavarunko palautettiin valmisteluun ja viedään uudelleen päätöksentekoon kaupan asioiden selvittämisen jälkeen.
002562 Joukontie 42	Asemakaavan muutos	2024	2026	Joukontie 42:n kaavamuutosalueen käyttötarkoitus halutaan muuttaa teollisuusalueesta pientaloasumiseen. Kaavatyön yhteydessä tutkitaan Pihkalan talon suojelua.
002316 Rekolan keskusta	Asemakaavan muutos	2023	2027	Rekolan kaavamuutos mahdollistaa pientalovaltaisen asumisen ja palvelut keskustassa. Samalla varmistetaan toimiva kävely-yhteys asemalle. Kaavatyötä jatketaan Yleiskaava 2020 pohjalta. Asemakaavatyö on toistaiseksi tauolla.
621500 Hosantie	Asemakaavan muutos	2024	2027	Santaratana tunnettu pistoraide Hakkilasta Jokiniemen kautta Tikkurilaan siirtyy pohjoisemmaksi pääradan viereen. Pääkaupunkiseudun raideverkon kunnossapito tarvitsee raidesepelin kuormauspaikan myös jatkossa. Kuormauspaikka kaavoitetaan radan itäpuolelle Hosantien läheisyyteen.
002545 Piippilakki	Asemakaavan muutos	2025	2027	Koivukylänväylän pohjoispuolelle, Piippilakin alueelle, kaavoitetaan tiivis ja matala yhtiömuotoinen pientaloalue. Suunnittelussa arvokas kulttuuriympäristö ja maiseman luonne huomioidaan. Rakennusten sallittu kerroskorkeus on enintään kaksi.
002507 Peijaksen sairaalan laajennus	Asemakaavan muutos	2022	2028	Tavoitteena on uudistaa Peijaksen sairaalakokonaisuutta Helsingin ja Uudenmaan sairaanhoitopiirin ja Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen tulevaisuuden tarpeisiin. Sairaala-alueelle suunnitellaan uusia rakennuksia, jotta erityisesti sairaalan vuodeosastotoiminnalle saadaan nykyaikaiset toimivat tilat.
002559 Päiväkumpu Kimmon- ja Mairenkuja	Asemakaavan muutos	2027	2029	Pientaloja olevan omakotitaloalueen jatkoksi yleiskaavan osoittamassa sijainnissa. Kaupungin ja yksityistä maata.

HAKUNILA

Ratikan asemakaavat alkavat olla valmiina. Suuralueen kaupunkirakennetta täydennetään asumisen kaavoilla ja palveluilla. Vaaralassa Fazerila-Santamalmin alueelle kaavoitetaan ratikkakaupunkiin liittyvä uusi monipuolinen asuin- ja työpaikka-alue, jonne tulisi mm. päiväkoti ja päivittäistavarakauppa.

Hevoshaantien varrelle Hakunilan urheilupuiston länsipuolelle ollaan kaavoittamassa uutta lukiota ja samalla tutkitaan alueen liikennejärjestelyitä sekä mahdollisuutta sijoittaa uusi liikuntahalli. Pitkäsentie 6-8:ssa muutetaan asemakaavaa Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen valmiusaseman ja Ojangossa Vantaan Energian tarpeisiin. Kaavoitussuunnitelmaan tulee Länsimäen keskustakortteli, johon kaavoitetaan palveluita. Vireillä olevat Hakunilan keskustan laajennus 2 ja siihen liittyvät Harmopuisto ja Langinniitty eivät toistaiseksi etene, koska kaavoituksen lähtökohdat ovat muuttuneet.



HAKUNILAN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002648 Ruunikkokuja 5	Asemakaavan muutos	01/2026	2028	Huoltorakennus Ruunikkokujalle Hakunilassa.
002543 Maratontie 4-6	Asemakaavan muutos	04/2026	2027	Asumiselle osoitetun tontin tehostus. Kaupungin maata.
002652 Länsimäen keskustakortteli	Asemakaavan muutos	05/2026	2028	Hybridihanke Länsimäen keskustaan.

HAKUNILAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/to-teutunut vireilletulo vuosi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
931400 Vantaan ratikka: Eteläinen Vaarala ja pohjoinen Länsimäki	Asemakaava	2022	2026	Asemakaavassa ja asemakaavan muutoksessa osoitetaan riittävä tila Vantaan ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle osoittamalla Fazerintielle katualuetta ja muuttamalla Rivieranraition joukkoliikennealueetta. Lisäksi varaudutaan Porvoonväylän bussiliikenteen vaihtopysäkkeihin leventämällä liikennealuetta. Kaavassa tarkastellaan viheryhteyksien jatkuvuutta sekä kiinteistöjen rajauksia suhteessa ratikan suunnitelmiin ja tilantarpeeseen.
920600 ja 920500ma Pitkäsuontie 10 (VECCS, ent. 002581)	Asemakaava	2024	2026	Vantaan Energia suunnittelee sekajätteen energiahyödyntämisen hiilidioksidien talteenottoa Jätevoimalan alueella osoitteessa Pitkäsuontie 10. Asemakaavoitettu rakennusoikeuden määrä ei riitä, joten tarvitaan uutta rakennusoikeutta.
002617 Pitkäsentie 6-8	Asemakaavan muutos	2025	2026	Keski-Uudenmaan pelastuslaitoksen tarpeisiin kaavoitetaan Hakunilaan uusi valmiusasema osoitteeseen Pitkäsentie 6-8.

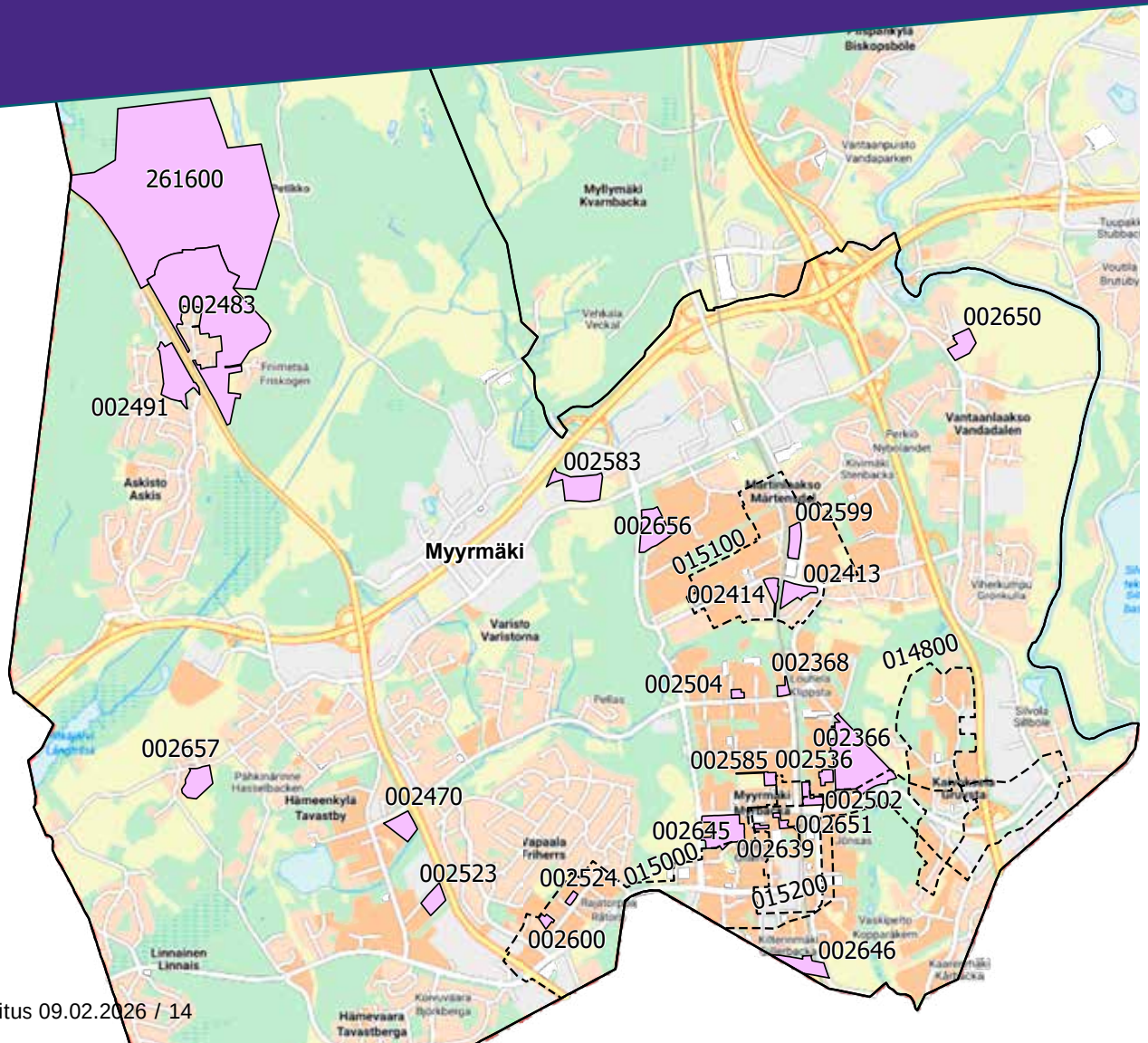
HAKUNILAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002508 Vaunukuja 2	Asemakaavan muutos	2021	2027	Kaavatyön tavoitteena on mahdollistaa kaava-alueelle täydennysrakentaminen. Alustavan suunnitelman mukaan alueelle sijoitettaisiin kaksi uutta 5-7 kerrosta korkeaa kerrostaloa. Kaavatyö on tällä hetkellä pysähdyksissä.
002510 Hevoshaantie 15-17	Asemakaavan muutos	2025	2027	Osoitteessa Hevoshaantie 15-17 rakentamattomalle tontille kaavoitetaan lukiorakennus sekä mahdollisesti liikuntahalli. Alue on Hakunilan kulttuuri- ja urheilupuiston sekä Håkansbölen kartanon läheisyydessä. Alue sijoittuu noin 400 metrin päähän Hakunilan keskustan tulevasta ratikkapysäkistä.
931700 Fazerila-Santamalmi	Asemakaava	2024	2029	Vaaralassa Fazerila-Santamalmin alueelle kaavoitetaan ratikkakaupunkiin liittyvä uusi asuin- ja työpaikka-alue lähipalveluineen. Alueelle järjestetään suunnittelukilpailu yhteistyössä Ab Karl Fazer Oy:n kanssa. Kilpailun jälkeen valmistellaan asemakaavat.
002592 Hiirakkotie	Asemakaavan muutos	2028	2030	Hakunilan keskustaa tiivistävää täydennysrakentamista. Hakunilantien varteen liiketilaa, rakenteellinen pysäköinti.
002542 VAV Maalinauhantie	Asemakaavan muutos	2028	2030	Kerrostaloalueen täydentämistä ja tehostamista.
001873 Hakunilan keskustan laajennus 2	Asemakaavan muutos	2020	2033	Kaupungin omistuksessa olevalle reilun neljän hehtaarin kokoiselle varikkokäytöstä poistuneelle Vantaan itäiselle bussivarikolle ja sen ympäristöön suunnitellaan monipuolista asumista, kivijalkatilaa ja palveluita. Alue osa kehittyvää ratikkareitin varren Hakunilaa. Hanke ei ole mukana kaavoituksen vuosien 2026-2028 työohjelmassa.
002556 Harmopuisto	Asemakaavan muutos	2033	2035	Asumista, viheraluetta ja liiketilaa. Keskitetty pysäköinti. Kaavaluonnosta 001873 jatketaan ehdotuksiksi osissa, toinen osa. Kaavahanke ei ole mukana kaavoituksen vuosien 2026-2028 työohjelmassa.
002544 Langinniitty	Asemakaavan muutos	2033	2035	Monipuolista asumista noin 35 000 k-m2, viher- ja sinialueita, päiväkoti ja kivijalkaliiketilaa. Keskitetty pysäköinti pysäköintilaitoksessa. Kaavaluonnosta 001873 jatketaan ehdotuksiksi osissa, ensimmäinen osa. Kaavahanke ei ole mukana kaavoituksen vuosien 2026-2028 työohjelmassa.

LÄNSI-VANTAA

Länsi-Vantaalla suunnitellaan kaupunkikeskustojen täydentämistä Myyrmäen ja Martinlaakson asemanseuduilla. Tavoitteena on rakentaa viihtyisiä ja vehreitä kaupunkikeskustoja. Myyrmäessä kärkihankkeena on Kaupunkikulttuuritalo, jota suunnitellaan Myyrmäen maamerkkinä ja asukkaiden olohuoneena. Kaupunkikeskustan alueella on myös useita asuinkerrostalohankkeita, joissa tavoitteena on avata kivijalkaliiketiloja katutilaan sekä kehittää katuvihreää. Myyrmäen innovaatiokaava puolestaan selvittää kuinka alueella voidaan lisätä työpaikkoja. Oivallustentalon ja Ojahaan koulun on tarkoitus valmistua 2028. Martinlaakson asemanseudulle valmistellaan kaavarunkoa, jossa keskeisenä tavoitteena on kestävä kaupunkikehitys. Alueelle suunnitellaan lisää asumista, liiketiloja ja palveluita kävely etäisyydellä asemasta. Alueella on vireillä useita liiketilallisia asuinkerrostalo hankkeita sekä uusi päiväkoti.

Täydennysrakentamista ja asumista suunnitellaan myös uusien bussirunkolinjojen yhteyteen Pähkinärinteeseen. Pientalovarantoa kasvatetaan ja niitä on tulossa mm. Koivurinteen alueille.



LÄNSI-VANTAAN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002639 Liesikuja 7	Asemakaavan muutos	01/2026	2026	Liesikuja 7:n liike- ja toimistotalon paikalle liike- ja asuintalo, jolle kaksi kerrostaloa (12- ja 8-kerroksiset osat). rakennusten väliin jää kaupunkiaukio, johon liiketilat voivat avautua.
002657 Tuomelan koulutontti	Asemakaavan muutos	01/2026	2027	Hämeenkylässä Tuomelan koulutontilla Ainontie 44 tutkitaan koulutalon ja liikuntasalin uutta käyttöä ja suunnitellaan palvelu- ja pientaloasumista.
002470 Autioniitty	Asemakaavan muutos	01/2026	2027	Pähkinärinne, Autioniityn päiväkodin paikalle päivittäistavarakauppa ja uusi päiväkoti, mahdollisesti asumista.
002646 Kilterinkuja 6	Asemakaavan muutos	02/2026	2026	Sähköaseman laajennus ja Honkasuontunnelin (Kehä II:n varaus) poistaminen.
015000 Myyrmäen innovaatiokaava (MYBA) kehityskuva	Kehityskuva	02/2026	2027	Luodaan Myyrmäen elinvoimaa parantava "Businesskäytävä" Hämeenlinnanväylän ja Vihdintien väliin. Reitille sijoitetaan pieniä ja keskisuuria liiketiloja Rajatorpantietä pitkin Jönsaksentielle ja Vaskivuorentielle. Tuetaan startuptoimintaa, katu- ja torikauppaa.
002650 Smeds, Kauppalaivurintie 5	Asemakaava	03/2026	2027	Kauppalaivurintielle Smedsin tilallle omakotitalojen täydennysrakentamista.
002656 Raappavuorenrinne 2-14	Asemakaavan muutos	03/2026	2027	Martinlaaksossa Raappavuorenrinne 2-14 kerrostalokorttelin toteutettavuutta parannetaan.
002368 Patotie 2	Asemakaavan muutos	04/2026	2027	Myyrmäki, Patotie 2:n tontille ja Patoaukiolle asuntorakentamista ja liiketilaa.
002645 Kivikirveenkuja (Sporttikorttelit)	Asemakaavan muutos	04/2026	2027	Kivikirveenkujan Sporttikortteleihin uudet asuinkerrostalot ja päiväkoti uuden suunnitelman pohjalta.
015200 Myyrmäen ydinkeskustan suunnitelma	Kaavarunko	10/2026	2027	Suunnitelma tarkentaa Myyrmäen ydinkeskustan osalta vuoden 2019 kaavarunkoa. Työssä etsitään paikkoja täydennysrakentamiselle ja kaupallisesti kehitettäville alueille sekä ohjataan ydinkeskustan kehitystä vuosina 2030–2050.
002523 Karhunkierros 3 ja 5	Asemakaavan muutos	10/2026	2028	Pähkinärinne, Karhunkierros 3 ja 5 tonteille yritystoiminnan sijaan asuntorakentamista.

LÄNSI-VANTAAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo vuosi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002414 Martinlaaksontie 26	Asemakaavan muutos	2021	2026	Martinlaaksontie 26:n puistoalue muutetaan yleisten rakennusten kortteliksi ja Valkopolun katualue jatketaan Martinlaaksontielle. Kaavamuutos mahdollistaa tulevaisuuden palvelut.
002504 Kuohukuja 1-3	Asemakaavan muutos	2022	2026	Kuohukuja 1:n tontille ostoskeskuksen itäosan suojelu sekä uusi 8-kerroksinen asuin- ja liiketalo.
002483 Etelä-Koivurinne	Asemakaavan muutos	2023	2026	Etelä-Koivurinteen pientaloalue kaavoitetaan uudestaan. Puunhakkaajanmäelle asumista. Päiväkotitontti maastossa ylemmäksi ja isommaksi. Hieskoivuntiestä luovutaan, kokoojakaduksi Koivurinne. Vihdintielle kiertoliittymä.
261600 Pohjois-Koivurinne	Asemakaava	2023	2026	Pohjois-Koivurinteelle täydennysrakentamista. Samalla kaavoitetaan Vihdintie Espoon rajalle, yleiskaavan Kynikentien (Tikkurilantien jatkeen) länsiosa ja luontoalueita.
015100 Martinlaakson kaavarunko	Kaavarunko	2024	2026	Martinlaakson keskustaan laaditaan Mainio Martsari -nimistä kehityskuvaa, joka ohjaa alueen kaupunkikehitystä vuosina 2030–2050. Työ kattaa Martinlaakson juna-aseman seudun noin 500 metrin säteellä. Kehityskuvassa huomioidaan sekä ekologinen, taloudellinen että sosiaalinen kestävyys.
002583 Variston Sortti	Asemakaavan muutos	2024	2026	Sortti-asema eli HSY:n jätteiden kierrätysasema Varistoon, Martinkyläntie 35-37.
002585 Myyrmäen urheilutalon laajennus	Asemakaavan muutos	2025	2026	Myyrmäen keskustassa, Myyrmäenraitti 4, urheilutalon uimahallin laajennus. Huoltoajo Chopininpolkua pitkin.
002651 Liesipuisto ja Tuurapuisto	Asemakaavan muutos	2025	2026	Myyrmäen keskustassa Liesitorin aukiosta kehitetään vehreä ja toiminnallinen kaupunkipuisto. Tuurapolun pohjoispuolinen viheralue esitetään muutettavan puistoksi, joka nimetään Tuurapuistoksi.
014800 Kaivokselan yleissuunnitelma	Kaavarunko	2021	2027	Yleissuunnitelma käsittää Vanhan Kaivokselan 1960-luvun aluerakennuskohteen. Työssä tarkastellaan suojelua ja täydennysrakentamista kulttuurihistorialliset arvot säilyttäen.

LÄNSI-VANTAAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002413 Martinlaakson keskusta-asuminen	Asemakaavan muutos	2021	2027	Martinlaaksontie 24. Monimuotoiseen kortteliin erityyppisiä asuin- ja palvelurakennuksia, yksityisiä pihoja, julkisia aukioita ja tori. Mittakaava laskee etelään pientaloalueeseen päin. Punapolku asemalta Jokiuomanpuistoon.
002502 Ojahaanrinne 4	Asemakaavan muutos	2023	2027	Ojahaanrinne 4:n tontille 4–16-kerroksisisia kerrostaloja, liiketilaa, pysäköintitalo ja sisäpiha. Rakennusten korkeudet ja massat polveilevat. Korkein torni sijoittuu Jönsaksentien päähän. Nykyinen toimistorakennus puretaan.
002366 Ojahaka	Asemakaavan muutos	2024	2027	Varian ammattioppilaitoksen paikalle yhtenäiskoulu ja liikuntahalli, tontin pohjoisosaan asumista.
002491 Halkotie	Asemakaavan muutos	2025	2027	Askistossa Halkotie, Halkokuja, Hirsikuja, Timmermalmintie 19a, Hirsipuisto ja Vihdintien liittymä. Asemakaava ajantasaistetaan ja alueelle tutkitaan pientalo- ja yritysrakentamista.
002536 Ojahaantie 8	Asemakaavan muutos	2023	2028	Myyrmäki, Ojahaantie 8. Myymäläsiiven paikalle uusi kerrostalo.
002524 Rajatorpan ostoskeskus	Asemakaavan muutos	2023	2028	Rajatorpan ostoskeskuksen tilalle kuusi-seitsemänkerroksisen asuin- ja liiketalo.
002600 Nuijakuja 6 - 8	Asemakaavan muutos	2024	2028	Rajatorpassa Nuijakuja 6:n tontille kolme-neljäkerroksinen asuintalo rakentamatta jääneelle pysäköintiin varatulle alueelle.
002599 Kivivuorentie 4-6	Asemakaavan muutos	2024	2028	Kivivuorentie 4-6, Martinlaakson Ostarin pohjoispuolelle kaksi asuintornia ja liiketilaa.

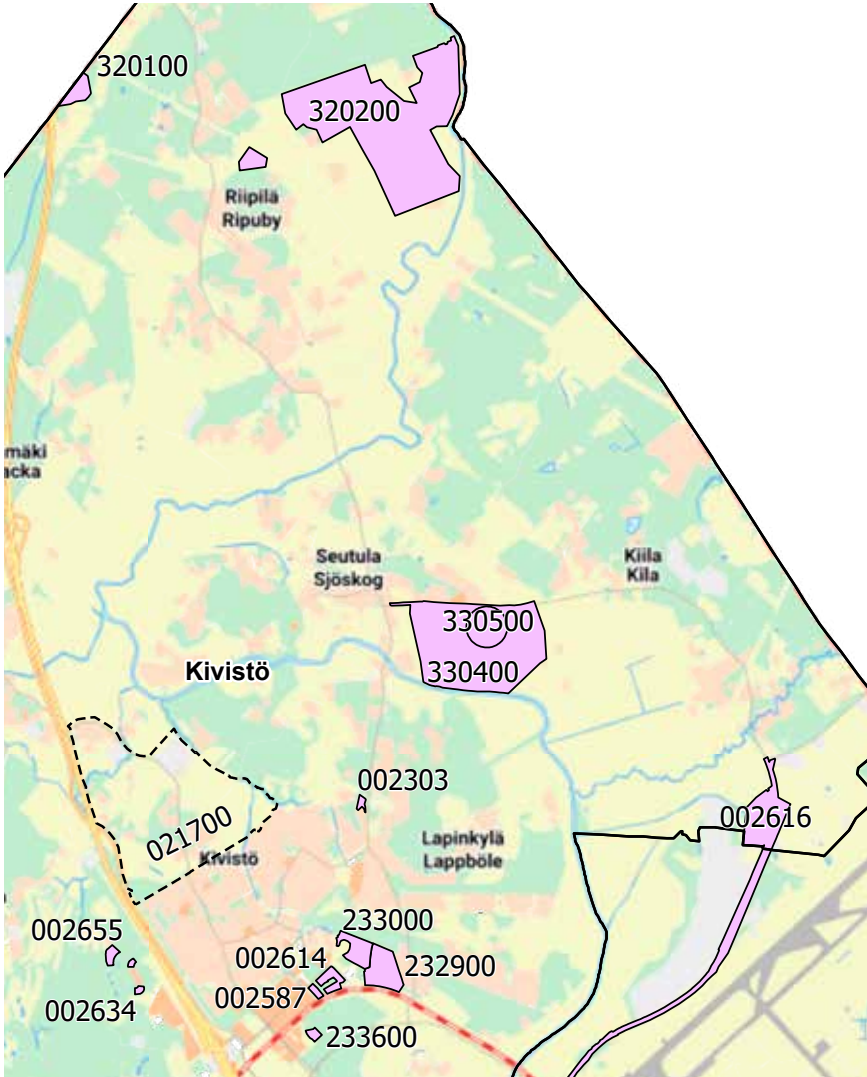
KIVISTÖ

Kaavoitussuunnitelmakaudella 2026-2028 Kivistön suuralueella asemakaavoitettavat hankkeet jakautuvat kolmeen teemaan: a. työpaikkakaavat, b. palvelut ja asuinkaavojen toteutettavuus, c. pientaloalueet.

Työpaikkahankkeissa edistämme uusien tonttien muodostamista kaupungin omistamalle maalle erityisesti Kehä III:n läheisyydessä. Vehkalan länsipuoli 2, Vehkalan Härkälenkin sekä Varpukalliontien asemakaavahankkeilla tuotetaan toimitila- ja teollisuustontteja logistisesti edullisille paikoille. Kivistön keskustan eteläpuolella mahdollistetaan tilaa vievän kaupan ja laajan tavaravalikoiman kaupan toimijoiden sijoittumista alueelle.

Palveluverkon edistämisen osalta Kivistön keskustassa ja Keimolanmäessä valmistellaan päätöksentekoon päiväkotikaavat Kivistön Kivenkolo sekä Keimolan Ruutulippu. Voimassa olevien kaavojen toteutettavuutta parannetaan Keimolanmäen Ajolenkin ja Kivistön keskustassa Ruusupuun alueilla. Kivistön keskusta-aluetta itään päin laajentavien uusien asemakaavojen edistämistä jatketaan myöhemmin asuntorakentamisen matalasuhdanteen helpotettua.

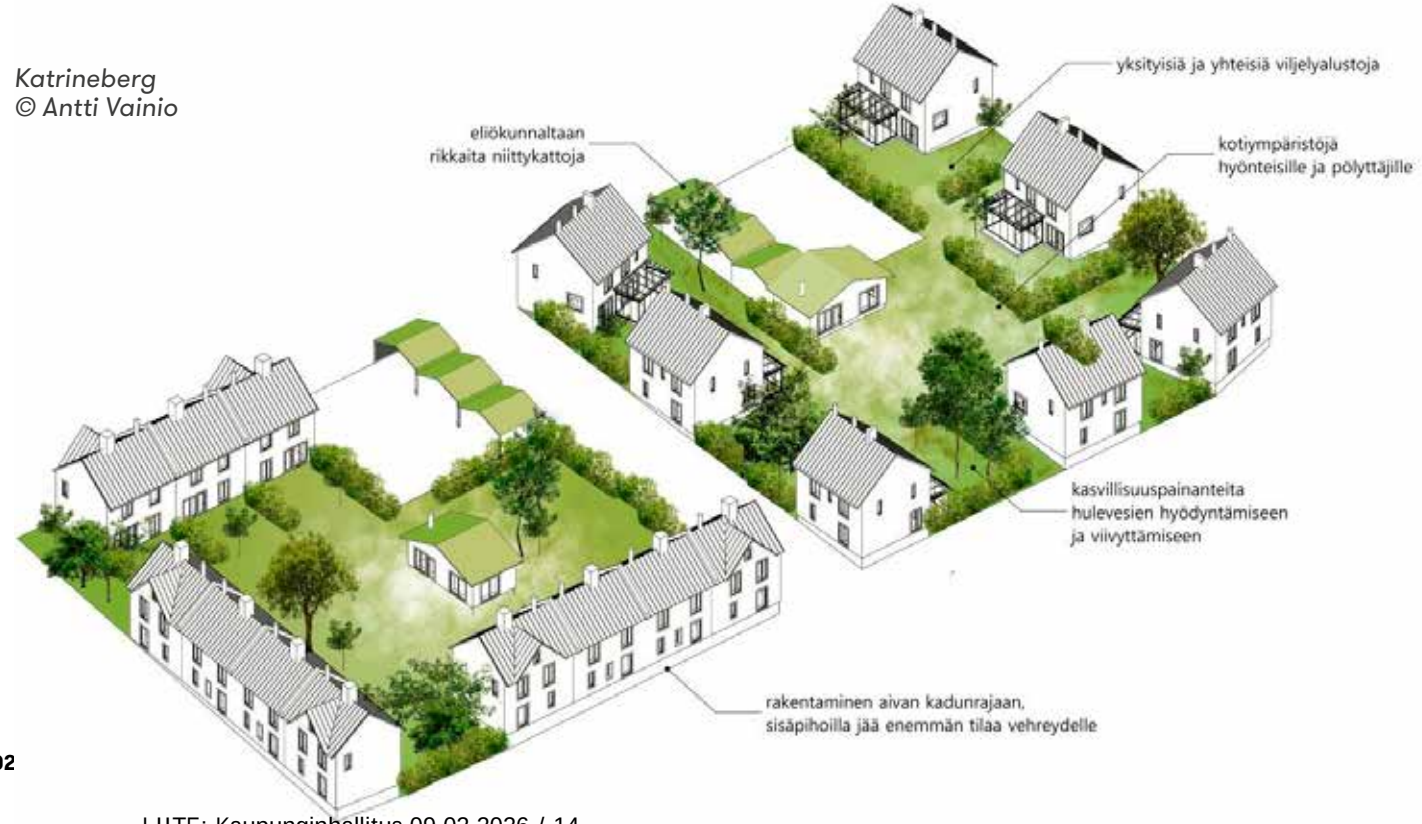
Pientalojen osalta Seutulan Katrinebergin alueella valmistellaan päätöksentekoon koko aluetta koskeva kaavaluonnos pohjautuen vuoden 2024 lopussa ratkenneeseen ideakilpailuun. Alueesta suunnitellaan vetovoimainen ja kestävä 2030-luvun pientaloalue, jonka palvelut, kartanopuisto ja maisemat houkuttelevat kävijöitä ympäri Vantaata ja pääkaupunkiseutua. Keimolantien ympäristössä laaditaan Rauhalanlaakson tulevan pientaloalueen kaavarunko.



KIVISTÖN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002655 - Varikkokaarre ja Ajolenkki	Asemakaavan muutos	04/2026	2027	Muutetaan Varikkokaarteen PL-tontti asumiskäyttöön ja muutetaan Ajolenkin pientalotonttien asemakaavaa siten, että niiden toteutettavuus paranee.
002265 - Kivistön Mestarintie	Asemakaava	06/2026	2028	Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan tilaa vaativan kaupan hankkeiden ja polttoaineen jakeluaseman rakentaminen Kivistön keskustan tuntumaan.
330500 - Katrinebergin aloituskorttelit	Asemakaava	06/2026	2028	Asemakaavalla mahdollistetaan pientalopainotteista ja kylämäistä asumista arvokkaassa kulttuurimaisemassa. Asemakaavatyö pohjautuu alueelle laadittuun kaavaluonnokseen.
251900 - Vantaanjänne 5	Asemakaava	09/2026	2027	Asemakaavatyön tavoitteena on muodostaa alueelle tontti Vantaan Energia Sähköverkot Oy:n tarpeita varten.
002614 - Kivistön Ruusupuu	Asemakaavan muutos	11/2026	2028	Asemakaavamuutoksella mahdollistetaan puurakenteisia koteja noin 850 asukkaalle.

Katrineberg
© Antti Vainio



KIVISTÖN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
021700 - Rauhalanlaakson kaavarunko	Kaavarunko	2023	2026	Rauhalanlaaksoa on tarkoitus kehittää kylämäisenä pientalopainotteisena monimuotoisen asumisen alueena, joka tukeutuu Kivistön asemaan. Kaavarungossa tutkitaan alueelle soveltuva asumisen määrä, liikenteelliset ratkaisut, palveluiden työpaikkojen mahdollisuuksia ja viheryhteyksien saavutettavuutta.
320100 - VT3 Raskaanliikenteen palvelualue	Asemakaava	2024	2026	Valtatien 3 ja maantien 132 eritasoliittymän itäpuolelle on suunnitteilla raskaan liikenteen palvelualue. Maantien 132 ja palvelualueiden yhteyksien väliin on tarkoitus toteuttaa kiertoliittymä.
330400 - Katrineberg kaavaluonnos	Asemakaava	2024	2026	Katrinebergin alueelle kaavoitetaan arvokkaaseen kulttuurimaisemaan ja historialliseen ympäristöön asumista ja lähipalveluja. Rakentaminen painottuu pientaloihin. Alueella järjestettiin ideakilpailu vuonna 2024. Kilpailun ja kehityskuvan pohjalta laaditaan koko aluetta koskeva asemakaavaluonnos, jonka pohjalta käynnistetään osa-alueita koskevia asemakaavoja.
002587 - Kivistön Puuhelmi	Asemakaavan muutos	2024	2026	Kivistön Puuhelmen asemakaavanmuutoksella mahdollistetaan Lapinkylän ja Kivistön asemaan tukeutuvia monimuotoista asuntorakentamista noin 260 asukkaalle sekä kaupallisia palveluja kivijalkaliiketiloihin. Pysäköinti keskitetään pysäköintilaitokseen.
251500 - Vehkalan länsipuoli 2	Asemakaava	2024	2026	Vehkalan länsipuoli 2 asemakaava mahdollistaa Kehäradan Vehkalan aseman läheisyyteen sijoittuvan uuden työpaikka-alueen ja siihen liittyvien katu- ja tiealueiden rakentamisen.
002634 - Keimolan Ruutulippu	Asemakaavan muutos	2025	2026	Keimolanmäkeen kaavoitetaan uusi 10 ryhmäinen Ruutulipun päiväkoti koulu- ja päiväkotipalvelujen läheisyyteen. Nykyisessä kaavassa alue on kaavoitettu asuntotontille, joka ei ole rakentunut.
233600 - Kivistön Kivenkolo	Asemakaava	2025	2026	Kivistön juna-aseman läheisyyteen kaavoitetaan uusi 8-ryhmäinen päiväkoti piha-alueineen ja katuyhteyksineen. Suunnittelualue on rakentamatonta talousmetsää.
002303 - Linnankalliontie	Asemakaava	2025	2026	Osoitteissa Riipiläntie 38 D ja Linnankalliontie 2 kaavoitetaan alue uudelle pientaloasumiselle sekä tarkistetaan katualueen ja tontin rajaa toteutuneen mukaiseksi.

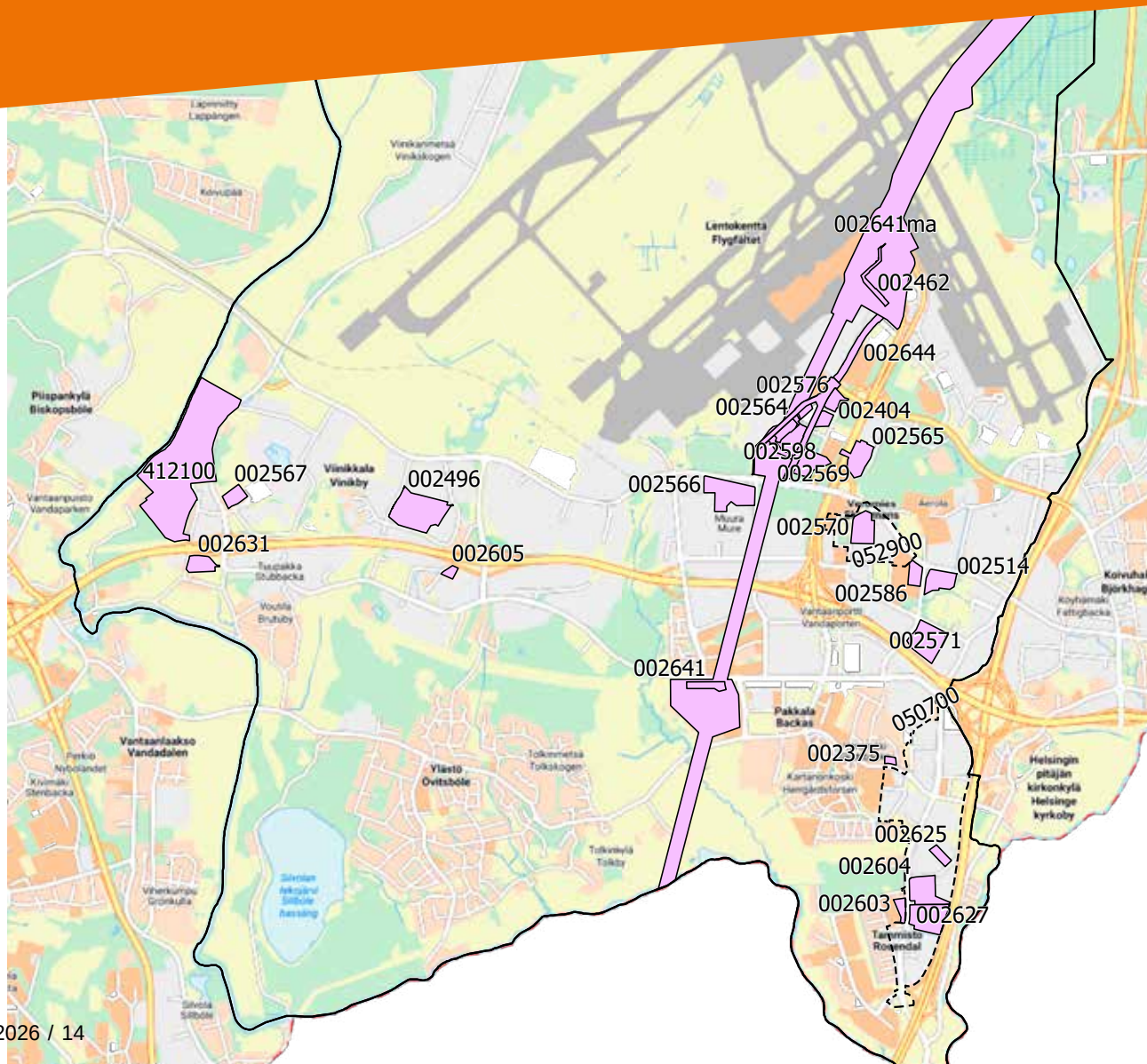
KIVISTÖN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
320200 - Strandkullan aurinkopuisto	Asemakaava	2025	2026	Riipilään Strandkullan peltoalueille on tavoitteena sijoittaa aurinkopaneelikenttiä ja sähköasema. Aurinkovoimalan on tarkoitus liittyä sähköverkkoon alueella kulkevan voimajohdon kautta. Aurinkovoimalan on tarkoitus toimia noin 40–60 vuotta.
251600 - Vehkalan Härkälenkki	Asemakaava	2025	2027	Vehkalan Härkälenkin suunnittelualue sijaitsee Myllymäessä, noin 300 metrin etäisyydellä Kehäradan Vehkalan asemasta kaakkoon Kehä III:n varressa. Alueelle kaavoitetaan työpaikka- ja toimitilarakentamista. Alue koostuu väljistä ja joustavista tonteista.
002640 - Raappavuorentie 38	Asemakaavan muutos	2025	2027	Osoitteessa Raappavuorentie 38 kaavoitetaan alue kaukolämmön tuotannon turvaamista varten. Hanke sisältää kaukolämmön tuotantoon ja turvaamiseen liittyviä laitteistoa ja koneistoa sekä näiden käyttöön liittyvää varastoaluetta.
002616 - Varpukalliontie	Asemakaavan muutos	2025	2027	Tavoitteena on kaavoittaa Kiilassa Varpukalliontien pohjoispuoleiselle alueelle työpaikkatontteja tilaa vaativalle toiminnalle sekä kaavoittaa Katriinantien vanha varalaskeutumispaikka katualueeksi Lentokentän ja Viinikkalan kaupunginosissa.
232900 - Kivistön Turkoosikehä	Asemakaava	2020	2029	Kivistön Turkoosikehään suunnitellaan keskustakortteleita: asumista noin 2000 asukkaalle, hulevesipuisto, pysäköintilaitos, kivijalkaliiketiloja ja päiväkoti. Alue on Kehäradan pohjoispuolella, tulevan Lapinkylän aseman vaikutusalueelle.
233000 - Kivistön Kvartsijuoni	Asemakaava	2020	2029	Kvartsijuonen asemakaavan tavoitteena on mahdollistaa Lapinkylän ja Kivistön asemaan tukeutuvia monimuotoisia, värikkäitä ja resurssiviisaita keskusta- ja kaupunkikorttelikoteja noin 500 uudelle asukkaalle sekä julkisia ja kaupallisia palveluja kuten päiväkoti.

AVIAPOLIS

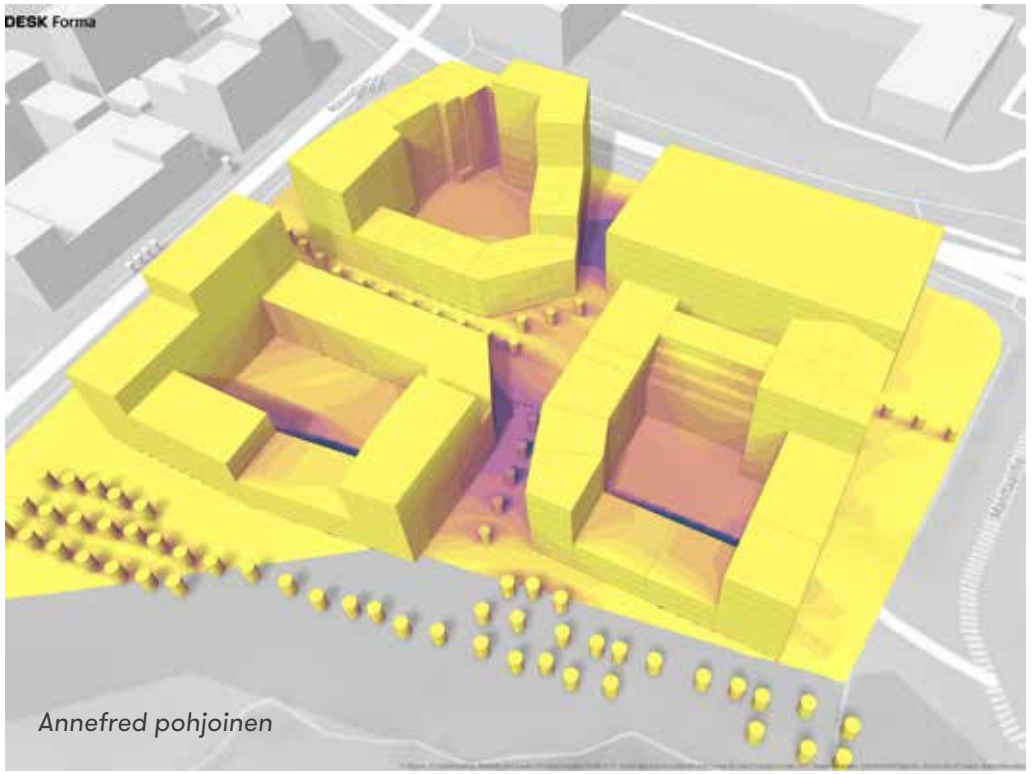
Aviapoliksen suuralueella keskitytään seuraavina vuosina yksittäisten kaavamuutosten lisäksi aluekokonaisuuksia ohjaaviin suunnitelmiin. Veromiehen kaupunginosaa kehitetään vehreäksi ja kävely-ystävälliseksi keskustaksi sekä työpaikka- ja asuinalueeksi palveluineen. Asumisen ja työpaikkojen määrää ja suhdetta tarkastellaan selvityksin ja laskelmin. Huberilan kaavarungossa kehitetään Huberin hallien ympärille uutta käveltävää lähikeskustaa, jossa yhdistyvät asuminen, palvelut ja työpaikat rakennusperintö ja kaupunkivihreä huomioiden. Tammistossa alkaa kaavarunkotyö, jossa tutkitaan tulevaisuuden maankäytön mahdollisuuksia kokonaisvaltaisesti. Tammiston Kauppatien varrelle laaditaan yleissuunnitelma ja liikenneselvitys ratkaisemaan alueen liikennehaasteita. Suunnitteilla oleva Lentorata sekä Vantaan Ratikka parantavat tulevaisuudessa Aviapoliksen ja lentoaseman saavutettavuutta entisestään.

Aiempina vuosina laadittujen kaavarunkojen ja kaavaluonnosten pohjalta laaditaan kaavamuutoksia Aviapoliksen keskustaan, Annefredin aseman lähialueille sekä Muuraan. Työpaikkahankkeita on suunnitteilla muun muassa Technopolikseen sekä Viinikkalan ja Tuupakan alueille.



AVIAPOLIKSEN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002631 Tuupakantie 1	Asemakaavan muutos	01/2026	2027	Haetaan muutosta tontin tehokkuuslukuun (e=0,17 -> e=0,5) sekä muihin määräyksiin. Uusi tehokkuusluku vastaa alueen muiden tonttien tehokkuuslukua.
002496 Nuolikuja 2	Asemakaavan muutos	03/2026	2027	Varastorakennuksen katolle kaavoitetusta ulkoilureitistä halutaan luopua ja muuttaa ko. alueen maankäyttöä paremmin yritystoimintaa palvelevaksi.
050700 Tammiston kaupat -kaavarunko	Kaavarunko	03/2026	2028	Haetaan maankäytöllistä ratkaisua lisääntyvien kaupan tilojen ja liikennekuormituksen yhtälöön



Annefred pohjoinen

AVIAPOLIKSEN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002462 ja 002462ma Vantaan ratikka: Lentoasema ja Teletie	Asemakaavan muutos	2020	2026	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Teletiellä ja Lentäjäntiellä. Suunnittelualue sijaitsee Lentokentän kaupunginosassa.
002576 Vantaan ratikka: Aviabulevardi ja Turbiinitie	Asemakaavan muutos	2020	2026	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Aviabulevardilla ja osoitetaan Turbiinitien katualue. Suunnittelualue sijaitsee Lentokentän ja Veromiehen kaupunginosissa.
002598 Aviakuja	Asemakaavan muutos	2023	2026	Asemakaavamuutoksella jatketaan Aviakujan katualuetta Turbiinitielle asti muuttamalla lentokenttäaluetta sekä lähivirkistysaluetta katualueeksi ja osoitetaan katutilaa linja-autoliikenteen uutta kääntöpaikkaa varten Turbiinitien vieressä.
002571 Asumista Rälssitien ja Äyritien risteykseen	Asemakaavan muutos	2024	2026	Suunnittelualue sijaitsee Jumbon itäpuolella, Äyritien, Rälssitien ja Kehä III:n rajaamalla alueella. Alueelle suunnitellaan asuntoja ja työpaikkoja sekä alueen halki kulkeva viherkatu. Alueelta luodaan Rälssitietä pitkin sujuva kävely-yhteys Jumboon ja Aviapoliksen asemalle.
002565 Teknobulevardi 7, 9 ja 11	Asemakaavan muutos	2024	2026	Aviapoliksen juna-asemien läheisyyteen osoitteessa Teknobulevardi 7, 9 ja 11 kaavoitetaan toimitilarakennusten korttelialue. Aluetta kehitetään toimivana, muuntojoustavana ja laadukkaana työpaikkaympäristönä ja parannetaan alueen sisäisiä yhteyksiä. Vähennetään isojen väylien estevaikutusta varautumalla uuteen Lentoasemantien ylittävään jalankulun ja pyöräilyn siltaan.
002567 - Turvalaaksontie 1	Asemakaavan muutos	2024	2026	Viinikkalassa osoitteessa Turvalaaksontie 1 asuinkiinteistö kaavoitetaan teollisuus-, varasto-, toimisto- ja liikerakennusten korttelialueeksi. Alue on osa Helsinki-Vantaan lentoaseman eteläpuoleista Kehä III:en tukeutuvaa logistiikkavaltaista työpaikka-aluetta.

AVIAPOLIKSEN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002586 Rälssitie 6	Asemakaavan muutos	2024	2026	Rälssitien ja Tikkurilantien risteykseen kaavoitetaan kaksi umpikorttelia, johon tulee asumista, toimitilaa, palveluita ja kivijalkatiloja. Alueelle rakentuu viihtyisää ja käveltävää korttelikaupunkia, joka on osa Annefredin uutta keskustaa.
002644 Vantaan ratikka: Tietotie	Asemakaavan muutos	2025	2026	Asemakaavamuutoksella varaudutaan Vantaan ratikkaan osoittamalla riittävä tila ratikan vaatimalle infrastruktuurille ja siihen liittyvälle katuympäristölle Tietotiellä muuttamalla lentokenttäaluetta katualueeksi. Suunnittelualue sijaitsee Lentokentän ja Veromiehen kaupunginosissa.
002603 Tammiston kauppatie 6	Asemakaavan muutos	2025	2026	Tammiston kauppatien ja Säätökujan risteyksessä tontilla olevat liikerakennukset puretaan ja tilalle kaavoitetaan asuinkerrostaloja. Suunnitelmassa jatketaan Tammiston alueen täydennysrakentamista ja rakennetaan monipuolista ja viihtyisää asumista hyvien palvelujen ja liikenneyhteyksien ääreen.
002605 Kalliosolantie 9	Asemakaavan muutos	2025	2026	Osoitteessa Kalliosolantie 7 ja 9 alue kaavoitetaan teollisuus-, varasto- ja toimistorakennusten korttelialueeksi. Tavoitteena on yhtenäistää tonttien kaavamerkinnät ja yhdistää tontit toimivaksi kokonaisuudeksi. Rakennusten sallittu korkeus halutaan muuttaa II:ta III:een.
052900 Huberilan kaavarunko	Kaavarunko	2022	2027	Huberin hallien ympärille rakentuu uusi käveltävä kaupunkikeskusta. Alueelle kaavoitetaan asumista noin 1 500-2 000 asukkaalle, työpaikkarakentamista, virkistysalueita, päiväkoti ja muita palveluita. Rakennushistoriallisesti arvokkaiden rakennusten suojelu tutkitaan.
002564 Asuinkortteli Aviakujan pohjoispuolelle	Asemakaavan muutos	2024	2027	Aviapoliksen keskustassa, juna-aseman sisäänkäyntien väliin, Aviakujan pohjoispuolelle, kaavoitetaan asumista, kivijalkaliiketilaa sekä pysäköintilaitos. Uuden korttelin ja lentokenttätoimintojen väliin tulee virkistysalue.
002641ma Lentorata maanalainen asemakaava	Asemakaavan muutos	2025	2027	Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata 1 -asemakaavan suunnittelualue ulottuu Helsingin rajalta Tuusulan rajalle ja sijaitsee Ylästön, Pakkalan, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa.

AVIAPOLIKSEN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
412100 Viinikkalan länsiosa	Asemakaava	2025	2027	Alue sijaitsee Viinikkalassa Kehä III:n pohjoispuolella. Alueelle halutaan kaavoittaa uusia teollisuus- ja logistiikkatontteja sekä näiden tukitoimintoja ja mahdollisesti maanalaista rakentamista. Alueen virkistysmahdollisuuksien kehitetään Vantaanjoen jokirannassa.
002641 Lentorata	Asemakaavan muutos	2025	2027	Lentorata on uusi suunnitteilla oleva ratayhteys, joka kulkee tunnelissa Pasilasta Helsinki-Vantaan lentoaseman kautta Keravalle. Lentorata 1 -asemakaavan suunnittelualue ulottuu Helsingin rajalta Tuusulan rajalle ja sijaitsee Ylästön, Pakkalan, Veromiehen ja Lentokentän kaupunginosissa.
002404 Aviapolis pohjoinen	Asemakaavan muutos	2019	2028	Alue sijaitsee Aviapoliksen juna-aseman pohjoisen sisäänkäynnin pohjoispuolella Aviabulevardin itäpuolella. Tontin käyttöä tehostetaan uusilla toimitiloilla.
002514 Annefred pohjoinen	Asemakaavan muutos	2022	2028	Annefredin ratikkapysäkin ympärille suunnitellaan Aviapolis Urban Blocks -kaavaluonnoksen pohjalta monipuoliset asuinkerrostalokorttelit sekä liike- ja työtilaa korttelin kivijalkaan. Tavoitteena on kehittää Rälssitien raitiotiepysäkin ympäristö lähikortteleineen vetovoimaiseksi alueeksi.
002627 Tammiston kauppatie 11	Asemakaavan muutos	2027	2028	Korttelialueen nykyistä käyttötarkoitusta halutaan muuttaa enemmän kauppaa sallivaksi.
002570 Huberila/ Robert Huberintie 7	Asemakaavan muutos	2027	2028	Asumista, liiketilaa, palveluita, päiväkoti ja viheraluetta Huberin hallien ympäristöön.
002375 Johdintie 2 ja 4	Asemakaavan muutos	2027	2028	Johdintielle esitetään pienimittakaavaista asuinrakentamista noin 2 500 - 3 000 kem2. Kysytty myös mahdollisuutta palvelurakentamiseen.
002625 Sähkötie 10	Asemakaava	2027	2028	Halutaan enemmän liiketilaa kuin nykyinen kaavamerkintä sallii.
002604 Sähkötie 1	Asemakaavan muutos	2027	2028	Korttelialueen toimisto- ja liikerakentamista rajoittava määräys (35 prosenttia) ja liikunta- ja urheilutiloja rajoittava määräys (50 prosenttia) halutaan pois.
002566 Muura kaupunkikylä 3	Asemakaavan muutos	2027	2029	Kaavatyö mahdollistaa asuinkerrostalokorttelit, työpaikkarakentamista ja viheraluetta.
002569 Asuinkorttelit Aviabulevardin itäpuolelle	Asemakaavan muutos	2027	2029	Aviabulevardin varrelle suunnitellaan monimuotoista sekoittunutta kaupunkirakennetta. Kortteleihin sijoitetaan asuntorakentamista, viheraluetta sekä liike- ja työtilaa Aviabulevardin varteen korttelin kivijalkaan.

TIKKURILA

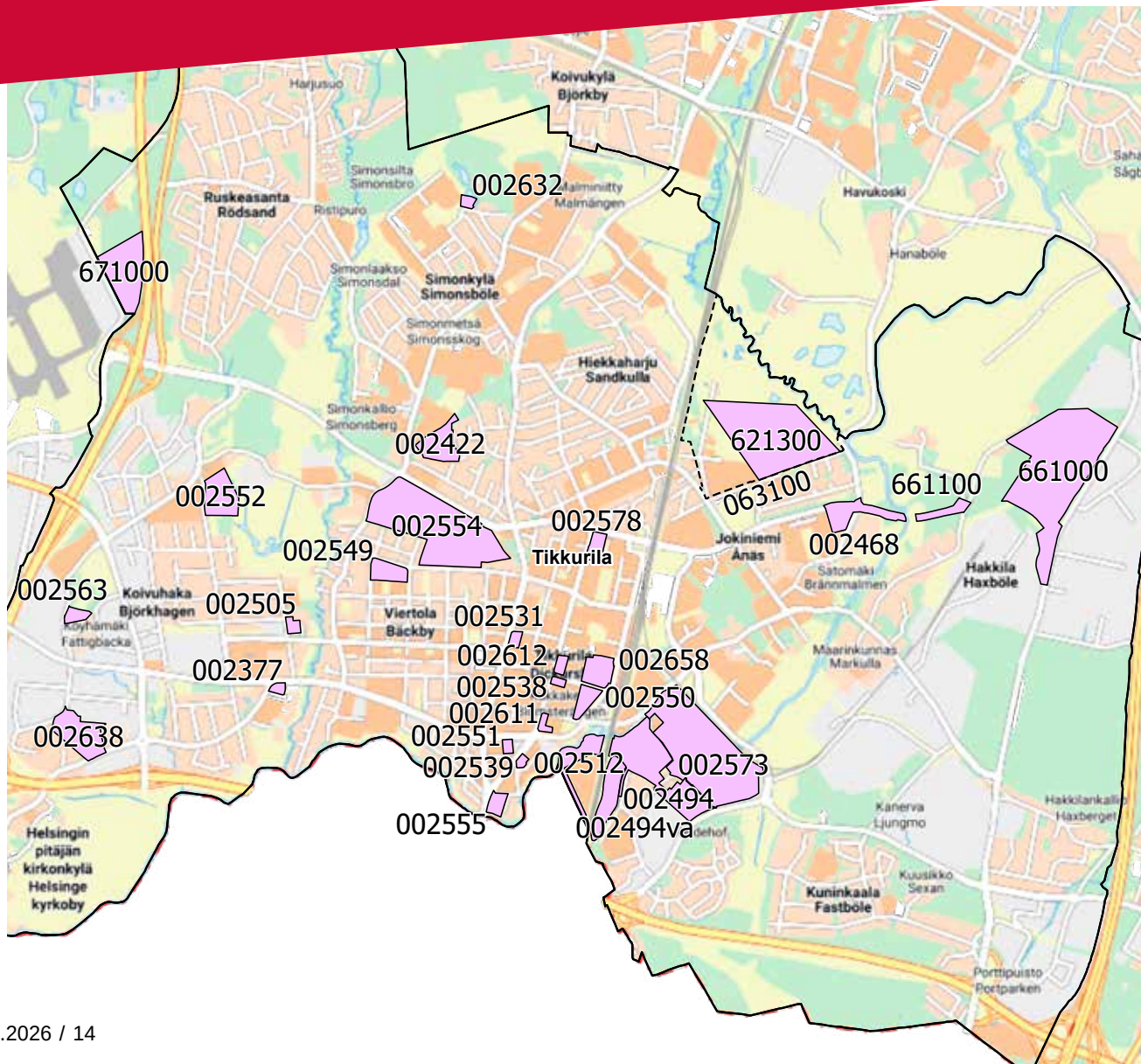
Tikkurilan suuralueen monipuolinen kehitys jatkuu. Alueella on kaksi laajempaa aluekehityshanketta Väritehtaan ja Hanhiniityn alueilla sekä runsaasti tonttikohtaisia kaavamuutoksia.

Tikkurilan ytimeen ja hyvin saavutettavaan keskustaan kaavoitetaan kaupunkimaisia palveluja, työpaikkoja ja asumista kivijalkaliiketiloineen sekä viihtyisine ja korkealaatuisine ympäristöineen. Kehityshankkeita kohdistuu erityisesti Kielotien ympäristöön, jonne ratikka on suunniteltu sekä aseman viereisiin keskustakortteleihin. Kehitystä viitoittavat kestävyyden periaatteet sekä Tikkurilan kaavarunko 2020. Tikkurilan keskusta laajenee radan yli itään Osaamiskampuksen lisäksi myös Väritehtaan alueille. Samalla jokivarren virkistysympäristö kehittyy ja palvelut lisääntyvät. Jokivarteen kaavoitetaan myös saunaravintola.

Hiekkaharjun aseman itäpuolelle sijoittuvasta Hanhiniitystä kaavaillaan uutta monipuolista asuinaluetta Helsingin ja Vantaan seurakuntayhtymien omistamille maille.

Uusia kouluja tai päiväkoteja suunnitellaan muun muassa Väritehtaan, Hanhiniityn sekä Simonkallion alueille.

Koivuhakaan kaavoitetaan sekä uusia työpaikkoja että asumista. Suuralueen toimitilakaavat luovat mahdollisuuksia yrityselämälle.



TIKKURILAN KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET 2026

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu vireilletulo kuukausi	Arvioitu hyväksy-misvuosi	Kuvaus
002638 Kuriiritie 24	Asemakaavan muutos	01/2026	2027	Hoitokodin tilalle tarkastellaan työpaikkarakentamista ja samalla puistoaluetta kehitetään.
002611 Kielotie 7	Asemakaavan muutos	02/2026	2027	Tontille tutkitaan nykyistä kaavaa tehokkaampaa asuin- ja liikerakentamista. Pysäköinti sijoitettaisiin rakenteellisesti pysäköintitaloon. Osa nykyisestä rakennuksesta, mm. elokuvateatteri pyritään säilyttämään.
002531 Tikkuraitti 17	Asemakaavan muutos	02/2026	2027	Olemassa olevat asuin- ja liikerakennukset korvataan tehokkaammalla asuin-, työpaikka- ja liikerakentamisella.
002578 Kielotie 21	Asemakaavan muutos	02/2026	2028	Nykyisen polisiitalon ja oikeustalon tontille tarkastellaan asuinkerrostalojen rakentamista poliisitalon tilalle. Kulttuurihistoriallisesti arvokas oikeustalo säilytetään.
002512 Tikkurilan sauna	Asemakaavan muutos	03/2026	2027	Keravanjoen rantaan kaavoitetaan maisemaan soveltuva sauna- ja ravintolarakennus. Saunan sijainti perustuu vuonna 2023 päivitettyyn Tiedepuiston yleissuunnitelmaan. Yleissuunnitelmassa on myös tarkasteltu puistoon tulevien muiden toimintojen sijoittelua.
621300 Hanhiniitty osa 1	Asemakaava	04/2026	2029	Seurakuntayhtymien maille suunnitellaan monipuolista asumista. Kaava-alueelle sijoittuu koulukokonaisuuteen liittyvä päiväkoti. Osa isompaa kokonaissuunnitelmaa.
002573 Väritehdas 2	Asemakaavan muutos	05/2026	2030	Väritehdas 2 -alueelle suunnitellaan uutta kantakaupunkimaista aluetta. Alueelle osoitetaan asumisen lisäksi asukkaiden tarvitsemat julkiset ja yksityiset palvelut sekä työpaikkoja.
002563 Ohtolankatu 17	Asemakaavan muutos	06/2026	2027	Kaupungin omistamalle pienteollisuusrakennusten sekä pientalojen korttelialueelle laaditaan asemakaavan muutos työpaikkarakentamisen mahdollistamiseksi. Samalla alueen rakennusoikeuden määrää lisätään.
002658 Asematien korttelit	Asemakaavan muutos	06/2026	2030	Kaavamuutos kattaa Tikkurin ja viereisen Asematie 1-3:n korttelit. Kortteleihin tutkitaan Citymarketia sekä muita liiketiloja, ravintoloita, toimitiloja, hotellia ja asuntoja.
002550 Ratatie 4, Unikkotie 2	Asemakaavan muutos	09/2026	2028	Tikkurilan ydinkeskustaan aivan aseman viereen suunnitellaan uusia asuinkerrostaloja. Maantasoon nykyisin sijoittuvat olemassa olevat autopaikat osoitetaan uuteen pysäköintilaitokseen. Nuorisotilana toimiva Tonttula suojellaan.
002539 Silkkitehtaantie 2	Asemakaavan muutos	09/2026	2028	Kielotien ja Silkkipolun väliin jäävän alueen eteläiseen osaan kaavoitetaan asuinkerrostaloja. Kielotien puoleiseen katutasoon edellytetään liiketilaa. Tontilta puretaan liike- ja toimistorakennus.
002554 Tikkurilan urheilupuisto	Asemakaavan muutos	09/2026	2028	Urheilupuiston kaavaa muutetaan yleissuunnitelman mukaiseksi. Kaavatyössä ratkaistaan Tikkurilan liikuntahallin sijoittuminen ja Peltolan koulun laajennus yhtenäiskouluksi.

TIKKURILAN VIREILLÄ OLEVAT JA OHJELMAKAUDELLA 2026-2028 KÄYNNISTYVÄT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002468 Satomäentie 1	Asemakaavan muutos	2021	2026	Osoitteeseen Satomäentie 1 suunnitellaan uusi asuinkortteli 70-luvun kaksikerroksisten talojen tilalle. Valkoisenlähteentien varteen osoitetaan paikka kivijalkaliiketilalle. Samalla mahdollistetaan Valkoisenlähteentien jatke itään päin Satomäen kohdalta.
002505 Mesikukantie 5	Asemakaavan muutos	2022	2026	Osoitteissa Mesikukantie 5 ja Mesikukankuja 6 purettavien rivitalojen ja omakotitalon tilalle kaavoitetaan asuinrakentamista.
002494 ja 002494va Väritehdas 1	Asemakaavan muutos	2023	2026	Väritehdas 1 kaavamuutos aloittaa Tikkurilan Väritehtaan alueen muutoksen. Tavoitteena on Tikkurilan keskustan laajenemisalue, jossa on asumista ja työpaikkoja sekä päiväkoti ja koulu. Alue tukeutuu Kuninkaalantiehen, jokirannan virkistysympäristöön ja Kuninkaalanmäen kulttuuriympäristöön.
002538 Unikkotie 10	Asemakaavan muutos	2023	2026	Unikkotien ja Kielotien risteyksessä osoitteessa Unikkotie 10 vanha asuinrakennus puretaan ja korvataan asuinkerrostalolla, jonka katutasoon sijoittuu liiketiloja. Kerrosluku nousisi nykyisestä kuudesta kerroksesta kahdeksaan kerrokseen.
661000 Rusokallio 2	Asemakaava	2023	2026	Osoitteessa Vanha Porvoontie 250-252 kaavoitetaan tien ja Vantaan Energia Oy:n sähkön voimajohtolinjan välinen alue tuotanto-, varasto- ja logistiikkatoimintojen korttelialueiksi. Lisäksi Vanha Porvoontie levennetään länsireunasta ja Valkoisenlähteentien tulevan liittymän katualuetta laajennetaan.
002552 Puutarhatie 47	Asemakaavan muutos	2024	2026	Jehovan todistajien maille kaavoitetaan yhteisön toimintaa tukevaa toimitilaa ja asumista. Tavoitteena on laajentaa vastapäisessä korttelissa (Puutarhatie 60) sijaitsevia toimintoja itäpuoliseen kortteliin osoitteeseen Puutarhatie 47.
063100 Hanhiniityn suunnitteluperiaatteet	Kehityskuva	2024	2026	Rekolanojan ja radan rajaamalle alueelle tutkitaan monipuolista asumista, koulu-päiväkotikokonaisuutta sekä liikuntatoimintoja. Maankäyttö tiivistyy Hiekkaharjun aseman vieressä. Suunnitteluperiaatteet ohjaavat vaihtoehtoisia maankäytön tarkasteluja, jotka toimivat asemakaavoituksen pohjana. Alue asemakaavoitetaan vaiheittain.

TIKKURILAN 2026-2028 TYÖN ALLA OLEVAT KAAVAHANKKEET

Kaavan nimi	Hankkeen tyyppi	Arvioitu/toteutunut vireilletulovuosi	Arvioitu hyväksymisvuosi	Kuvaus
002494va Väritehdas 1	Asemakaavan muutos	2025	2026	Vaiheasemakaavassa osa radan varren pysäköintialueen istutusalueesta muutetaan katualueeksi.
002632 - Salkolan talo	Asemakaavan muutos	2025	2026	Osoitteessa Hiiripolku 1 sijaitsee kaupungin omistama Salkolan talo. Tavoitteena on selvittää rakennuksen kulttuurihistorialliset arvot ja asettaa sille tarvittavat suojelumerkinnät. Rakennuksen myynti mahdollistetaan muodostamalla sille oma tontti. Hiirilammen ranta säilyy luonnonmukaisena virkistysalueena.
002549 Lummetie 30-32	Asemakaavan muutos	2023	2027	Osoitteissa Lummetie 30 ja 32 rivitalot puretaan ja tilalle kaavoitetaan enimmillään viisikerroksisia rakennuksia. Rakentaminen madaltuu etelän suuntaan. Pysäköinti keskitetään tonttien eteläosaan. Tavoitteena on Lummetien varren maltillinen tiivistäminen.
002555 Virnakortteli	Asemakaavan muutos	2024	2027	Keravanjoen rannalla, Virnatiellä ja Virnakujalla, puretaan nykyiset asuinrakennukset ja ne korvataan uudella asuinrakentamisella. Suojeltu Saarelan talo säilytetään.
002551 Horsmapolku	Asemakaavan muutos	2024	2027	Tikkurilan keskusta tiivistyy ratikan reitin varrella, kun Horsmapolun varren kortteliin tulee uutta asumista sekä liike- ja toimitilaa osoitteissa Tikkurilantie 48 sekä Horsmakuja 8 ja 10. Rakentaminen on enintään yhdeksän kerroksista. Alueelta puretaan vanhoja toimitilarakennuksia.
002422 Simonkylän elinkaariasuminen ja päiväkoti	Asemakaavan muutos	2025	2027	Alueelle sijoittuu palvelukeskus ja lisäksi tarkastellaan päiväkodin sijoittumista.
661100 Valkoisenlähteentie-Hakintie	Asemakaava	2027	2028	Katualueen rajausta muutetaan niin, että Itäisen Valkoisenlähteentien jatkaminen on mahdollista.
002377 Tikkurilantie 84 b	Asemakaavan muutos	2018	2029	Kaupungin omistama tontti Koivuhaassa kaavoitetaan asuinkerrostalotontiksi. Lisäksi tarkastellaan mahdollisuutta sijoittaa palveluita tontille.
671000 Tullimiehentie	Asemakaava	2027	2029	Tuusulanväylän läheisyyteen Ruskeasantaan tarkastellaan logistiikka-alan varikon rakentamista.
002612 Kielotie 11	Asemakaavan muutos	2028	2029	Tontin kehittämismahdollisuuksia ja tulevia käyttötarkoituksia tarkastellaan.

TEKIJÄT

Kaupunkirakenne ja ympäristö

Sampo Perttula

Yleiskaavoitus

Juha Nurmi, Laura Muukka, Matti Sahlberg, Ville Selonen ja Asta Tirkkonen

Asemakaavoitus

Marjaana Yläjääski, Milja Halmkrona, Tuomas Eskola, Timo Kallaluoto, Kerttu Kurki-Issakainen, Johanna Rajala, Agon Shala, Linnea Löytönen ja Panu-Petteri Kujala

Tietopalvelut

Antti Kairus ja Ritva-Leena Kujala

Kartat ja kuvat:
© Vantaan kaupunki (ellei toisin mainita)

Kansikuva:
Väritehdas 1
© Arkkitehtitoimisto NOAN Oy

LIITE: Kaupunginhallitus 09.02.2026 / 14

YHTEYSTIEDOT

Yleiskaavoitus
Asemakaavoitus
www.vantaa.fi/fi/kaavoitus

Puhelin 839 11 (vaihde)
Lauri Korpisen Katu 9
01370 Vantaa

15 **Vastaus Juha Järän ja 9 muun valtuutetun aloitteeseen Tikkurilan Koisotie 16 ja muidenkin Vantaan “huumeasuntoloiden” aiheuttamat ongelmat haltuun /PT**

VD/5829/00.02.00.03/2025

PT/TeA/MH/WT/EK

Juha Järä sekä 9 muuta valtuutettua jättivät seuraavan valtuuston työjärjestyksen mukaisen valtuustoaloitteen:

”Esimerkiksi Koisotien alkoholistien ja asunnottomien asuntoloiden aiheuttamat ongelmat olivat marginaalisia, kunnes tuli ns. ”huumeasuntola”.

Sen jälkeen – siis jo ennen ”peukku”-huumeen yleistymistä - on lukemattomista ongelmista ja häiriöistä sekä ennen muuta rikollisuudesta kärsineet Suur-Tikkurilan alueet (Viertola, Simonkylä, Hiekkaharju, Ruskeasanta, Jokiniemi ja Tikkurilan keskusta). Perinteisten medioiden lisäksi sosiaalisessa mediassa on jatkuvasti ilmiöön liittyviä päivityksiä. Poliisilta voi kysellä asioihin liittyviä rikostilastoja.

Tilanne on kestämätön. Agressiivista käytöstä ja väkivallan uhkaa esiintyy, ja jopa suoranaista väkivaltaa lisääntyvästi käyttäjien toimesta. On asunto- ja automurtoja, joita ei ennen ollut ja asuntojen pihoilta varastellaan tavaraa. Myös kaupoista varastellaan, joka sitoo enenevästi henkilökunnan työaikaa tähän ilmiöön ja aiheuttaa kuluja. Lisäksi huumeita kaupustellaan avoimesti ja niitä myös käytetään avoimesti – jopa läheisten päiväkotien ja leikkipaikkojen ja koulujen pihoilla! Asukkaiden pitää enenevästi hankkia hälytysjärjestelmiä ja yritysten vartiointipalveluja. Jopa aitoja on monissa asuntoyhtiöissä jouduttu rakentamaan.

Kaikki edellä mainittu on omiaan vaikuttamaan viihtyisyyteen epäsuotuisasti ja jopa halukkuuteen edelleen asua ja yrittää näillä alueilla, ja jopa koko Vantaalla. Mainehaitoilla taasen on vaikutusta asuntojen arvoon.

Me allekirjoittaneet eri puolueiden edustajat vaadimme voimakasta puuttumista asiaan, sillä nykykeinot eivät tepsi. Yhtenä vaihtoehtona esitämme näiden asuntoloiden lakkauttamista näin lähellä Vantaan vilkkaimpia asuinalueita, ja siirtämistä sopivampaan ja vähemmän haittoja aiheuttavaan paikkaan. Myös muita tehokkaita keinoja tulee moniviranomaisyhteistyöllä kehittää. Pääasia että homma saadaan aidosti kuntoon. Tämän saman aloitteen teen niin Vantaan kaupunginvaltuustossa, kuin myös Vantaa-Kerava hyvinvointialueen valtuustossa koska molemmat kuuluvat oleellisesti asian sidosryhmiin ja viranomaisyhteistyön varmistamiseksi.”

Kaupunginvaltuusto 25.8.2025 § 31

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

Liite:
- allekirjoitettu Juha Järän ja 9 muun valtuutetun aloite Tikkurilan Koisotie 16 ja muidenkin Vantaan “huumeasuntoloiden” aiheuttamat ongelmat haltuun

_____

Konsernijohdon ja elinvoiman toimiala ja kaupunkiympäristön toimiala toteavat vastauksena seuraavaa:

Vantaan kaupungin uudessa strategiassa vuosille 2026–2029 on nostettu turvallisuus ja turvallisuuden tunteen vahvistaminen keskeiseksi strategiseksi tavoitteeksi. Strategiassa on onnistumisen keinona päätetty turvallisuusohjelman laatimisesta. Ohjelman tavoitteena on vantaalaisten turvallisuuden ja turvallisuuden tunteen sekä kaupungin kokonaisturvallisuuden ja kriisinkestävyyden vahvistaminen.

Vantaan kaupunki tekee tiivistä yhteistyötä Itä-Uudenmaan poliisilaitoksen sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa paikallisten turvallisuusongelmien ratkaisemiseksi. Yhteistyötä tehdään myös muiden viranomaisten ja paikallisten toimijoiden kanssa. Poliisin paikallisen ongelmanratkaisumallin (POR) kohteena on ollut Kivistö kesällä 2024 ja Myyrmäki kesällä 2025. Poliisi on ottanut Tikkurilan alueen POR-mallin kohteeksi syksyllä 2025. Vantaan kaupunki toimii jo valtuustoaloitteessa esitetyllä tavalla poikkihallinnollisesti yhdessä poliisin sekä Vantaan ja Keravan hyvinvointialueen kanssa. Yhteistyön tavoitteena on vahvistaa Vantaan turvallisuustilannetta.

Vantaan kaupunki toteutti turvallisuuskyselyn lokakuussa 2024 ja turvallisuuden pulssikyselyn lokakuussa 2025. Kyselytutkimusten tavoitteena oli selvittää kaupunkilaisten mielikuvaa Vantaan turvallisuudesta ja kartoittaa siihen liittyviä uhkia ja sen kehitystä. 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. Tehdyt turvallisuuskyselyt ovat osa Vantaan kaupungin pitkäjänteistä turvallisuustyötä. Turvallisuuskyselystä ja muista lähteistä kerättäviä tietoja analysoidaan ja niitä käytetään suunnitteluun ja toimenpiteiden kohdentamiseen tunnistettuihin ongelmiin, joilla kaupunki pyrkii kohentamaan kaupunkilaisten turvallisuutta ja turvallisuudentunnetta.

Vantaan ja Keravan hyvinvointialue vastaa sosiaali- ja terveydenhuollon ja pelastustoimen palveluverkkosuunnittelusta ja palvelujen järjestämisestä. Vantaan kaupungilla ja hyvinvointialueella on yhteinen kiinteistöjen ja maankäytön hankeyhteistyöryhmä ja prosessit, joissa monialaisella yhteistoiminnalla pyritään varmistamaan sosiaali- ja terveyspalvelujen sekä pelastustoimen palveluverkon toteuttamisen edellytykset, toimintojen sijoittuminen sekä varautumaan palveluverkon tulevaisuuden tarpeisiin. Olemassa olevien Y-tonttien tarjonta ja kaavoitusprosessit määrittävät uudishankkeiden toteuttamisen sijaintivaihtoehdot ja aikataulut. Erityisasumisen kohteiden suunnittelu vaatii pitkäjänteisyyttä, monialaista yhteistyötä ja huolellista valmistelua, jotta löydetään palveluille sopivat sijainnit ja saadaan ne toteutettua oikea-aikaisesti palvelutarpeeseen nähden. Erityisasumisen kohteet sijoittuvat Vantaalla olemassa olevaan kaupunkirakenteeseen hankkeen asettamat reunaehdot ja lähiympäristö huomioiden.

Aloitteessa mainitut Koisotien asuntolat ovat Koisorannan palvelukeskus (Koisotie 5) ja Koisoniityn palvelukeskus (Koisotie 6). Näissä yksiköissä palveluntuottajana toimii Vantaan ja Keravan hyvinvointialue, joka myös vastaa yksiköidensä turvallisuudesta. Asumispäivystys on toiminut Koisotiellä jo vuodesta 1989 alkaen ja nykyisellään Koisorannan palvelukeskus tarjoaa asunnottomille asumispäivystystä, sosiaaliohjausta sekä tarvittaessa pidempiaikaista asumista. Koisoniityssä toiminta on alkanut vuoden 2023 alussa ja se on aikuisten ympärivuorokautinen palveluasumisen ja tuetun asumisen yksikkö, joka on tarkoitettu mielenterveys- ja päihdekuntoutujille tai muille vastaavaa palvelua tarvitseville. Koisorannan ja Koisoniityn palvelukeskusten sijainnit ovat perustellusti valittu asemakaavoja valmisteltaessa ja kohteet on suunniteltu kyseisille palveluille, eikä niille ole tarjolla vaihtoehtoisia toimitiloja tai sijainteja.

Edellä esitettyyn perustuen vastauksena valtuustoaloitteeseen todetaan, että kaupunki kehittää turvallisuuttaan useilla tasoilla: strategisesti, ennaltaehkäisevästi ja konkreettisin alueellisin toimin yhteistyössä niin kaupungin sisällä poikkihallinnollisesti kuin poliisin ja hyvinvointialueen kanssa. Yksi turvallisuustyötä ohjaava dokumentti on Vantaan turvallisuusohjelma, jonka laatiminen on aloitettu. Lisäksi hyvinvointialueen kanssa tehtävässä kiinteistöjen ja maankäytön hankeyhteistyössä sosiaali- ja terveyspalvelujen sijoittumista suunnitellaan monialaisesti niin olemassa oleviin toimitiloihin kuin uudiskohteisiin tontinluovutuksen ja kaavoituksen kautta.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa valtuutetulle Juha Järä ja 9 muulle aloitteen allekirjoittaneelle valtuutetulle kaupunkiympäristön toimialan esityksen mukainen kaupunginhallituksen vastaus tiedoksi.

Liitteet:
- allekirjoitettu Juha Järän ja 9 muun valtuutetun aloite Tikkurilan Koisotie 16 ja muidenkin Vantaan “huumeasuntoloiden” aiheuttamat ongelmat haltuun

Täytäntöönpano: Lakiasiat ja päätösvalmistelu

Muutoksenhakuohje: 3.1. Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
turvallisuuspäällikkö Markus Hammarström
asumisen erityisasiantuntija Wilma Toljander
(etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

Valtuustoaloitteen otsikko: ***Tikkurilan Koisotie 16 ja muidenkin Vantaan "huumeasuntoloiden" aiheuttamat ongelmat haltuun***	**Aloitteen tekijä/tekijät ja** **allekirjoitukset**
Esimerkiksi Koisotien alkoholistien ja asunnottomien asuntoloiden aiheuttamat ongelmat olivat marginaalisia, kunnes tuli ns. "huumeasuntola". Sen jälkeen – siis jo ennen "peukku"-huumeen yleistymistä - on lukemattomista ongelmista ja häiriöistä sekä ennen muuta rikollisuudesta kärsineet Suur-Tikkurilan alueet (Viertola, Simonkylä, Hiekkaharju, Ruskeasanta, Jokiniemi ja Tikkurilan keskusta). Perinteisten medioiden lisäksi sosiaalisessa mediassa on jatkuvasti ilmiöön liittyviä päivityksiä. Poliisilta voi kysellä asioihin liittyviä rikostilastoja. Tilanne on kestämätön. Agressiivista käytöstä ja väkivallan uhkaa esiintyy, ja jopa suoranaista väkivaltaa lisääntyvästi käyttäjien toimesta. On asunto- ja automurtoja, joita ei ennen ollut ja asuntojen pihoilta varastellaan tavaraa. Myös kaupoista varastellaan, joka sitoo enenevästi henkilökunnan työaikaa tähän ilmiöön ja aiheuttaa kuluja. Lisäksi huumeita kaupustellaan avoimesti ja niitä myös käytetään avoimesti – jopa läheisten päiväkotien ja leikkipaikkojen ja koulujen pihoilla! Asukkaiden pitää enenevästi hankkia hälytysjärjestelmiä ja yritysten vartiointipalveluja. Jopa aitoja on monissa asuntoyhtiöissä jouduttu rakentamaan. Kaikki edellä mainittu on omiaan vaikuttamaan viihtyisyyteen epäsuotuisasti ja jopa halukkuuteen edelleen asua ja yrittää näillä alueilla, ja jopa koko Vantaalla. Mainehaitoilla taasen on vaikutusta asuntojen arvoon. Me allekirjoittaneet eri puolueiden edustajat vaadimme voimakasta puuttumista asiaan, sillä nykykeinot eivät tepsi. Yhtenä vaihtoehtona esitämme näiden asuntoloiden lakkauttamista näin lähellä Vantaan vilkkaimpia asuinalueita, ja siirtämistä sopivampaan ja vähemmän haittoja aiheuttavaan paikkaan. Myös muita tehokkaita keinoja tulee moniviranomaisyhteistyöllä kehittää. Pääasia että homma saadaan aidosti kuntoon. Tämän saman aloitteen teen niin Vantaan kaupunginvaltuustossa, kuin myös Vantaa-Kerava hyvinvointialueen valtuustossa koska molemmat kuuluvat	<u>Aloitteen tekijät</u> Juha Järä <u>Aloitteen</u> <u>Allekirjoitukset</u> 1. Juha Suoniemi 2. Janne Hartikainen 3.Tanja Aidanjuuri 4. Petri Roininen 5. Kai-Ari Lundell 6. Suvi Karhu 7. Mika Niikko 8. Paula Lehmuskallio 9. Jorma Hentilä

oleellisesti asian sidosryhmiin ja viranomaisyhteistyön varmistamiseksi. Valtuuston kokous 25.8.2025	

16 **Kolmannen optiovuoden käyttöönotto Työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden työnhaun valmennusta koskevassa palveluhankinnassa / PT**

VD/10956/02.08.00.00/2022

PT/ST-V/HS//MV/JR

Työllisyyden ja kotoutumisen palvelut kilpailuttivat työnhaunvalmennuspalvelun vuonna 2023. Kaupunginhallitus valitsi 17.4.2023 Live-säätiön sopimustoimittajaksi, minkä jälkeen Vantaan kaupunki ja Live-säätiö allekirjoittivat hankintasopimuksen 16.5.2023.

Sopimus oli voimassa yhden vuoden allekirjoituspäivästä lukien. Lisäksi tilaajalla on ollut oikeus jatkaa sopimusta kolmella yhden vuoden optiokaudella. Ensimmäinen optiovuosi otettiin käyttöön kaupunginhallituksen päätöksellä ajalle 16.5.2024-15.5.2025 ja toinen optiovuosi otettiin käyttöön kaupunginhallituksen päätöksellä ajalle 16.5.2025-15.5.2026. Tilaajan tulee ilmoittaa option käyttöönotosta viimeistään kolme (3) kuukautta ennen sopimuskauden päättymistä. Kolmannen optiovuoden 16.5.2026–15.5.2027 käyttöönotosta tulee siten ilmoittaa viimeistään 16.2.2026.

Vantaan kaupunki päättää ottaa kolmannen optiokauden käyttöön, jotta työnhakija-asiakkaille voidaan varmistaa jatkuva työnhaunvalmennus. Palvelu on tarpeellinen osa työllisyyden ja kotoutumisen palveluiden asiakkaille suunnattua palvelukokonaisuutta. Viimeisen optiovuoden aikana on tarkoitus käynnistää uuden valmennuspalvelukokonaisuuden hankinnan valmistelu ja suunnittelu.

Hankinnan kohde
Työnhaun valmennus on Vantaan työllisyys- ja kotoutumispalveluiden asiakkaille suunnattu palvelu, jonka tavoitteena on tukea ja motivoida työnhakijoita aktiiviseen työnhakuun ja työllistymiseen sekä vahvistaa työnhaun valmiuksia. Palvelun avulla asiakas voi täyttää työnhaun velvoitettaan, kun palveluun osallistumisesta on sovittu työllistymissuunnitelmassa tai sitä korvaavassa suunnitelmassa.

Palvelu toteutetaan kevyenä kokonaisuutena (1–3 valmennustapaamista), jossa keskitytään käytännön työnhakuun ja erityisesti työnhakuasiakirjojen (esim. CV ja hakemus) laadun parantamiseen. Valmennus tukee työnvälitystä ja mahdollistaa sen, että viranhaltijatyö kohdentuu lakisääteisiin ydintehtäviin (mm. palvelutarpeen arviointi, suunnitelmien laatiminen ja päivittäminen sekä työttömyysturva-asiat). Palveluun ohjataan ensisijaisesti asiakkaita, joilla on realistiset edellytykset työllistyä, mutta joilla on tarve kohdennetulle tuelle työnhaussa.

Optiokauden arvo
Kolmannen optiovuoden kokonaisarvo on 300 000 euroa (alv 0 %) ajalle 16.5.2026-15.5.2027.

Päätösvalta
Optiovuosien käyttämisestä päättää se taho, joka on tehnyt varsinaisen hankintapäätöksen.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunginjohtajan esitys:
Päätetään jatkaa työllisyyspalveluiden työnhaun valmennuksen sopimusta hankintapäätökseen liittyvällä vuoden optiomahdollisuudella ajalle 16.5.2026-15.5.2027.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Täytäntöönpano: Työllisyyspalvelut

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus- ja valituskielto

Lisätiedot:
Suunnittelupäällikkö Matti Virkkunen, 040 635 3944, (etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi)

17 **Lausunnon antaminen Helsingin hallinto-oikeudelle asemakaavan muutoksesta 002478 ja tonttijaosta, 18 Vantaanlaakso / Lounaniityn päiväkoti, tehdyistä valituksista**

VD/1705/10.02.04.00/2021

TeA/SP/TKA/VIK/EJ/HPi

Vantaan kaupunginvaltuusto on päätöksellään 20.10.2025 § 9 hyväksynyt asemakaavan muutoksen 002478 ja tonttijaon, 18 Vantaanlaakso / Lounaniityn päiväkoti.

Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on tehty kaksi valitusta Helsingin hallinto-oikeuteen. Valittajina ovat Viherkummun omakotiyhdistys ry ja Viherkummun Viikonloppumaja Osuuskunta.

Helsingin hallinto-oikeus on pyytänyt kaupunginhallitusta antamaan lausunnon valitusten johdosta. Lausunnon antamiselle on myönnetty lisäaikaa 27.2.2026 saakka.

Kaupunkiympäristön toimialan Kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualue sekä toimialan laki- ja valmistalupalvelut on valmistellut lausuntoluonnoksen hallinto-oikeudelle. Valitukset ja lausuntoluonnos ovat kaupunginhallituksen esityslistan liitteenä.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaan kaupunginhallitus antaa kaupunginvaltuuston päätöksestä tehdystä valituksesta lausunnon hallinto-oikeudelle. Koska kaupunginhallitus yhtyy kaupunginvaltuuston päätökseen, antaa se nyt pyydetyn lausunnon.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Helsingin hallinto-oikeudelle liitteenä olevan lausunnon asemakaavan muutoksesta 002478 ja tonttijaosta tehdyistä valituksista.

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Valitus (Viherkummun omakotiyhdistys ry)
- Valitus (Viherkummun Viikonloppumaja Osuuskunta)
- Lausunto Helsingin hallinto-oikeudelle

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.2 Oikaisuvaatimus ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
lakimies Heino Pitkänen, p. 043 825 9154, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

Helsingin hallinto-oikeudelle

Asia

Lausunto asiassa dnro 7857/03.04.04.04.16/2025 ja 7916/03.04.04.04.16/2025

Valituksenalainen päätös

Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 20.10.2025 § 9: Asemakaavan muutos 002478 ja tonttijako, 18 Vantaanlaakso / Lounaniityn päiväkoti

Valittajat

Viherkummun omakotiyhdistys ry

Viherkummun Viikonloppumaja Osuuskunta

Lausunnon antaja

Vantaan kaupunginhallitus

Valitusten pääasiallinen sisältö ja perusteet

Valituksissa vaaditaan Vantaan kaupunginvaltuuston 20.10.2025 tekemän asemakaavamuutosta 002478 koskevan päätöksen kumoamista sekä päätöksen täytäntöönpanon kieltämistä, kunnes asia on lainvoimaisesti ratkaistu. Lisäksi valittajat vaativat oikeudenkäyntikulujensa korvaamista. Valitusten perusteina esitetään muun ohella väitteitä kaavan suhteesta yleiskaavaan ja maakuntakaavaan, vaikutuksista maisema- ja virkistysarvoihin sekä luontoarvoihin, liikenne- ja katujärjestelyistä sekä menettelyä koskevia väitteitä.

Lausunto

Vantaan kaupunginhallitus vaatii, että valitukset hylätään kokonaisuudessaan, toimenpidekieltoa koskevat vaatimukset hylätään ja oikeudenkäyntikuluvaatimukset hylätään. Asemakaavamuutos on laadittu alueidenkäyttölain (132/1999) ja sen nojalla annetun sääntelyn mukaisesti. Kaavaratkaisu perustuu riittäviin selvityksiin ja vaikutusten arviointiin, sopii yleiskaavan kokonaisuuteen ja luo edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle sekä palvelujen alueelliselle saatavuudelle (alueidenkäyttölain 54 §).

1. Kaavan tavoitteet ja keskeinen sisältö

Asemakaavamuutoksen tavoitteena on osoittaa Vantaanlaaksoon uusi päiväkotitontti palveluverkon tarpeisiin. Nykyinen Vantaanlaakson päiväkoti voidaan peruskorjata, mutta sen laajentaminen ja uuden päiväkodin rakentaminen nykyiselle tontille eivät ole mahdollisia muun muassa melu- ja ilmanlaatuolosuhteista sekä tontin rajoitteista johtuen. Uusi päiväkoti tulee sijoittaa alueelle, jossa ympäristömelu on alle 55 dB ja jossa toiminnalle voidaan järjestää turvalliset ja terveelliset olosuhteet. Vantaanlaaksossa tämä edellytys täyttyy käytännössä vain Lounaniityn eteläosassa.

Kaavatyössä on tarkasteltu useita sijoittumisvaihtoehtoja sekä katuyhteysvaihtoehtoja. Valtaosa vaihtoehdoista sijoittui lentomelualueelle tai muutoin olosuhteiltaan päiväkotitoimintaan soveltumattomaksi (mm. melu, maaperän stabiliteetti, kunnallistekniikan järjestäminen ja joukkoliikenteen saavutettavuus). Kaavan mukainen ratkaisu perustuu näihin vertailuihin sekä siihen, että päiväkodin piha-alue voidaan suunnitella turvalliseksi ja virkistyskäyttöä palvelevaksi myös toiminta-ajan ulkopuolella.

2. Menettely ja vuorovaikutus

Kaava on valmisteltu alueidenkäyttölain sekä maankäyttö- ja rakennusasetuksen (895/1999) mukaisesti. Kaavatyössä on laadittu osallistumis- ja arviointisuunnitelma, aineisto on ollut nähtävillä ja osallisia sekä viranomaisia on kuultu valmistelun eri vaiheissa. Kaavan valmistelussa on tarkasteltu useita tontti- ja katuyhteysvaihtoehtoja; vaihtoehdoista on esitetty arvioinnit kaavaselostuksessa, ja ratkaisu on tehty kokonaisuutena arvioiden. Menettelyssä ei ole ilmennyt sellaista virhettä, joka johtaisi päätöksen kumoamiseen.

3. Suhde yleiskaavaan

Alue sijoittuu valtakunnallisesti arvokkaaseen maisema-alueeseen ja yleiskaavassa rajattuun arvokkaan kulttuuriympäristön reunavyöhykkeeseen. Tämä ei estä rakentamista, vaan rakentamisen soveltuvuus maisemaan ja kulttuuriympäristöön ratkaistaan kaavoituksessa. Kaava-alueella ei ole todettu kulttuurihistoriallisia kohteita, eikä päiväkodin toteuttaminen vaaranna alueen keskeisiä maisema-arvoja. Vantaan Viher- ja virtaava Vantaa (VIVA) -viherrakenteen kehityskuvassa alueen merkitystä virkistysalueena on tarkasteltu, ja kaavaratkaisussa nykyiset ulkoilureitit ja joen rantavyöhykkeen ekologinen yhteys säilyvät.

Asemakaavan laatimisessa yleiskaava on otettava huomioon siten kuin alueidenkäyttölain 42 §:ssä säädetään. Vantaan yleiskaavassa 2020 on varauduttu Vantaanlaakson päiväkotitarpeeseen ja osoitettu Lounaniityn yhteyteen rakentamisalueen laajennus. Yleiskaava on yleispiirteinen ja ohjeellinen, ja asemakaavassa ratkaistaan yksityiskohtainen maankäyttö yleiskaavan tavoitteiden ja periaatteiden puitteissa. Asemakaavassa päiväkodin sijainti on osoitettu Lounaniitylle siten, että ratkaisu vastaa yleiskaavan tarkoitusta (päiväkoti) ja periaatetta (rakentamisalueen laajennus), mutta sijoittuu maisemallisesti, liikenteellisesti ja rakennettavuuden kannalta tarkoituksenmukaisempaan kohtaan kuin yleiskaavassa esitetty pohjoisempi vaihtoehto. Vastaavasti yleiskaavan laajennusalueen pohjoisosa säilyy asemakaavassa puistona ja metsikköalueena.

4. Riittävät selvitykset ja vaikutusten arviointi

Asemakaavaa laadittaessa on arvioitu kaavan vaikutuksia alueidenkäyttölain 9 §:n edellyttämällä tavalla. Kaavatyössä on laadittu ja koottu muun muassa luonto-, maisema-, liikenne-, melu- ja rakennettavuusselvityksiä sekä arvioitu vaikutukset palvelujen saatavuuteen, virkistykseen ja

kunnallistekniikkaan. Vantaan ympäristökeskuksen vuonna 2024 tekemien selvitysten perusteella Lounaniityllä ei ole todettu erityisiä luontoarvoja; alueella ei esiinny uhanalaisia tai harvinaisia lajeja eikä aluetta ole perusteita pitää perinnebiotooppina. Kaavaratkaisussa on lisäksi turvattu joenvartta seuraavan puustoisemman vyöhykkeen ja ulkoilureittien säilyminen, ja päiväkodin piha-alueen istutuksin sekä kaavamääräyksin varmistetaan rakentamisen sopeutuminen ympäristöön.

Valittajien esittämää väitettä perinnebiotoopista ei voida pitää perusteltuna. Saatavilla olevien ilmakuvien perusteella alue on ollut peltona vielä 1980-luvun puolivälissä, minkä jälkeen se on kehittynyt nurmivaltaiseksi niityksi. Selvitysten mukaan kyseessä on luontotyyppien edustavuudeltaan tavanomainen alue, jonka luontoarvot eivät estä kaavan mukaista rakentamista.

Nykyisen Vantaanlaakson päiväkodin peruskorjaaminen ei poista tarvetta lisäpaikoille, eikä nykyinen tontti mahdollista laajentamista tai uuden päiväkodin rakentamista. Uusi päiväkoti sijoittuu alueelle, jossa melu- ja ilmanlaatuolosuhteet ovat toiminnalle soveltuvat, ja kaavamääräyksin voidaan ohjata pihan aitaamista, istutuksia ja muita ratkaisuja, joilla turvataan lasten turvallisuus ja ympäristön viihtyisyys.

5. Liikenne, liikenneturvallisuus ja katujärjestelyt

Päiväkodin saattoliikenne painottuu arkipäivien aamu- ja iltapäivähuippuihin. Kaavassa osoitettu katuyhteys Viherkummunkujan kautta on toiminnallisesti perusteltu ja kokonaisuutena arvioiden vähiten haittaa aiheuttava. Viherkummunkuja on jo nykyisin autoliikenteen käytössä, ja se parannetaan päiväkodin edellyttämäksi tonttikaduksi, jolle rakennetaan myös jalankäytävä ja jonka nopeusrajoitus on tavanomaisesti 30 km/h. Auertielle ei mahdu turvallista jalankäytävää, ja Usvatien kautta muodostuva yhteys olisi pidempi, häiritsisi laajempaa ympärivuotista asutusta ja edellyttäisi kunnallistekniikan uudistamista. Päiväkodin ja sen liikenteen järjestelyt tarkentuvat katu- ja toteutussuunnittelussa.

Siirtolapuutarhan pysäköintiä koskevat järjestelyt on huomioitu: Viherkummunkujan nykyiset pysäköintipaikat korvataan ja niiden määrä säilyy kokonaisuutena vähintään ennallaan. Päiväkodin tontille voidaan osoittaa pysäköintiä iltaisin ja viikonloppuisin päiväkodin toiminta-ajan ulkopuolella, ja alueella on lisäksi siirtolapuutarhaa palveleva erillinen pysäköintialue Vanhan Nurmijärventien varressa.

6. Melu ja ilmanlaatu

Kaavaratkaisussa on huomioitu toiminnan kannalta keskeiset melu- ja ilmanlaatuolosuhteet. Päiväkodin sijoittaminen edellyttää, että tontin melutasot ovat alle 55 dB, jotta rakentamis- ja käyttöönottoluvat voidaan myöntää. Tarkastellut vaihtoehdot sijoittuivat pääosin lentomelun alueelle, jossa päiväkodin toteuttaminen ei ole mahdollista, minkä vuoksi vaihtoehtoja on rajattu jatkotarkastelussa. Lounaniityllä ei esiinny ilta- ja yöaikaista lentomelua, joten kansainvälinen Lden-tunnusluku ei muuta päiväkodin sijoittamisen arviointia päiväaikaisessa toiminnassa. Ilmanlaatuun liittyvät lähtökohdat on otettu huomioon, ja kaavamääräyksin sekä jatkosuunnittelun keinoin voidaan hallita mahdollisia haittoja.

7. Katualueen toteutus, mahdollinen lunastus ja yksityisoikeudelliset kysymykset

Katualueen toteuttamiseen liittyvät yksityisoikeudelliset kysymykset, kuten maanomistukseen liittyvät vaateet tai mahdolliset korvaukset, ratkaistaan erikseen niissä menettelyissä, joita varten lainsäädäntö on säädetty. Asemakaava osoittaa katualueen ja luo edellytykset kadun toteuttamiselle, se ei ratkaise

maanomistuskysymyksiä. Kadun rakentaminen vaiheistetaan siten, että liikkuminen on mahdollista myös työmaaolosuhteissa, ja rakentamisen aikainen haitta on tilapäistä. Hulevesien johtaminen ja katualueen kuivatus ratkaistaan katusuunnittelussa maankäyttö- ja rakennusasetuksen 41 §:n mukaisesti; katualueelle jääviä puita joudutaan poistamaan, mutta kadun yhteyteen istutetaan uutta puustoa suunnitelman mukaisesti.

Katualueen toteuttaminen ei estä siirtolapuutarhan toimintaa pysyvästi. Lisäksi on huomattava, että osa vaihtoehtoisista katuyhteyslinjauksista kohdistuisi herkempään ympäristöön, kuten luonnonsuojelualueiden välistä ekologista yhteyttä turvaavaan aluekokonaisuuteen, minkä vuoksi kaavan mukainen ratkaisu on kokonaisharkinnassa perusteltu.

8. Toimenpidekielto

Valittajat ovat vaatineet toimenpidekieltoa. Kaupunki vastustaa vaatimusta. Asemakaava on hyväksytty lainmukaisessa järjestyksessä, eikä asiassa ole esitetty sellaisia seikkoja, joiden perusteella päätöksen täytäntöönpano olisi syytä kieltää. Mahdollinen rakentaminen edellyttää lisäksi erillisiä lupamenettelyjä, joissa arvioidaan hankkeen edellytykset ja kaavamääräysten noudattaminen.

9. Oikeudenkäyntikulut

Valittajat ovat vaatineet oikeudenkäyntikulujensa korvaamista. Kaupunki vastustaa vaatimuksia. Lain oikeudenkäynnistä hallintoasioissa (808/2019) 95 §:n mukaan asianosainen voidaan velvoittaa korvaamaan toisen asianosaisen kulut vain, jos se on asian lopputulos ja muut asiaan vaikuttavat seikat huomioon ottaen kohtuullista. Asiassa ei ole perusteita määrätä Vantaan kaupunkia korvaamaan valittajien oikeudenkäyntikuluja.

Johtopäätökset

Edellä esitetyin perustein Vantaan kaupunginhallitus vaatii, että Helsingin hallinto-oikeus
1) hylkää valitukset,
2) hylkää toimenpidekieltoa koskevat vaatimukset sekä
3) hylkää oikeudenkäyntikuluvaatimukset.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Helsingin hallinto-oikeudelle

sähköpostitse: helsinki.hao@oikeus.fi

Asia	**Valitus Asemakaavan muutos 002478 ja tonttijako, 18 Vantaanlaakso / Lounaniityn päiväkoti**
Valittaja	Viherkummun omakotiyhdistys ry (”Valittaja”)

Asiamies ja prosessiosoite

Jaakko Kanerva, asianajaja
Asianajotoimisto Kuhanen, Asikainen & Kanerva Oy
Unioninkatu 13, 00130 Helsinki
puhelin 029 360 1100
matkapuhelin 050 360 6513
jaakko.kanerva@kak-laki.fi

Määräaika

Pöytäkirja on ollut yleisesti nähtävänä 29.10.2025, Vantaan kaupungin internetsivuilla, paatokset.vantaa.fi. Muutoksenhakuohjeen mukaan kaavan tai rakennusjärjestyksen hyväksymistä taikka rakennuskieltoa koskevan päätöksen katsotaan tulleen asianosaisen tietoon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internetsivulla. Valitus tulee toimittaa 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus tulee näin ollen tehdä viimeistään 5.12.2025.

Valitusoikeus

Alueidenkäyttölain 191 §:n mukaan rekisteröidyllä on paikallisella tai alueellisella yhteisöllä toimialaansa kuuluvissa asioissa toimialueellaan oikeus valittaa kaavan hyväksymistä koskevasta päätöksestä.

VALITUS

Vaatimukset

Valittaja vaati kohteliaimmin, että Helsingin hallinto-oikeus;

1. Kumoaa Vantaan kaupunginvaltuuston päätöksen 20.10.2025 § 9 asemakaavamuutoksen hyväksymisestä;

2. Asettaa asemakaava-alueen toimenpidekieltoon (kieltää päätöksen täytäntöönpanon) kunnes kaavapäätös on lainvoimainen;

3. Velvoittaa Vantaan kaupungin korvaamaan valittajan oikeudenkäyntikulut hallinto-oikeudessa lain oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 95 §:n mukaan.

Taustaksi

Asemakaavan muutos hyväksyttiin 2.9.2025 päivätyn aineiston mukaisena ja tarkemmin kaavapäätöksen liitemateriaaleista esille käyvän mukaisena. Asemakaavamuutoksessa Lounaniityn lähivirkistys- ja ryhmäpuutarha-alueita muutetaan osin yleisten rakennusten korttelialueeksi Y, osin erillispientalojen korttelialueeksi AO ja osin katualueiksi. Rakennusoikeutta annetaan päiväkodille 3 000 k-m2 ja omakotitalolle 200 k-m2.

Viherkummun Omakotiyhdistys ry (”Valittaja”) on asukasyhteisö, joka on toiminut Vantaan Viherkummussa vuodesta 1984. Yhdistyksen sääntöjen mukaan (voimassa 12.5.2025 lukien) Yhdistys toimii Vantaanlaakso II omakotialueella ympäristöineen. Sääntöjen 2 ja 3 §:n mukaan *yhdistyksen tarkoituksena on toimia Viherkummun pienkiinteistöomistajien yhdyssiteenä ja valvoa heidän asumiseen liittyviä tai yhteiskunnallisia ja oikeudellisia etujaan sekä edistää heidän kiinteistön omistusta ja hallintaa koskevia harrastuksiaan ja virkistystoimintaa samoin kuin pientaloasumismuodon lisäämisen ja kehittämisen yleisiä edellytyksiä. Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys järjestää kokouksia, koulutus- ja keskustelu- sekä vapaa-ajan tilaisuuksia, valvoo pienkiinteistön omistajien etuja ja tekee viranomaisille esityksiä ja anomuksia sekä pyrkii yhteistyöhön päättävien, valmistelevien ja toimeenpanevien viranomaisten kanssa*. Yhdistyksen toimialaan näin ollen kuuluu mm. kaavoitukseen vaikuttaminen ja siitä tarvittaessa valittaminen.

Valittaja ymmärtää päiväkotien tarpeellisuuden kaupungin toiminnassa, mutta vastustaa päiväkodin sijoittamista Lounaniitylle yleiskaavan vastaisena. Sama koskee omakotialueen laajentamista lähivirkistysalueelle.

Koskien kaavoittajan useasti toistamaa väittämää, että Lounaniitty ei ole perinneniitty, todettakoon että v. 2024 tehdyssä luontotutkimuksessa Lounaniitty arvioitiin 40-50 vuoden ikäiseksi. Vuodesta 1980, jolloin Viherkummun omakotialuetta alettiin rakentaa, Lounaniittyä on hoidettu kaupungin toimesta säännöllisesti niittämällä. Luonnonsuojelulain mukaan perinneniityiksi luokitellaan niityt, jotka ovat olleet luonnontilassa 50 vuotta. Tämä tarkoittaa sitä, että Lounaniitty tulee täyttämään perinneniityn kriteerit suunnitellun päiväkodin valmistumisen aikoihin. Valittaja katsoo, että perinneniittyjä (perinnebiotoopeja) tulisi suojella luonnon monimuotoisuutta ylläpitävinä ympäristöinä.

<u>Nykyinen yleiskaava</u>

Suunnittelualue on yleiskaavassa (Vantaan yleiskaava 2020, hyväksytty 25.1.2021, voimaan 11.1.2023) lähivirkistysaluetta VL, loma-asuntoaluetta RA, osin pientalovaltaista asuinaluetta AP. Alue on myös arvokasta maisema-

aluetta tai muuta kulttuuriympäristöä sekä pohjavesialuetta. Yleiskaavassa on varauduttu rakentamisalueen laajentamiseen, tosin Usvatien pohjoispuolelle. Voimassa olevassa asemakaavassa alue on puistoaluetta P, lähivirkistysaluetta VL ja siirtolapuutarha-aluetta RP.

Valittaja toteaa, että voimassa oleva yleiskaava on hyvin uusi. Se ohjaa alueella laadittavia ja muutettavia asemakaavoja. Päiväkotirakennus piha-alueineen ja tontti omakotitaloa varten tulisi sijoittumaan valtaosin yleiskaavan mukaiselle lähivirkistysalueelle, joka on samalla maisemallisesti arvokasta aluetta ja arvokasta kulttuuriympäristöä. Päiväkoti sijoittuisi myös, mutta vain pieneltä osin, yleiskaavan AP alueelle. Päiväkoti sijoittuisi näin ollen vain vähäisesti sellaiselle alueelle, joka on ylipäätään osoitettu rakentamiseen ja tältäkin osin yleiskaavan pääkäyttötarkoituksen (AP) vastaisesti. Yleiskaavan tarkoitus on ollut selvästi osoittaa asumisen ja lähipalveluiden laajentumisalue pohjoisemmaksi alueelle, jossa yleiskaavassa AP alue ”työntyy” nykyisen asuinalueen itäpuolelle Usvatien pohjoispuolella.

Yleiskaavamääräys AP – merkinnän osalta kuuluu seuraavasti: ”*Alue varataan pientaloasumiseen. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.”*

Yleiskaavamääräys VL – merkinnän osalta kuuluu seuraavasti: *Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja*

ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen ovat sallittuja. Mikäli asuinkäytössä oleva rakennus tuhoutuu, voidaan se korvata uudisrakennuksella. Asuntojen määrää alueella ei saa lisätä.

Kaupungin viheralueiden kunnossapidon edustaja kuvaa aluetta näin: ”*Lounaniityn puiston osa on Vantaanjoen rantaniitty, jonka hoidon tavoitteena on alueen luontoarvojen säilyttäminen. Alueella on tosiaan monipuolinen kasvisto ja eläimistö, jonka elinolosuhteiden turvaaminen on tärkeää”.*

Arvokas kulttuuriympäristö aluerajaus tarkennetaan yleiskaavan määräyksissä seuraavasti: *Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.*

Vantaanjokilaakson osana olevan Lounaniityn merkitys korostuu Valtioneuvoston päätöksessä YM/2021/70, jonka alueluettelossa Vantaanjokilaakso on pääkaupunkiseudun ainoana mantereella sijaitsevana alueena listattu valtakunnallisesti arvokkaiden maisema-alueiden joukkoon.

Kun yleiskaavan käyttötarkoitus on VL, niin kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen VL käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa. Voimassa oleva yleiskaava ei siis millään tue suunniteltua päiväkotihanketta tai omakotialueen laajentamista alueella. Aluetta ei ole yleiskaavassa osoitettu minkäänlaiseen rakentamiseen, saati merkittävän kokoisen rakennuksen sijoittamiseen.

Voimassa oleva yleiskaava ei myöskään tue suunniteltua omakotialueen laajentamista alueella.

Kaavaselostuksessa todetaan, että ”Vantaanlaaksossa päiväkodille ei ole muita sijaintivaihtoehtoja lento- ja tiemelualueiden ulkopuolella. Päiväkodin rakentaminen nykyiselle lähivirkistysalueelle, liittyen kiinteästi nykyiseen pientalokortteliin ja pallokenttään, täydentää jo aiemmin kaavoitettua kokonaisuutta. Yleiskaavassa on huomioitu rakentamisalueen (AP) laajennus päiväkotia (lähipalvelu) varten, tosin nyt esitettyä pohjoisemmaksi vetiseen paikkaan huonolle maaperälle metsikköön, mikä jää asemakaavassa vastaavasti puistoksi.”

Edelliseen kappaleeseen valittaja toteaa, että muita vaihtoehtoja on ollut ja niitä on joitain tutkittu kaavoituksen yhteydessä. mm. Vetokannaksen vaihtoehtoa. Yleiskaavan mukaiseen rakennusalueen laajennukseen päiväkotia varten ei voida vedota (Usvatien pohjoispuoli), sillä sen sijainti poikkeaa nyt ehdotetusta niin paljon, vaikka kyse onkin yleiskaavan ohjauksesta ja yleispiirteisemmästä kaavatasosta.

On hyvin ristiriitaista, että sama kaavoittaja on aikanaan vastustanut Osuuskunta Viherkummun Viikonloppumajan ehdottamaa laajenemista Lounaniitylle vedoten sen olevan maisemallisesti vaikeaa. Samoin sama kaavoittaja on aikanaan perustellut pysäköintipaikkojen sijoittamisen Viherkummunkujalle "ainoana mahdollisena paikkana" alueella ja nyt niitä ollaan vähentämässä.

Lentomelusta valittaja toteaa, että yleiskaavassa on lentomelua arvioitu Lden arvolla, joka painottaa ilta- ja yöajan melua, jotta niiden haittavaikutus tulisi paremmin huomioitua. Se siis korostaa iltamelua +5 db (desibeli) ja yömelua + 10 db ja johtaa tiukempaan rajoittamiseen kuin A-painotettu ekvivalenttitaso L (alaviite Aeq), johon puolestaan valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992) perustuu. A-painotettu ekvivalenttitaso jäljittelee ihmiskorvan herkkyyttä eri taajuuksilla, mutta ei sisällä erillisiä painotuksia eri vuorokaudenajoille, kuten Lden. Päiväkodin sijoittumista yleiskaavan vastaiseen paikkaan on perusteltu Lden arvolla, joka on laadittu asuinpientalojen alueelle, jossa oleskellaan ilta- ja yöaikaan. Päiväkodissa ei oleskella ilta-, eikä yöaikaan, jolloin Lden arvo johtaa liian tiukkaan

rajoittamiseen. Päiväkodin sijainti yleiskaavassa AP alueella pohjoisemmassa olisi siis valtioneuvoston päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992) mukaista. Vantaa on tältä osin perustanut päätöksensä virheellisiin selvityksiin ja melutasojen soveltamiseen. Kun melutarkastelua ei ole yleiskaavassa tehty toimintoja varten, joissa oleskellaan vain päivisin, niin sekin on osoitus siitä, ettei päiväkotia ole ollut tarkoitus suunnitella AP alueelle lainkaan.

Lentomelusta ja eri arvojen käyttämisestä valittaja toteaa ja havainnollistaa asiaa vielä seuraavasti: Sallittu 50-55 dB (LAeq 07-22) alue ylettyy Myyrmäen suunnalta aina Voutilaan asti eli likimain Kehä III:een asti. Tämä tarkoittaa sitä, ettei yksikään kaupungin aiemmin pohtimista päiväkodin sijaintivaihtoehdoista sijaitse liiallisen päivälentomelun alueella. Tämä seikka huomioon ottaen, Ylästöntien pohjoispuolella oleva aurinkoinen kumpare kaupungin mailla (002478 selostus, asemakaavamuutosehdotus 2.9.2025, Lounaniityn päiväkoti, s. 248, vaihtoehto 3) tulisi kaikkien kriteereiden mukaan ylivertaiseksi vaihtoehdoksi uuden päiväkodin sijainnille.

Valittaja katsoo, että yleiskaavasta poikkeamiselle ei ole ollut perusteita senkään vuoksi, että asemakaavamuutoksen kaavaselostuksen mukaan Nykyinen Vantaanlaakson päiväkoti voidaan korjata. Edelleen Aamupuistossa olisi kaavoitettuna valmiiksi paikka hieman pienemmälle päiväkodille, jolloin näitä kahta päiväkotia voitaisiin käyttää (selostus, s. 248). Kyseinen sijainti (Aamupuisto) olisi Lounaniittyä huomattavasti lähempänä Vantaanlaakson väestökeskittymää sekä kaupungin niin halutessa, helposti saavutettavissa julkisella liikenteellä palauttamalla bussilinja Vanhan Nurmijärventien kautta kulkevaksi. Samoin valittaja kiinnittää huomiota päiväkoti-ikäisten lukumääräennusteeseen vuodelle 2035, joka on 132 käyttäjää (luvussa on mukana n. 10 ruotsinkielistä lasta, jotka eivät kuormita Vantaanlaakson suomalaisten päiväkotien kapasiteettia) ja nyt Lounaniityn päiväkotia suunnitellaan yleiskaavan vastaisen paikkaan 200 käyttäjälle.

Kaavaohjaus luo perustan alueidenkäytön suunnittelujärjestelmälle, jossa yhtenä tärkeimpänä funktiona on kaavoitukseen perustuvien oikeutettujen odotusten huomioiminen. Tämä on myös hallinto-oikeudellinen periaate ja kirjattu hallintolain 6 §:ään. Samoin oikeuskäytännössä mm. KHO 2021:76.

Toisin sanoen, voimassa olevan yleiskaavan sijainnista nyt esitetty poikkeava ratkaisu ei huomioi yleiskaavaan liittyviä oikeutettuja odotuksia päiväkodin sijainnin suhteen.

Ilmoitus Lounaniityn asemakaavan muutosehdotuksen vireilletulosta on julkaistu Vantaan asukaslehdessä 6.3.2021, joka tarkoittaa sitä, että asemakaavan muutosta on aloitettu valmistelemaan yleiskaavan vastaiseksi jo yleiskaavan valmisteluvaiheen aikana. Tällainen menettely on erityisen virheellinen eikä noudata alueidenkäytön suunnittelujärjestelmän lainmukaisia perusperiaatteita, kuten yleiskaavan ohjausvaikutusta.

Asemakaava

Päiväkotirakennus piha-alueineen tulisi sijoittumaan voimassa olevan asemakaavan (voimaan 20.12.2006) mukaiselle puistoalueelle (P) ja päiväkodille kulku osin lähivirkistysalueelle VL. Katualue tulisi sijoittumaan siirtolapuutarha-alueelle RP.

Valittaja toteaa, että voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava on uudempi kuin alueella voimassa oleva asemakaava. Nyt kun asemakaavaa muutetaan, voimassa oleva yleiskaava ohjaa asemakaavan muuttamista alueidenkäyttölain (”AKL”) 43 ja 54 §:ien edellyttämällä tavalla.

Muut suunnitelmat

Alueen merkitys on todettu myös Vantaan kaupungin Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA – viherrakenteen kehityskuva -luonnoksessa. Asiakirjan sivulla 25 todetaan, että ”Vantaanjokilaakson viljelymaisema on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue”, ja että ”Tiivistyvän kaupunkirakenteen keskellä Vantaanjokilaakso on tärkeä virkistysalue, jossa risteilee runsaasti ulkoilureittejä. Ulkoilureittiverkoston täydentäminen on tärkeää.”

Valittaja katsoo, että asemakaavamuutosehdotus on 13.3.2023 KHO:n päätöksellä lainvoimaiseksi tulleen koko Uudellamaalla oikeusvaikutteisen Uusimaa-kaavan 2050 merkintöjen ja määräysten vastainen. Näin ollen

Lounaniityn rakentaminen ei ole ainoastaan Vantaan asia vaan koko Uudenmaan ml. Helsingin asia. Uusimaa-kaavassa Lounaniitty kuuluu laajaan Vantaalta Helsinkiin jatkuvaan virkistysalueeseen, johon pätee MRL 33 § rakentamisrajoitus. Alueella, jolla rakentamisrajoitus on voimassa, lupaa rakentamiseen ei saa myöntää siten, että sillä vaikeutetaan maakuntakaavan toteutumista.

Oikeudellinen viitekehys ja arviointi

AKL 35 §:n mukaan ”*yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi*”.

AKL 42 §:n 1 momentin mukaan ”*yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi*”. Edelleen 3 momentin mukaan ”*yleiskaava ei ole asemakaava-alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun asemakaavan muuttamista koskevan vaikutuksen osalta*”.

AKL 42 §:n 4 momentin mukaan ”*jos yleiskaava on ilmeisen vanhentunut, asemakaava voidaan perustellusta syystä laatia tai muuttaa sisällöltään 1 momentissa säädetystä poiketen. Tällöin on kuitenkin huolehdittava siitä, että asemakaava sopeutuu yleiskaavan kokonaisuuteen ja otettava huomioon, mitä 39 §:ssä säädetään yleiskaavan sisältövaatimuksista*”.

AKL 54 §:n mukaan ”*asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään*”. *Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita. Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei*

myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää."

Yleiskaava vuodelta 2023 ei ole syrjäyttänyt alueella tuolloin voimassa ollutta asemakaavaa (v. 2006), mutta nyt kun asemakaavaa muutetaan, tulee yleiskaava ottaa huomioon siten kuin yllä esitellyissä lainkohdissa on todettu.

Yleiskaava on hyvin tuore ja siinä on yksityiskohtaisesti osoitettu haluttu maankäytöllinen kehitys. Yleiskaavan maankäytöllinen ratkaisu ja ohjaustavoite ei edellä todetusti mahdollista kaavaehdotuksen rakentamista kaavamuutosalueelle.

Oikeuskirjallisuudessa (mm. Jääskeläinen ja Syrjänen, 2014, s. 381) todetaan, että yleispiirteisemmässä kaavassa tehdyistä maankäyttöratkaisuista on mahdollista poiketa vain rajoitetusti. Edelleen saman lähdeviittauksen mukaan pääsääntönä on, että yleispiirteisemmät ohjausvaikutukset asemakaavan muutostilanteissa välittyvät yleiskaavan kautta.

Yleiskaava ei ole vanhentunut, jolloin ei voida myöskään poiketa yleiskaavan ohjausvaikutuksesta AKL 42.2 §:ssä kuvatulla tavalla.

Valittaja katsoo, ettei asemakaavamuutos istu yleiskaavan kokonaisuuteen ja siksi asemakaavamuutosta ei voida tehdä ilman, että yleiskaavaa tarkastellaan ensin uudelleen.

Oikeudenkäyntikulut

Valittaja vaatii, että Vantaan kaupunki velvoitetaan maksamaan sen oikeudenkäyntikulut hallinto-oikeudessa lain oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 95 §:n mukaan, sillä erityisesti asiassa annettava ratkaisu huomioiden olisi kohtuutonta velvoittaa valittaja vastaamaan itse kuluistaan.

Helsingissä, 28.11.2025

Viherkummun omakotiyhdistys ry.

Laati

[redacted]

Jaakko Kanerva

Asianajaja, Espoo

Helsingin hallinto-oikeudelle

sähköpostitse: helsinki.hao@oikeus.fi

Asia	**Valitus Asemakaavan muutos 002478 ja tonttijako, 18 Vantaanlaakso / Lounaniityn päiväkoti**
Valittaja	Viherkummun Viikonloppumaja Osuuskunta (”Valittaja”)

Asiamies ja prosessiosoite

Jaakko Kanerva, asianajaja
Asianajotoimisto Kuhanen, Asikainen & Kanerva Oy
Unioninkatu 13, 00130 Helsinki
puhelin 029 360 1100
matkapuhelin 050 360 6513
jaakko.kanerva@kak-laki.fi

Määräaika

Pöytäkirja on ollut yleisesti nähtävänä 29.10.2025, Vantaan kaupungin internetsivuilla, paatokset.vantaa.fi. Muutoksenhakuohjeen mukaan kaavan tai rakennusjärjestyksen hyväksymistä taikka rakennuskieltoa koskevan päätöksen katsotaan tulleen asianosaisen tietoon seitsemän päivän kuluttua siitä, kun pöytäkirja on nähtävänä Vantaan kaupungin internetsivulla. Valitus tulee toimittaa 30 päivän kuluessa päätöksen tiedoksisaannista. Tiedoksisaantipäivää ei lueta valitusaikaan. Valitus tulee näin ollen tehdä viimeistään 5.12.2025.

VALITUS

Vaatimukset

Valittaja vaati kohteliaimmin, että Helsingin hallinto-oikeus;

1. Kumoaa Vantaan kaupunginvaltuuston päätöksen 20.10.2025 § 9 asemakaavamuutoksen hyväksymisestä;

2. Velvoittaa Vantaan kaupungin korvaamaan valittajan oikeudenkäyntikulut hallinto-oikeudessa lain oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 95 §:n mukaan.

Taustaksi

Asemakaavan muutos hyväksyttiin 2.9.2025 päivätyn aineiston mukaisena ja tarkemmin kaavapäätöksen liitemateriaaleista esille käyvän mukaisena. Asemakaavamuutoksessa Lounaniityn lähivirkistys- ja ryhmäpuutarha-alueita muutetaan osin yleisten rakennusten korttelialueeksi Y, osin erillispientalojen korttelialueeksi AO ja osin katualueiksi. Rakennusoikeutta annetaan päiväkodille 3 000 k-m2 ja omakotitalolle 200 k-m2.

Viherkummun Viikonloppumaja Osuuskunta (”Valittaja”) on siirtolapuutarhayhteisö, joka toimii Vantaan Viherkummussa omistamallaan kiinteistöllä 92-411-1-14. Valittaja omistaa myös kaupungilta vaihtosopimuksella osuuskunnalle siirtyneet kaksi määräalaa 92-411-1-17-M501 sekä 92-411-1-312-M502. Alueella on 126 siirtolapuutarhapalstaa.

Kiinteistön välittömään läheisyyteen on asemakaavan muutoksella hyväksytty sijoitettavaksi uusi Lounaniityn päiväkoti. Lisäksi päiväkodille johtavaa uutta katua varten lunastettaisiin Valittajan omistaman kiinteistön ja määräalan aluetta.

Valittaja ymmärtää päiväkodin tarpeellisuuden kaupungin toiminnassa, mutta vastustaa päiväkodin sijoittamista Lounaniitylle ja Osuuskunnan kiinteistön pienentämistä katualueen lunastuksen johdosta.

Vantaan alueella on kaksi siirtolapuutarhaa, ja nyt niistä toisen läpi ollaan suunnittelemassa autoliikenteelle tarkoitetun kadun rakentamista. Tätä ei voida hyväksyä. Lisäksi kaavoituksella luotu mahdollisuus lunastaa kiinteää omaisuutta on aina oltava viimesijainen vaihtoehto.

Nykyinen yleiskaava

Suunnittelualue on yleiskaavassa (Vantaan yleiskaava 2020, hyväksytty 25.1.2021, voimaan 11.1.2023) lähivirkistysaluetta VL, loma-asuntoaluetta RA, osin pientalovaltaista asuinaluetta AP. Alue on myös arvokasta maisema-aluetta tai muuta kulttuuriympäristöä sekä pohjavesialuetta. Yleiskaavassa on varauduttu rakentamisalueen laajentamiseen, tosin Usvatien pohjoispuolelle. Voimassa olevassa asemakaavassa alue on puistoaluetta P, lähivirkistysaluetta VL ja siirtolapuutarha-aluetta RP.

Valittaja toteaa, että voimassa oleva yleiskaava on hyvin uusi. Se ohjaa alueella laadittavia ja muutettavia asemakaavoja. Päiväkotirakennus piha-alueineen tulisi sijoittumaan valtaosin yleiskaavan mukaiselle lähivirkistysalueelle, joka on samalla maisemallisesti arvokasta aluetta ja arvokasta kulttuuriympäristöä. Päiväkoti sijoittuisi myös, mutta vain pieneltä osin, yleiskaavan AP alueelle. Päiväkoti sijoittuisi näin ollen vain vähäisesti sellaiselle alueelle, joka on ylipäätään osoitettu rakentamiseen ja tältäkin osin yleiskaavan pääkäyttötarkoituksen (AP) vastaisesti. Yleiskaavan tarkoitus on ollut selvästi osoittaa asumisen ja lähipalveluiden laajentumisalue pohjoisemmaksi alueelle, jossa yleiskaavassa AP alue ”työntyy” nykyisen asuinalueen itäpuolelle Usvatien pohjoispuolella.

Yleiskaavamääräys AP – merkinnän osalta kuuluu seuraavasti: ”*Alue varataan pientaloasumiseen. Alueelle saa rakentaa ensisijaisesti erilaisia pientalotyyppejä ja lähipalveluita. Olemassa olevan pientaloalueen uudis- ja täydennysrakentamisessa tulee vaalia ympäristön arvokkaita ominaispiirteitä sekä rakentamisen tapoja. Näillä alueilla suurin sallittu rakennuskorkeus on kolme kerrosta. Pientaloalueen rakennetta muuttavat asemakaavat tulee laatia riittävän laajoina kokonaisuuksina. Alueella tulee säilyttää riittävästi virkistysalueita. Asemakaavoituksen yhteydessä tulee varmistaa palvelujen riittävyys ja niiden saavutettavuus kestävillä kulkumuodoilla. Alueelle voidaan sijoittaa vähittäiskaupan suuryksikkörajan alittavaa lähialueen asukkaita palvelevaa kauppaa.”*

Yleiskaavamääräys VL – merkinnän osalta kuuluu seuraavasti: *Alue varataan virkistyskäyttöön. Alueita ylläpidetään ja kehitetään yhtenäisinä, hyvin saavutettavina sekä toiminnoiltaan ja luonnonympäristöltään monipuolisina virkistys- ja viheralueina. Aluetta ja sen toimintoja tarkemmin suunniteltaessa ja lupamenettelyn yhteydessä tulee ottaa huomioon luontoarvot, kulttuurihistorialliset ja maisemalliset arvot, varmistaa ulkoilureittien ja ekologisen verkoston jatkuvuus sekä turvata ekosysteemipalvelut. Alueella sallitaan ulkoilua tai muuta yleistä virkistystoimintaa palveleva rakentaminen. Alueella olevat asuinrakennukset voidaan säilyttää. Rakennusten perusparantaminen, korjaaminen ja vähäinen laajentaminen ovat sallittuja. Mikäli asuinkäytössä oleva rakennus tuhoutuu, voidaan se korvata uudisrakennuksella. Asuntojen määrää alueella ei saa lisätä.*

Arvokas kulttuuriympäristö aluerajaus tarkennetaan yleiskaavan määräyksissä seuraavasti: *Valtakunnallisesti, maakunnallisesti tai paikallisesti arvokas kulttuuriympäristö. Alueiden käytössä on varmistettava, että kulttuuriympäristön arvot säilyvät. Yksityiskohtaisemmassa suunnittelussa, rakentamisessa ja käytössä on vaalittava kulttuuriympäristön ominaispiirteitä. Kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen yleiskaavassa osoitetun käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa.*

Kun yleiskaavan käyttötarkoitus on VL, niin kulttuuriympäristöä kehitettäessä on sen arvot otettava huomioon ja sovitettava yhteen VL käyttötarkoituksen mukaisen maankäytön kanssa. Voimassa oleva yleiskaava ei siis millään tue suunniteltua päiväkotihanketta alueella. Aluetta ei ole yleiskaavassa osoitettu minkäänlaiseen rakentamiseen, saati merkittävän kokoisen rakennuksen sijoittamiseen.

Kaavaselostuksessa todetaan, että ”Vantaanlaaksossa päiväkodille ei ole muita sijaintivaihtoehtoja lento- ja tiemelualueiden ulkopuolella. Päiväkodin rakentaminen nykyiselle lähivirkistysalueelle, liittyen kiinteästi nykyiseen pientalokortteliin ja pallokenttään, täydentää jo aiemmin kaavoitettua kokonaisuutta. Yleiskaavassa on huomioitu rakentamisalueen (AP) laajennus päiväkotia (lähipalvelu) varten, tosin nyt esitettyä pohjoisemmaksi vetiseen paikkaan huonolle maaperälle metsikköön, mikä jää asemakaavassa vastaavasti puistoksi.”

Edelliseen kappaleeseen valittaja toteaa, että muita vaihtoehtoja on ollut ja niitä on joitain tutkittu kaavoituksen yhteydessä. mm. Vetokankaan vaihtoehtoa. Yleiskaavan mukaiseen rakennusalueen laajennukseen päiväkotia varten ei voida vedota (Usvatien pohjoispuoli), sillä sen sijainti poikkeaa nyt ehdotetusta niin paljon, vaikka kyse onkin yleiskaavan ohjauksesta ja yleispiirteisemmästä kaavatasosta.

Lentomelusta valittaja toteaa, että yleiskaavassa on lentomelua arvioitu Lden arvolla, joka painottaa ilta- ja yöajan melua, jotta niiden haittavaikutus tulisi paremmin huomioitua. Se siis korostaa iltamelua +5 db (desibeli) ja yömelua + 10 db ja johtaa tiukempaan rajoittamiseen kuin A-painotettu ekvivalenttitaso L (alaviite Aeq), johon puolestaan valtioneuvoston päätös melutason ohjearvoista (993/1992) perustuu. A-painotettu ekvivalenttitaso jäljittelee ihmiskorvan herkkyyttä eri taajuuksilla, mutta ei sisällä erillisiä painotuksia eri vuorokaudenajoille, kuten Lden. Päiväkodin sijoittumista yleiskaavan vastaiseen paikkaan on perusteltu Lden arvolla, joka on laadittu asuinpientalojen alueelle, jossa oleskellaan ilta- ja yöaikaan. Päiväkodissa ei oleskella ilta, eikä yöaikaan, jolloin Lden arvo johtaa liian tiukkaan rajoittamiseen. Päiväkodin sijainti yleiskaavassa AP alueella pohjoisemmassa

olisi siis valtioneuvoston päätöksen melutason ohjearvoista (993/1992) mukaista. Vantaa on tältä osin perustanut päätöksensä virheellisiin selvityksiin ja melutasojen soveltamiseen. Kun melutarkastelua ei ole yleiskaavassa tehty toimintoja varten, joissa oleskellaan vain päivisin, niin sekin on osoitus siitä, ettei päiväkotia ole ollut tarkoitus suunnitella AP alueelle lainkaan.

Valittaja katsoo, että yleiskaavasta poikkeamiselle ei ole ollut perusteita senkään vuoksi, että asemakaavamuutoksen kaavaselostuksen mukaan Nykyinen Vantaanlaakson päiväkoti voidaan korjata. Edelleen Aamupuistossa olisi kaavoitettuna valmiiksi paikka hieman pienemmälle päiväkodille, jolloin näitä kahta päiväkotia voitaisiin käyttää. Samoin valittaja kiinnittää huomiota päiväkoti-ikäisten lukumääräennusteeseen vuodelle 2035, joka on 132 käyttäjää ja nyt Lounaniityn päiväkotia suunnitellaan yleiskaavan vastaisen paikkaan 200 käyttäjälle.

Kaavaohjaus luo perustan alueidenkäytön suunnittelujärjestelmälle, jossa yhtenä tärkeimpänä funktiona on kaavoitukseen perustuvien oikeutettujen odotusten huomioiminen. Tämä on myös hallinto-oikeudellinen periaate ja kirjattu hallintolain 6 §:ään. Samoin oikeuskäytännössä mm. KHO 2021:76. Toisin sanoen, voimassa olevan yleiskaavan sijainnista nyt esitetty poikkeava ratkaisu ei huomioi yleiskaavaan liittyviä oikeutettuja odotuksia päiväkodin sijainnin suhteen.

Ilmoitus Lounaniityn asemakaavan muutosehdotuksen vireilletulosta on julkaistu Vantaan asukaslehdessä 6.3.2021, joka tarkoittaa sitä, että asemakaavan muutosta on aloitettu valmistelemaan yleiskaavan vastaiseksi jo yleiskaavan valmisteluvaiheen aikana. Tällainen menettely on erityisen virheellinen eikä noudata alueidenkäytön suunnittelujärjestelmän lainmukaisia perusperiaatteita, kuten yleiskaavan ohjausvaikutusta.

Asemakaava

Päiväkotirakennus piha-alueineen tulisi sijoittumaan voimassa olevan asemakaavan (voimaan 20.12.2006) mukaiselle puistoalueelle (P) ja

päiväkodille kulku osin lähivirkistysalueelle VL. Katualue tulisi sijoittumaan siirtolapuutarha-alueelle RP.

Valittaja toteaa, että voimassa oleva oikeusvaikutteinen yleiskaava on uudempi kuin alueella voimassa oleva asemakaava. Nyt kun asemakaavaa muutetaan, voimassa oleva yleiskaava ohjaa asemakaavan muuttamista alueidenkäyttölain (”AKL”) 43 ja 54 §:ien edellyttämällä tavalla.

Muut suunnitelmat

Alueen merkitys on todettu myös Vantaan kaupungin Vihreä ja virtaava Vantaa VIVA – viherrakenteen kehityskuva -luonnoksessa. Asiakirjan sivulla 25 todetaan, että ”Vantaanjokilaakson viljelymaisema on valtakunnallisesti arvokas maisema-alue”, ja että ”Tiivistyvän kaupunkirakenteen keskellä Vantaanjokilaakso on tärkeä virkistysalue, jossa risteilee runsaasti ulkoilureittejä. Ulkoilureittiverkoston täydentäminen on tärkeää.”

Vantaan kaupungin maisema-arkkitehti Anne Mäkynen on teettänyt siirtolapuutarhaselvityksen Vantaan kaupungin alueella 31.12.2011. Selvityksen johtopäätöksenä oli, että siirtolapuutarha-alueita on liian vähän. Selvityksessä pidettiin mahdollisena siirtolapuutarha-alueen laajentamista Lounaniityn, eli samalla päiväkodin suuntaan.

Oikeudellinen viitekehys ja arviointi

AKL 35 §:n mukaan ”*yleiskaavassa esitetään tavoitellun kehityksen periaatteet ja osoitetaan tarpeelliset alueet yksityiskohtaisen kaavoituksen ja muun suunnittelun sekä rakentamisen ja muun maankäytön perustaksi*”.

AKL 42 §:n 1 momentin mukaan ”*yleiskaava on ohjeena laadittaessa ja muutettaessa asemakaavaa sekä ryhdyttäessä muutoin toimenpiteisiin alueiden käytön järjestämiseksi*”. Edelleen 3 momentin mukaan ”*yleiskaava ei ole asemakaava-alueella voimassa muutoin kuin 1 momentissa tarkoitetun asemakaavan muuttamista koskevan vaikutuksen osalta*”.

AKL 42 §:n 4 momentin mukaan ”*jos yleiskaava on ilmeisen vanhentunut, asemakaava voidaan perustellusta syystä laatia tai muuttaa sisällöltään 1 momentissa säädetystä poiketen. Tällöin on kuitenkin huolehdittava siitä, että asemakaava sopeutuu yleiskaavan kokonaisuuteen ja otettava huomioon, mitä 39 §:ssä säädetään yleiskaavan sisältövaatimuksista*”.

AKL 54 §:n mukaan ”*asemakaavaa laadittaessa on maakuntakaava ja oikeusvaikutteinen yleiskaava otettava huomioon siten kuin siitä edellä säädetään*”. *Asemakaava on laadittava siten, että luodaan edellytykset terveelliselle, turvalliselle ja viihtyisälle elinympäristölle, palvelujen alueelliselle saatavuudelle ja liikenteen järjestämiselle. Rakennettua ympäristöä ja luonnonympäristöä tulee vaalia eikä niihin liittyviä erityisiä arvoja saa hävittää. Kaavoitettavalla alueella tai sen lähiympäristössä on oltava riittävästi puistoja tai muita lähivirkistykseen soveltuvia alueita. Asemakaavalla ei saa aiheuttaa kenenkään elinympäristön laadun sellaista merkityksellistä heikkenemistä, joka ei ole perusteltua asemakaavan tarkoitus huomioon ottaen. Asemakaavalla ei myöskään saa asettaa maanomistajalle tai muulle oikeuden haltijalle sellaista kohtuutonta rajoitusta tai aiheuttaa sellaista kohtuutonta haittaa, joka kaavalle asetettavia tavoitteita tai vaatimuksia syrjäyttämättä voidaan välttää.”*

Yleiskaava vuodelta 2023 ei ole syrjäyttänyt alueella tuolloin voimassa ollutta asemakaavaa (v. 2006), mutta nyt kun asemakaavaa muutetaan, tulee yleiskaava ottaa huomioon siten kuin yllä esitellyissä lainkohdissa on todettu.

Yleiskaava on hyvin tuore ja siinä on yksityiskohtaisesti osoitettu haluttu maankäytöllinen kehitys. Yleiskaavan maankäytöllinen ratkaisu ja ohjaustavoite ei edellä todetusti mahdollista kaavaehdotuksen rakentamista kaavamuutosalueelle.

Oikeuskirjallisuudessa (mm. Jääskeläinen ja Syrjänen, 2014, s. 381) todetaan, että yleispiirteisemmässä kaavassa tehdyistä maankäyttöratkaisuista on mahdollista poiketa vain rajoitetusti. Edelleen saman lähdeviittauksen mukaan pääsääntönä on, että yleispiirteisemmät ohjausvaikutukset asemakaavan muutostilanteissa välittyvät yleiskaavan kautta.

Yleiskaava ei ole vanhentunut, jolloin ei voida myöskään poiketa yleiskaavan ohjausvaikutuksesta AKL 42.2 §:ssä kuvatulla tavalla.

Valittaja katsoo, ettei asemakaavamuutos istu yleiskaavan kokonaisuuteen ja siksi asemakaavamuutosta ei voida tehdä ilman, että yleiskaavaa tarkastellaan ensin uudelleen.

Huomiot erityisesti Osuuskunnan kiinteistön ja toiminnan kannalta

Erityisen ongelmallinen on kulkuyhteyden rakentaminen päiväkodille Viherkummunkujan kautta. Tällä hetkellä Viherkummunkuja on Osuuskunnan omistaman kiinteistön ja määräalan alueella ja se on Osuuskunnan yksityiskäytössä. Ajoneuvoilla on 10 km/t nopeusrajoitus ja alueelle mahtuu pysäköimään viitisenkymmentä autoa. Muita pysäköintimahdollisuuksia Osuuskunnalla ei ole. Siirtolapuutarhamökit ovat ympärivuotisessa käytössä. Erityisesti varhaisesta keväästä myöhäiseen syksyyn monet mökkiläiset asuvat mökeillään.

Jos tilalle rakennettaisiin katu, nopeusrajoitus nousisi todennäköisesti 30 km/h, jolloin risteykset Osuuskunnan kiinteistön sisäisten pikkuteiden (huoltotiet) kohdalla muodostuisivat vaarallisiksi. Taatakseen turvallisuuden Osuuskunta joutuisi käytännössä rakentamaan aidan jokaisen huoltotien päähän. Viherkummunkujaa käytetään lisäksi Osuuskunnan alueen sisäisenä liikkumisreittinä niin kävellen, pyöräillen kuin kottikärryjä työntäenkin. Tien varressa on useita mökkejä, jotka ovat vain muutaman metrin etäisyydellä tiestä. Rakennettavan uuden kadun alle jäisi myös kaivo/vesiposti, josta johdetaan putkiston kautta talousvettä koko siirtolapuutarhan alueelle, minkä lisäksi vesipostilta noudetaan vettä ympärivuotisesti.

Pysäköintipaikkojen määrä vähenisi suunnitelmien mukaan noin kahdellakymmenellä, joka aiheuttaisi mittavia hankaluuksia siirtolapuutarhan toiminnalle.

Osa nykyisen yksityisen tiealueen omistuksesta siirtyi Osuuskunnalle 11.1.2007 vaihtosopimuksella, jossa Vantaan kaupunki sai osuuskunnan

kiinteistöstä Vantaanjokeen rajoittuvan osan ja osuuskunta kaksi määräalaa, joista toisella sijaitsee Viherpirtti ja huoltorakennus ja toisella nyt puheena oleva tie. Osuuskunta maksoi vaihdossa lisäksi 16.000 euroa. Olisi täysin kohtuutonta, jos kaupunki nyt lunastus- tai rasitemenettelyn avulla käytännössä ottaisi takaisin käyttöönsä alueen, josta osuuskunta vaihdossa luovuttanut korvauksena alueen jokirannasta ulkoilureitin rakentamista varten ja lisäksi maksanut rahallista korvausta. Ja tämä tilanteessa, jossa suunnitellulle päiväkodille siis on olemassa oleva katuyhteys.

Jos kaupunki lunastaa ja aloittaa kadun rakentamisen, niin siirtolapuutarhalle aiheutuu kadun rakentamisen aikaan kohtuutonta haittaa. Asukastilaisuudessa 30.1.2025 arkkitehdiltä saadun tiedon mukaan rakentamisen aikaiset järjestelyt tietäisivät melkoista liikennettä siirtolapuutarha-alueen sisäisille ja vain tilapäiselle ajoneuvoliikenteelle tarkoitetuille tielle. Pysäköintipaikkoja ei rakentamisen aikaan olisi lainkaan ja liikennemäärät alueen sisäisillä teillä kasvaisivat merkittävästi. Myöskään esimerkiksi jätteenkuljetusautot eivät pääsisi nykyiselle jätekatokselle.

Viherkummunkujan rakentaminen vaikuttaisi myös hulevesien johtamiseen siirtolapuutarhan alueelta. Nykyisen tien varrella on avo-oja, joka on osa siirtolapuutarhan hulevesijärjestelmää. Kadun rakentaminen lisää merkittävästi asfaltoidun tiealueen pinta-alaa, mikä lisää hulevesien kertymää. Kadun rakentamisen johdosta joudutaan kaatamaan kaikki lunastettavaksi suunnitellulla alueella nykyisin olevat puut, joilla on oma merkityksenä hulevesien imeytymisessä. Lisäksi puut luovat alueelle viihtyisyyttä.

Osuuskunta vetoaa edellä mainittuihin haittoihin AKL 54 §:n mukaisena haittana maanomistajalle ja siirtolapuutarhayhteisölle. Muut vaihtoehdot, kuten ns. Vetokankaan vaihtoehto ja kulun linjaus Usvatieltä aiheuttavat vähemmän haittaa kuin nyt tarkasteltavana oleva vaihtoehto ja tällöin vähemmän haittaa aiheuttava suunnitelma tulisi valita AKL 54.3 §:n ja yleisen hallinto-oikeudellisen suhteellisuusperiaatteen vuoksi.

Oikeudenkäyntikulut

Valittaja vaatii, että Vantaan kaupunki velvoitetaan maksamaan sen oikeudenkäyntikulut hallinto-oikeudessa lain oikeudenkäynnistä hallintoasioissa 95 §:n mukaan, sillä erityisesti asiassa annettava ratkaisu huomioiden olisi kohtuutonta velvoittaa valittaja vastaamaan itse kuluistaan.

Helsingissä, 26.11.2025

Laati

[redacted]
Jaakko Kanerva
Asianajaja, Espoo

18 **Lausunnon antaminen Helsingin hallinto-oikeudelle asemakaavamuutoksesta 002606 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 15 Myyrmäki / Louhelan päiväkoti, tehdystä valituksesta**

VD/6062/10.02.04.00/2024

TeA/SP/TKA/VIK/HPi

Vantaan kaupunginvaltuusto on päätöksellään 20.10.2025 § 11 hyväksynyt asemakaavan muutoksen 002606 sekä tonttijaon ja tonttijaon muutoksen, 15 Myyrmäki / Louhelan päiväkoti.

Kaupunginvaltuuston hyväksymispäätöksestä on tehty valitus Helsingin hallinto-oikeuteen. Valittajina ovat As Oy Kaarenhaltia, As Oy Kaarenkeiju, As Oy Kaarenmäki ja As Oy Kaarenpeikko yhdessä.

Helsingin hallinto-oikeus on pyytänyt kaupunginhallitusta antamaan lausunnon valitusten johdosta. Lausunnon antamiselle on myönnetty lisäaikaa 27.2.2026 saakka.

Kaupunkiympäristön toimialan Kaupunkirakenne ja ympäristö -palvelualue sekä toimialan laki- ja valmistelupalvelut on valmistellut lausuntoluonnoksen hallinto-oikeudelle. Valitukset ja lausuntoluonnos ovat kaupunginhallituksen esityslistan liitteenä.

Vantaan kaupungin hallintosäännön 8 luvun 1 §:n 3 kohdan mukaisesti kaupunginhallituksen tehtävänä on, yhtyen kaupunginvaltuuston päätökseen, antaa nyt pyydetty lausunto.

Kaupunginhallitus 9.2.2026

Kaupunkiympäristön toimialan apulaiskaupunginjohtajan esitys:
Päätetään antaa Helsingin hallinto-oikeudelle liitteen mukaisen lausunnon asemakaavamuutoksesta 002606 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 15 Myyrmäki / Louhelan päiväkoti, tehtyyn valitukseen (dnro 8113/03.04.04.04.16/2025).

Tarkastetaan ja hyväksytään pöytäkirja tämän pykälän osalta heti kokouksessa.

Liitteet:
- Valitus (As Oy Kaarenhaltia, As Oy Kaarenkeiju, As Oy Kaarenmäki, As Oy Kaarenpeikko)
- Lausunto Helsingin hallinto-oikeudelle

Täytäntöönpano: Kaupunkiympäristön toimiala

Muutoksenhakuohje: 3.1 Oikaisuvaatimus ja valituskielto

Lisätiedot:
aluearkkitehti Timo Kallaluoto, p. 050 312 2132, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi
lakimies Heino Pitkänen, p. 043 825 9154, etunimi.sukunimi[at]vantaa.fi

HELSINGIN HALLINTO-OIKEUDELLE

Asia

Lausunto asiassa dnro 8113/03.04.04.04.16/2025

Valituksenalainen päätös

Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 20.10.2025 § 11: Asemakaavan muutos 002606 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 15 Myyrmäki / Louhelan päiväkoti

Valittajat

As Oy Kaarenhaltia

As Oy Kaarenkeiju

As Oy Kaarenmäki

As Oy Kaarenpeikko

Lausunnon antaja

Vantaan kaupunginhallitus

Valituksen pääasiallinen sisältö ja perusteet

Valituksessa vaaditaan kaupunginvaltuuston päätöksen kumoamista. Valituksessa esitetään pääosin päiväkotitoiminnan meluvaikutuksiin, lähivirkistysalueen supistumiseen sekä kaavaselostuksessa ja vaikutusten arvioinnissa esitettyihin selvityksiin liittyviä väitteitä. Lisäksi esitetään liikenneturvallisuutta ja puuston säilymistä koskevia näkökulmia.

Lausunto

Vantaan kaupunginhallitus vaatii, että valitus hylätään kokonaisuudessaan. Kaavamuutos perustuu alueidenkäyttölain 9 §:n mukaisiin selvityksiin ja täyttää alueidenkäyttölain 54 §:n asemakaavan sisältövaatimukset. Kaavassa on kokonaisharkinnalla sovitettu yhteen palveluverkon tarve, asuinympäristön olosuhteet ja lähivirkistysalueen säilyminen.

1. Kaavan tavoitteet ja keskeinen sisältö

Asemakaavamuutoksella laajennetaan Eräkuja 3:n päiväkotitonttia pohjoiseen siten, että tontille voidaan toteuttaa 8-ryhmäinen päiväkoti ja varautua myöhempään laajennukseen 10-ryhmäiseksi. Tontin pinta-ala kasvaa 7 856 m²:iin ja rakennusoikeus 3 000 k-m²:iin. Nykyinen keltatiilinen

päiväkotirakennus (1979) säilyy ja siirtokelpoinen puupäiväkoti (1990) siirretään pois tontilta. Kaava-alueen pohjoisosassa ohjeellinen pallokenttä muutetaan puistoksi osaksi Jokiuomanpuistoa.

2. Palveluverkon tarve ja vaihtoehtojen tarkastelu

Kaavaratkaisu perustuu kaupungin palveluverkkosuunnitteluun: Myyrmäki–Martinlaakson alueella on pulaa päiväkotitonteista, ja Louhelan päiväkodin laajentaminen tarvitaan vastaamaan alueen kasvuun. Kyse on olemassa olevan päiväkodin laajentamisesta keskeiselle sijainnille, josta on hyvät yhteydet asutukseen, joukkoliikenteeseen ja palveluihin. Kaavatyössä ja vuorovaikutuksessa esitettyjä vaihtoehtoisia sijainteja on arvioitu ja niihin on vastattu kaavaselostuksessa. Osa vaihtoehdoista sijoittuu yleiskaavan virkistysalueille tai heikentäisi kaupunginosapuistoa laajemmin kuin nyt hyväksytty ratkaisu. Lisäksi päiväkotia ei voida sijoittaa Louhelantien reunaan yli 55 dB melualueelle eikä vilkasliikenteisen tien välittömään ilmanlaatuvyöhykkeeseen. Kokonaisharkinnassa nykyisen päiväkodin laajentaminen on tarkoituksenmukaisin ja vaikutuksiltaan hallittavin vaihtoehto.

3. Yleiskaavan mukaisuus ja virkistysalueiden kokonaisuus

Kaava-alueen eteläosa sijoittuu yleiskaavassa kaupunkikeskustan asuinalueelle (AC) ja pohjoisosa lähivirkistysalueelle (VL). Päiväkotitontin laajennus ulottuu yleiskaavan rakentamisalueen rajaan; Y-tontin raja siirtyy pohjoiseen noin 42,6 metriä. Tontin laajennus sijoittuu siten yleiskaavan osoittamalle rakentamisalueelle. Louhipuistosta jää kaavamuutoksen jälkeen valtaosa edelleen virkistyskäyttöön (noin 61 %), ja alue liittyy laajaan Jokiuomanpuiston kaupunginosapuistoon. Puistoon liittyviä toiminnallisia ratkaisuja voidaan toteuttaa siten, että esimerkiksi leikkipaikka sijoittuu pääosin nykyisille hiekkapintaisille kentille. Virkistysalueiden saavutettavuus säilyy ja puistoverkko toimii edelleen alueen asukkaiden arkiliikunnan ja ulkoilun kannalta.

4. Selvitykset ja luontoarvot

Alueidenkäyttölain 9 § edellyttää, että kaavaa laadittaessa on käytettävissä kaavan merkittävät vaikutukset arvioimiseksi tarpeelliset selvitykset. Kaavaselostuksessa on esitetty luonto- ja ympäristöä koskevat selvitykset sekä vaikutusten arviointi. Laajennusalue on entistä peltoaluetta ja osin istutettua puistoa; kyseessä ei ole luonnontilainen tai luonnonmukainen luontotyyppi. Kaavassa on annettu määräyksiä olemassa olevan puuston säilyttämisestä ja pihaympäristön toteuttamisesta. Mahdolliset toteutukseen liittyvät yksityiskohtaiset ratkaisut täsmentyvät rakennus- ja toteutussuunnittelussa, jossa varmistetaan kaavamääräysten noudattaminen.

5. Puusto ja maisema

Kaavamuutoksen yhteydessä on inventoitu tontin puustoa ja kaavamääräyksin ohjataan nykyisten puiden säilyttämistä. Osa asukkaiden arvostamista puista sijoittuu laajennusalueelle; kaavaratkaisu pyrkii säilyttämään puustoa mahdollisimman laajasti kaavan tavoitteiden puitteissa. Erityisesti esiin

nostetut terijoensalavat ovat kaupunkikuvallisesti tunnistettavia, mutta ne eivät ole luonnonsuojelulainsäädännön mukaisia suojelukohteita eivätkä kaavoitusta sitovia lähtökohtia. Myöskään yksittäisten puiden merkitseminen kaupungin karttapalvelussa ei muodosta asemakaavaa sitovaa suojelustatusta. Kaupunki huolehtii toteutusvaiheessa puiden säilymisen varmistamisesta muun muassa merkitsemällä ja suojaamalla säilytettävät puut työmaavaiheessa.

6. Liikenne ja liikenneturvallisuus

Päiväkodin saattoliikenteen vaikutuksia on arvioitu kaavaselostuksessa. Eräkuja on katuympäristönä leveä ja sen molemmin puolin on jalkakäytävät. Liikenteen sujuvuutta ja turvallisuutta parannetaan tarvittaessa risteysjärjestelyin ja toteutussuunnittelun ratkaisuin. Tontille osoitetaan saattopaikkoja, joilla pyritään vähentämään katualueelle kohdistuvaa häiriötä ja parantamaan erityisesti jalankulkijoiden turvallisuutta.

7. Melu ja ilmanlaatu

Valtioneuvoston päätöksessä 993/1992 on annettu ulkomelun ohjearvoja. Päiväkotitoiminnan pihamelu on luonteeltaan vaihtelevaa, ja ohjearvojen tarkastelu perustuu ekvivalenttitasoon (LAeq), ei yksittäisten melutapahtumien hetkellisiin huippuihin. Pelkkä lapsimäärä ei siten osoita ohjearvon ylittymistä. Louhelan alueella esiintyy lisäksi lentomelua, joka on alueen ympäristöolosuhteiden kannalta merkittävä tekijä ja joka on huomioitu rakentamisen ääneneristävyysvaatimuksissa. Päiväkotirakennukselle on esitetty 35 dB:n ääneneristävyysvaatimus. Päiväkodin sijoittamista ohjaavat myös liikenteen melu- ja ilmanlaatuolosuhteet: päiväkotia ei tule sijoittaa Louhelantien reunaan yli 55 dB melualueelle eikä vilkasliikenteisen tien välittömään ilmanlaatuvyöhykkeeseen.

8. Osallistuminen ja vuorovaikutus

Osallistumis- ja arviointisuunnitelma on laadittu ja kaavasta on tiedotettu alueidenkäyttölain ja maankäyttö- ja rakennusasetuksen mukaisesti. Kaavasta on järjestetty asukastilaisuus, ja mielipiteitä on saatu 25 kappaletta; lisäksi kaavatyöhön liittyi 507 nimen adressi. Kaavaehdotus on ollut nähtävillä ja siitä on jätetty 14 muistutusta. Kaavaselostuksessa on esitetty saadut mielipiteet ja muistutukset sekä niihin annetut vastineet. Osallistumis- ja vuorovaikutusmenettely on siten toteutettu lain edellyttämällä tavalla.

9. Viihtyisyys ja asuinympäristön olosuhteet

Kaavaratkaisussa on pyritty minimoimaan haitat lähiympäristölle. Päiväkotihanke toteutetaan olemassa olevan palvelutontin laajennuksena, jolloin uutta rakentamista ei sijoiteta kokonaan uuteen ympäristöön. Kaupungin kasvu edellyttää palvelujen sijoittamista osaksi tiivistyvää kaupunkirakennetta. Kaavassa on arvioitu vaikutuksia asuinympäristön viihtyisyyteen sekä viherympäristöön kokonaisuutena. Vantaan alueesta noin kolmannes on virkistys- ja luonnonsuojelualueita, ja viherverkkoa kehitetään kokonaisuutena. Vantaa toteuttaa lisäksi luontohaittojen vähentämistä ja kompensointia koskevia toimenpiteitä osana luontopositiivisuustavoitteitaan.

Johtopäätökset

Edellä esitetyin perustein Vantaan kaupunginhallitus vaatii, että Helsingin hallinto-oikeus hylkää valituksen.

VANTAAN KAUPUNGINHALLITUS

Valitus Vantaalla 4.12.2025

Valitus koskien Vantaan kaupunginvaltuuston päätöstä: Asemakaavan muutos 002606 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 15 Myyrmäki / Louhelan päiväkoti

VD/6062/10.02.04.00/2024

Valitus koskee asemakaavamuutoksen 002606 sekä tonttijaon ja tonttijaon muutoksen toteuttamista.

Päiväkodin rakentaminen asuintalon läheisyyteen rikkoo Valtioneuvoston päätöstä 993/1992, 2 § melutason ohjearvoista. Suuren 10-ryhmäisen päiväkodin lapsimäärä tulee olemaan uuden päiväkodin rakentamisen jälkeen noin 210 lasta. On selvää, että lasten ulkoilusta ja leikistä syntyvä desibeliarvo tulee ylittämään A-painotetun ekvivalenttitason (L_{Aeq}) päiväohjearvon (klo 7-22) 55 dB.

Louhelassa ja lähialueilla asuu paljon iäkkäitä asukkaita ja Louhipuiston rakentaminen heikentää erityisesti heidän mahdollisuuttaan saavuttaa viheralue helposti. Mielestämme tämä on ristiriidassa MRL 7. luku 54 § kanssa.

Kyseinen asemakaavaselostus on ristiriidassa Maankäyttö- ja rakennusasetus 895/1999 1 § kanssa seuraavien seikkojen osalta:

Asemakaavamuutoksen selosteessa kohdassa 4.4 (liitteenä) voi todeta, että alueelle ei ole tehty ympäristö- tai luontoselvitystä kaavamuutoksen suunnittelun yhteydessä. Tästä ei ainakaan ole asiaankuuluvaa mainintaa kaavaselosteessa. Päiväkodin saattoliikenne tulee aiheuttamaan kovan liikennepaineen Eräkujalle, jolla ei ole läpikulkumahdollisuutta. Liikennemäärän kasvu aiheuttaa vaaratilanteita erityisesti jalankulkijoille. Louhipuiston viereiseen Jokiuomanpuistoon on suunniteltu lasten leikkipaikka (VD/9310/10.03.01.00/2016, Jokiuomanpuisto, puistosuunnitelman hyväksyminen, 15 Myyrmäki, 17 Martinlaakso / HW, kaupunkitilalautakunnan päätös 16.11.2022 § 02), jolloin nurmipintaisen virkistysalueen saavutettavuus heikkenee entisestään. Louhelan asukkaille arvokkaat Louhipuiston puut on luvattu osin säästää. Rakentamisen yhteydessä aiheutetaan kuitenkin puille elinmahdollisuuksia uhkaava häiriö puiden juurien katkomisella ja maaperän tiivistymisellä. Puiston tunnuksena ja asukkaiden ylpeydenaiheina toimivat Terijoensalavat (Salix euxina 'Bullata') 11 kpl, jotka istuttivat Vantaan kaupunginvaltuutetut Louhelan 20-vuotisjuhlassa. Lisäksi nykyisellä päiväkotitontilla sijaitsee 2 kpl mäntyjä, jotka on merkitty arvopuiksi Vantaan kaupungin karttapalvelussa.

Kaavan osallistamis- ja vuorovaikutusvaiheessa asemakaavamuutos sai 25 mielipidettä sekä adressin Louhipuiston säästämisen puolesta, sen allekirjoitti 507 henkilöä. Vaadimme, että edellä mainituin perustein asemakaavan muutos 002606 sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, 15 Myyrmäki / Louhelan päiväkoti peruutetaan ja Louhipuisto liitetään pysyvästi osaksi Jokiuomanpuistoa.

Osallistamis- ja vuorovaikutusvaiheessa esitettiin myös korvaavia sijainteja tulevalle päiväkodille, mutta kyseiset ehdotukset sivuutettiin täysin.

Päiväkodin rakentamisella ja puistoalueen katoamisella on myös negatiivinen vaikutus alueen asuntojen arvoon ja viihtyisyyteen. Vantaa on julistautunut luontopositiiviseksi kunnaksi, mutta siitä huolimatta viheralueita osoitetaan rakentamisen käyttöön.

Näiden esiin tuotujen seikkojen vuoksi koemme oikeudeksemme tehdä valitus Vantaan kaupunginvaltuuston tekemästä päätöksestä. Asemakaavan muutospäätös on saatu tiedoksi Vantaan kaupungin päätökset sivustolta 10.11.2025

Seuraavien Asunto-osakeyhtiöiden puolesta,

As Oy Kaarenkeiju

As Oy Kaarenpeikko

As Oy Kaarenmäki

As Oy Kaarenhaltija

[redacted]

Kim Järvimäki

Toimitusjohtaja, Louhelanhuolto Oy

Louhelan huolto OY

Haltiantie 10 A, 01600 Vantaa

[redacted]

Liitteet:

- Asemakaavan muutosehdotus 2.9.2025. 002606 sekä tonttijakoehdotus ja tonttijaon muutosehdotus, 15 Myyrmäki / Louhelan päiväkoti. Vantaan kaupunginvaltuuston päätös 20.10.2025.

- Asemakaavamuutoksen selostus sekä tonttijako ja tonttijaon muutos, joka koskee 2.9.2025 päivättyä asemakaavakarttaa nro 002606

- Muistutukset ja vastineet 2.9.2025

- Äänestysraportti KV 20.10.2025 § 11

- Muutoksenhakuohje: 1. Valitusoikeus